

IL FUTURO DELLA LOGISTICA È OGGI

ENRICO SOZZETTI



SISTEMA LOGISTICO DEL NORD OVEST D'ITALIA

I QUADERNI DELLA
FONDAZIONE SLALA



IL FUTURO DELLA LOGISTICA È OGGI

Enrico Sozzetti



SISTEMA LOGISTICO DEL NORD OVEST D'ITALIA

I QUADERNI DELLA FONDAZIONE SLALA

I QUADERNI DELLA FONDAZIONE SLALA

© Prima edizione dicembre 2020

Tutti i diritti sono riservati.
È vietato riprodurre
anche singole parti dell'opera
senza l'autorizzazione dell'editore.

Immagini:

- Fondazione Slala
- www.katoennatie.com
(Rivalta Scrivia)
- www.osservatoriodelpaesaggio.org
(Asti-foto Mark Cooper)
- www.portsofgenoa.com/it/
(Genova, Savona)
- Wikipedia
- Pixabay



LAReditore di Andrea Garavello
Sede legale: Piazza Europa, 6
Uffici: Via Roma 27 - Via Chiampo 16
Perosa Argentina (TO)
www.laredit.it

Presentazione

Per me è stato un onore e una sfida accettare la presidenza della Fondazione Slala. Un onore perché è nata da una idea di Fabrizio Palenzona e una sfida perché ho assunto la guida nella fase più difficile della vita di Slala, quando è stata a un passo da essere chiusa. Ho applicato, in una visione equilibrata ed unitaria di gestione, l'adozione di un comportamento corretto, trasparente e collaborativo, nel rispetto del Codice Etico dell'ente. Nel momento in cui ho compreso che c'erano ancora delle opportunità per l'attività della Fondazione, la prima cosa da fare, dunque, era assicurare la capacità economica-finanziaria, e sviluppare un'efficace progettualità, in un'ottica di sostenibilità e di creazione di valore nel lungo periodo.

Non nascondo che i primi mesi sono stati difficili, ma quando è arrivata la prima risposta dal territorio, con enti locali e privati, tornati a guardare con interesse a Slala e ai suoi obiettivi misurabili e conseguibili, ho capito che era davvero possibile invertire la marcia.

Questo Quaderno è stato pensato per raccontare il percorso, le cose fatte, il posizionamento su un territorio che oggi abbraccia le province di Alessandria, Asti e Savona e che candida la Fondazione a punto di riferimento per il Basso Piemonte in un'ottica che guarda al resto della regione, alla Liguria e alla Lombardia.

Ritengo che si debba parlare solo con le azioni, come quelle che hanno portato alla definizione del progetto del nuovo scalo ferroviario di Alessandria che sarà al servizio delle merci che transitano da Genova e dal Mediterraneo e sono dirette ai mercati del cuore dell'Europa. Alessandria sarà un tassello di una rete che coinvolge le altre infrastrutture, a partire dall'area di Rivalta Scrivia che non è certo antagonista con Alessandria, ma anzi rappresenta un valore aggiunto sul piano dell'integrazione dei servizi. L'azione di coordinamento della Fondazione è sempre ruotata intorno al concetto di un'area vasta unita negli intenti sul quale ci si augura che tutti gli enti riescano ad essere coesi. Senza dimenticare gli altri fronti aperti. Abbiamo affiancato alla logistica delle merci quella della persona, la formazione e la scuola e poi, nel segno della valorizzazione del territorio, è nato anche il Comitato Promotore per i 170 anni dell'inaugurazione della linea ferroviaria Torino – Genova. È con questa dotazione, messa a punto durante una stagione complessa e delicata a causa della pandemia, che Slala guarda ai prossimi anni con molta fiducia.

Cesare Rossini
Presidente Fondazione Slala

Introduzione

Il “marchio” nasce nel 2002

*Dall’idea alle prime fiere,
poi l’inizio di una avventura
chiamata Slala*

La parola “vocazione” viene ripetuta come un mantra da molti anni, soprattutto da chi l’ha usata molto, ma praticata pochissimo. Infatti, se fra il dire e il fare c’è di mezzo il classico mare, in provincia di Alessandria molto si è discusso, poco si è fatto. La storia della Fondazione Slala, che racconto in questo volume, è esemplare. Lo è per le intuizioni, le visioni, gli atti compiuti fino a un certo momento, e lo è per quello che poi non è stato concretizzato. E non per responsabilità della Fondazione stessa, nata per dialogare, coordinare, mettere in relazione i territori, non per agire in prima persona, bensì dei decisori cui spetta l’ultima parola.

Tutto è cominciato nella seconda metà degli anni Novanta del secolo scorso, con l’allora presidente della Provincia, Fabrizio Palenzona, che ha promosso un convegno in terra elvetica. Scelta non certo casuale perché attraverso la Svizzera passano gli assi principali di trasporto. Con l’inizio del terzo millennio l’Alessandrino scende in campo, mette a punto un

progetto e una squadra. Nel 2002 la Provincia di Alessandria promuove, attraverso un apposito “marchio”, la logistica della Valle Scrivia. L’esordio avviene a Barcellona, al Salone internazionale della Logistica. Per tre anni (2002, 2003, 2004) l’Alessandrino è stato protagonista e nel 2004, in occasione della “Nit de la Logistica”, ha ricevuto il premio per il “Migliore progetto internazionale logistico per l’anno 2003”. La motivazione è stata indicata «nell’attività pluriennale di sviluppo del sistema della logistica nel territorio alessandrino, attività che ha avuto quali tappe fondamentali: la promozione delle realtà logistiche presenti sul territorio provinciale; la creazione del marchio del ‘Sistema della Logistica della Valle Scrivia’; la predisposizione di uffici e strutture destinati specificatamente allo sviluppo locale; la promozione di importanti progetti di collaborazione con altri enti locali (il “Protocollo d’intesa per la valorizzazione dell’area logistica della Valle Scrivia e dell’alessandrino”); il ruolo

svolto nella costituzione di ‘Sistema logistico dell’arco ligure ed alessandrino Srl’ (la prima Slala, ndr)». Nel 2003, la logistica alessandrina sbarca alla Fiera di Monaco, mentre l’anno successivo è la volta di Bruxelles con Alessandria ospite della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo nell’ambito dell’incontro “Logistica e trasporti nell’Italia del Nord-Ovest”. Un evento concluso dall’allora presidente della Provincia, Fabrizio Palenzona, con queste parole: «Le merci vanno come l’acqua, cioè dove non trovano ostacoli. In Liguria esiste un sistema portuale che funziona, la pro-

vincia di Alessandria ha un sistema di infrastrutture funzionante ed è una opportunità di bacino per il commercio. Siamo qui per confermare questa vocazione del territorio, consolidata da anni di lavoro in tale direzione, con il concorso delle istituzioni e delle imprese».

Non andò esattamente così. Alcuni dei motivi il lettore li troverà nelle pagine successive. La svolta, nuova, arriva con la presidenza di Cesare Rossini. E Alessandria torna protagonista del Basso Piemonte.

Enrico Sozzetti

Tutto nasce su un ‘Galletto’

Fabrizio Palenzona, la visione di sviluppo e la potenzialità del territorio

La differenza rispetto ad altri è la capacità di visione, di prospettiva, di guardare avanti, di cogliere gli spunti veri di innovazione e sviluppo.

Fabrizio Palenzona, classe 1953, questa visione l’ha sempre avuta e gli atti amministrativi sono la testimonianza oggettiva.

Durante i due mandati, dal 1995 al 2004, alla guida della Provincia di Alessandria (in precedenza è stato sindaco di Tortona dal 1987 al 1995; tra le iniziative promosse, il parco Scientifico e Tecnologico di Rivalta Scrivia), ha promosso e coordinato un’azione progettuale comune tra le province di Alessandria, Genova, Savona e La Spezia, e le rispettive autorità portuali, per promuovere il sistema logistico del Nord Ovest; ha promosso e avviato il progetto di piattaforma logistica di Alessandria, con la valorizzazione e il potenziamento della rete ferroviaria connessa; ha promosso la redazione del Pia-

no territoriale provinciale (il primo del Piemonte per attuazione) dove la vocazione logistica del territorio alessandrino ha trovato ampia considerazione e l’avvio di moduli di formazione professionale per figure che operano nella logistica. In questo lungo percorso si è inserita la sua presidenza di Slala (sistema logistico del Nord Ovest d’Italia), società nata proprio per dare corpo ai progetti, alle idee, alla visione di sviluppo che era maturata sul territorio.

Per Fabrizio Palenzona l’attività nel campo della logistica, dei trasporti e dei servizi (accanto a quelle bancarie) ha avuto un ruolo primario, ma che non è nato per caso.

«So che potrebbe apparire quasi come una favola, ma è andata così. Il primo impatto con questo mondo l’ho avuto tra la fine degli anni Cinquanta e i Sessanta. Insieme a mio padre, a bordo del ‘Galletto’ Guzzi, andavo da Pozzolo Formigaro a Tortona. Ricordo che si fermava di fronte agli enormi cantieri di Rivalta Scrivia.

Avevo otto anni ed ero affascinato da quella realizzazione».

La storia dell'interporto di Rivalta Scrivia è paradigmatica della capacità d'azione di un imprenditore, dei limiti e delle miopie del sistema socioeconomico genovese, della capacità del tessuto alessandrino di comprendere e sviluppare le opportunità e le vocazioni del territorio. Nella storia raccontata da Palenzona c'è tutto questo, c'è Slala, c'è il mondo della logistica del terzo millennio. E c'è anche l'apprezzamento sincero e convinto per la nuova vita della Fondazione.

«Slala sotto la presidenza di Cesare Rossini ha saputo non solo risanare conti e attività, ma riprendere lo spirito stesso con il quale era stata fondata, tornando a coinvolgere in modo attivo la Liguria e ad estendendo l'attività alla provincia di Asti, facendo diventare la Fondazione il punto autorevole di riferimento del Basso Piemonte e dell'intero nord ovest d'Italia».

«Nella visione di Giacomo Costa, imprenditore (la famiglia si era specializzata già nell'Ottocento nel commercio e trasporto via mare dell'olio di oliva, ndr) che ha creato l'interporto di Rivalta Scrivia, c'è sempre stato – racconta – un punto fermo: il porto di Genova poteva e doveva diventare la porta del sud Europa per i mercati del nord. Costa aveva anche ideato una “città delle merci” con stazione ferroviaria, strada, autostrada, chiesa, scuola, asilo. Era un progetto innovati-

vo, al servizio del porto di Genova. Se quella ‘città’ non è mai nata, nei primi anni Sessanta viene invece realizzato quello che per molti anni resterà il più grande interporto d'Europa».

Giacomo Costa, con lungimiranza, intuì l'importanza di una base logistica per Genova non troppo lontana dal mare, subito alle spalle dell'Appennino. Era necessario un sito dove collocare una piattaforma strutturata per lo smistamento delle merci e il trasferimento verso i luoghi di destinazione. L'obiettivo era alleggerire il porto da ingorghi, ridurre i tempi di attesa (e quindi i costi) delle navi in rada e la giacenza dei container sbarcati. Sul volume “Rivalta & dintorni” pubblicato nel 2010 si legge: “L'iniziativa divenne purtroppo bersaglio di violente opposizioni che boicottarono la crescita dell'azienda. Forze politiche, a quell'epoca fortemente radicate nel capoluogo ligure, sobillarono i portuali a ostacolare il transito dei traffici fra il porto di Genova e Rivalta Scrivia. L'azione di contrasto rese molto pesanti i primi dieci anni di attività”. Da una geniale intuizione di un imprenditore alla crisi profonda del primo interporto. Cosa pensa di quel periodo?

«Che l'ottusità della politica e l'egoismo dei genovesi (Compagnia unica e terminalisti) fecero naufragare questo, condannando contemporaneamente il porto di Genova a un declino inesorabile, danneggiando inoltre la competitività del Paese. Sono anni di crisi pesante da cui Rivalta uscirà prima con l'intervento del gruppo Gavio con la maggioranza che passa nelle mani del gruppo Fagioli. Ricordo un'altra mia esperienza diretta, che purtroppo fallì anch'essa. Negli

anni Ottanta venne costituita la società ‘Rivalta 2’ ed ero entrato nel consiglio di amministrazione. Dopo il declino, Rivalta si era ripresa come centro logistico a prescindere dai porti. ‘Rivalta 2’ avrebbe dovuto recuperare un po' le origini dell'inseadimento creando un sistema di treni navetta fra Rivalta e Genova per riattivare il ruolo di retroporto. Ma non ha funzionato».

Lei poi è entrato nel consiglio di amministrazione dell'interporto di Rivalta Scrivia. «Sì, è avvenuto qualche anno dopo, è stato Marcellino Gavio a chiamarmi. Ricordo l'onore per un traguardo che mi aveva emozionato. All'epoca ero segretario della Fai (Federazione autotrasportatori italiani) e sindaco di Tortona (Sono gli anni del nuovo Piano regolatore di Tortona, che ridisegna gli spazi per le attività produttive, ndr)».

Da sindaco di Tortona a presidente della Provincia di Alessandria (risale alla seconda metà degli anni Novanta un convegno, organizzato non a caso in Svizzera, su trasporti e logistica che aveva coinvolto operatori e istituzioni, ndr) e infine di Slala, con un solo elemento in comune: la logistica. «Questo è vero. Sono state queste esperienze che hanno consolidato la convinzione che la logistica era, ed è, una opportunità per il territorio».

Nel 2005, anno successivo alla scadenza del secondo mandato alla guida della Provincia, in una intervista, alla domanda specifica sul valore della logistica aveva risposto così. «La logistica deve prevedere grandi investimenti in aree che possono competere. Noi abbiamo una opportunità che è semplice da capire: Italia, Svizzera e Austria sono mercati domestici

che però non abbiamo sotto controllo. Come recuperarli? Guadagnando uno spazio che esiste, dobbiamo smetterla di “giocare” fra Genova e Savona, Alessandria e Novara: è finito il tempo dei Comuni medievali. Dobbiamo essere uniti per competere. Certo, non è semplice mettere insieme tutti i soggetti per fare un sistema che vada da Malpensa a Genova, Savona e La Spezia con Alessandria al centro. Ma questo è il vero hub del Nord Ovest o del Sud Europa: quando un container parte da Shanghai non arriva solo a Genova o a Savona, ma all'interno di un sistema come quello olandese di Rotterdam. È questo il ruolo che può giocare Slala, quello di cervello di un grande hub».

A distanza di quindici anni ha cambiato idea?

«No, quelli che sono cambiati sono diversi scenari geopolitici, l'economia globale, ma non certo la potenzialità della logistica. Anzi, il fattore di competitività della logistica pesa oggi per il venti per cento sul prodotto interno lordo nazionale. Ed è proprio la competitività che può fare tornare il Mediterraneo a essere strategico come lo è stato in passato».

«L'idea di Slala – aggiunge – era in linea con quella di Costa, era un disegno di quadrante che guardava all'Italia ed era teso a intercettare uno sviluppo che ci passava sotto il naso con un sistema portuale che aveva bisogno di piattaforme sempre più importanti per dare un servizio vero alle merci.

Quello che oggi vedo è il recupero di quello spirito, un rinnovato coinvolgimento di istituzioni pubbliche ed enti economici, Genova ha chiara l'opportunità di uno sviluppo che passa per un sistema logistico e retroportuale che si può sviluppare solo dietro agli Appennini».

E i privati?

«Devono vedere se siamo in grado di dare un servizio. Se si creano le condizioni ideali, loro investono. Ovviamente sono necessarie tutte le garanzie possibili, ogni scadenza va rispettata, ogni fase operativa, in un porto come in un interporto, non può permettersi ritardi o errori. Gli operatori chiedono una cosa sola: certezza dei tempi.

Il problema non è se una navigazione dura una settimana in più o in meno, il problema è assicurare che tutto si svolga come si deve. Quei sette giorni costituiscono un fattore di competitività a condizione che la merce sia gestita in modo efficiente e che i sistemi portuali e interportuali siano in grado di garantire servizi efficaci e in grado di ridurre i costi che gli armatori devono sostenere. In sostanza, si può anche allungare il periodo del viaggio a patto che sia conveniente sbarcare in un porto piuttosto che in un altro. L'Italia deve fare questo, essere più competitiva.

La ferrovia può svolgere un ruolo fondamentale, però non bastano i treni lunghi 750 metri, è necessario una infrastruttura e un sistema coerente per essere anche in questo caso competitivi dal corto, al medio e al lungo raggio».

Scuola e formazione, altra intuizione di molti anni fa tornata ora d'attualità. «Spero sia il momento della svolta definitiva. La tecnologia ha imposto una accelerazione delle attività e ha rivoluzionato le mansioni, che sono cambiate profondamente.

Questa logistica competitiva e ad elevato valore tecnologico rappresenta una enorme occasione per il mercato del lavoro del terzo millennio.

Per questo motivo sono necessarie crescenti integrazioni, nella scuola superiore come all'università, fra mondo del lavoro e quello dell'istruzione. Una istruzione che deve essere sempre più qualificata, specializzata e performante».

Storia della Fondazione

I protagonisti, i progetti, le idee e cosa sarebbe potuto accadere

Quello che sta avvenendo oggi è stato scritto molti anni fa, ancora prima del 2003, anno in cui è stata creata la società a responsabilità limitata 'Sistema logistico del Nord Ovest d'Italia'. L'intuizione della strategia del trasporti e delle infrastrutture, insieme alla necessità di creare reti territoriali funzionali, risale alla metà degli anni Novanta del secolo scorso e hanno avuto in Fabrizio Palenzona, all'epoca presidente della Provincia di Alessandria, il protagonista primario. Nel corso degli anni si sono succedute idee all'avanguardia e delusioni cocenti, progetti innovativi e incapacità di tradurli in atti concreti. La logistica, parola ben presto entrata a fare parte del lessico quotidiano, anche se a volte usata a sproposito, potrebbe apparire come un tormentone che da anni segna il territorio. In realtà non è stato del tutto così. Sono stati firmati accordi in Italia e anche in Cina, siglati protocolli di intesa,

organizzato convegni, promosso studi e analisi. Slala ha realizzato, nel 2007 su incarico della Regione Piemonte, l'unico masterplan (documento di indirizzo strategico) che contiene un dettagliato quadro di riferimento in materia di logistica, interporti, infrastrutture per il trasporto e intermodalità delle merci. Quello che è mancato è il passo successivo: concretizzare. La svolta per Slala arriva con il 2018 (la nomina dell'attuale presidente, Cesare Rossini, è del novembre 2017) con il riequilibrio dei conti e la successiva sterzata strategica che ha convinto in modo crescente sia gli enti locali, sia il mondo delle imprese private e così nell'arco di alcuni mesi sono arrivate le domande di ammissione dei Comuni di Castellazzo Bormida, Casale Monferrato, Basaluzzo (quello di Ovada ha manifestato un concreto interesse all'adesione) e Laigueglia (segno dell'interesse che arriva dal tutta la provincia di Savona), che si aggiungono a Comune e Provincia di Alessandria, Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria, Camera di Commercio di Alessandria e Camera di Commercio Riviera di Liguria

(Imperia, la Spezia, Savona), mentre il fronte dei privati conta sull'adesione di Confindustria Alessandria, Ascom (Associazione commercianti della provincia di Alessandria), Truck Rail Container Spa (Gruppo Gavio), Ance – Collegio Costruttori della provincia di Alessandria, Confartigianato – Associazione libera artigiani della provincia di Alessandria. Altri soggetti istituzionali e privati hanno manifestato un concreto interesse che si somma al recupero dei rapporti con i porti liguri, il Comune di Genova, Regione Liguria e Savona. I privati entrano sulla base di regole statutarie chiare, potranno esprimere il direttore della Fondazione e, costituendo una 'assemblea dei privati', potranno esprimere il vicepresidente di Slala. Il governo della Fondazione resta nelle mani del Consiglio generale di amministrazione che è espressione degli enti sostenitori pubblici. L'altro fronte su cui la Fondazione concentra gli sforzi è la valorizzazione della partecipazione, pari al cinque per cento, in Uirnet, la società partecipata dai principali attori del sistema logistico italiano e dai primari player industriali nazionali (è impegnata nella realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale).

La missione della Fondazione Slala consiste in un'attività di coordinamento tra enti territoriali ed economici con l'obiettivo di affrontare con efficacia il tema della logistica, delle problematiche infrastrutturali e dei servizi attraverso un punto di connessione comune e con una visione di sistema nazionale. Un obiettivo che nel 2018 è stato ulteriormente messo a fuoco anche attraverso la revisione degli strumenti della governance. Il territorio alessandrino è poi entrato ufficial-

mente nel decreto Genova che prevede l'istituzione della Zona logistica semplificata che comprende i territori portuali e retroportuali del Comune di Genova, arrivando fino a includere Vado Ligure e i retroporti di Rivalta Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Piacenza, Dinazzano, Rubiera, Melzo. Nata nel 2003 come società a responsabilità limitata (era stata costituita da enti piemontesi e liguri per la promozione di infrastrutture e insediamenti a supporto della logistica, oltre a compiti di studio e coordinamento) e trasformata in fondazione nel 2007, Slala è stata prima al centro di progetti di sviluppo anche di livello internazionale, poi è stata a un passo dalla liquidazione ed è tornata a essere protagonista non solo per la logistica delle merci, ma anche per quella delle persone e della formazione professionale. Slala è stata guidata da Franco Ercolani, ingegnere alessandrino, fra i massimi esperti nazionali e internazionali di trasporto e logistica, Fabrizio Palenzona, Alessandro Repetto (già presidente della Provincia di Genova), Bruno Binasco (ex manager del gruppo Gavio), Daniele Borioli (senatore Pd e in precedenza assessore della Regione Piemonte e vicepresidente della Provincia di Alessandria). Se si leggono i documenti del passato si scopre che Alessandria avrebbe dovuto ospitare il retroporto di Genova, uno smistamento intermodale, una piattaforma logistica retroportuale all'interno dello smistamento ferroviari oltre all'area D8 e Logistic City a San Michele, la Pla (piattaforma logistica integrata) tra Cantalupo e Casalbagnano e la 'Città della tecnologia e della scienza'.

Anni intensi nel nome di una opportunità sulla bocca di tutti

“La logistica è una opportunità per il territorio alessandrino”. Quante volte è stata pronunciata questa frase? È impossibile rispondere. Ma quando si è iniziato a parlare di logistica? E, soprattutto, quando sono iniziati i tentativi di passare dalle parole ai fatti? È con l'inizio del terzo millennio che l'Alessandrino è sceso in campo con la Provincia che mette a punto un “marchio” per la logistica della Valle Scrivia. L'esordio è avvenuto a Barcellona, al Salone internazionale della Logistica, dove nel 2004 ha ricevuto il premio per il “Migliore progetto internazionale logistico per l'anno 2003”. La motivazione è stata indicata «nell'attività pluriennale di sviluppo del sistema della logistica nel territorio alessandrino, attività che ha avuto quali tappe fondamentali: la promozione delle realtà logistiche presenti sul territorio provinciale; la creazione del marchio del “Sistema della Logistica della Valle Scrivia”; la predisposizione di uffici e strutture destinati specificatamente allo sviluppo locale; la promozione di importanti progetti di collaborazione con altri Enti locali (quale il “Protocollo d'Intesa per la Valorizzazione dell'area logistica della Valle Scrivia e dell'alessandrino”); il ruolo svolto con la costituzione del “Sistema logistico dell'arco ligure ed alessandrino Srl”». Il sistema alessandrino partecipa alla Fiera di Monaco, a Bruxelles è ospite della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo nell'ambito dell'incontro “Logistica e trasporti nell'Italia del Nord-Ovest”, dove Fabrizio

Palenzona dichiara: «Le merci vanno come l'acqua, cioè dove non trovano ostacoli. In Liguria esiste un sistema portuale che funziona, la provincia di Alessandria ha un sistema di infrastrutture funzionante ed è una opportunità di bacino per il commercio. Perciò riteniamo che il mercato delle merci arriverà e si svilupperà attraverso il sistema della logistica e siamo qui per confermare questa vocazione del nostro territorio, consolidata da anni di lavoro in tale direzione, con il concorso delle istituzioni e delle imprese».

Poi c'è il capoluogo provinciale, dove nel 2006 nasce la società “Parco Logistico Alessandria Spa” incaricata dall'amministrazione di Palazzo Rosso della realizzazione «di un insediamento produttivo per i settori dei trasporti e della logistica nella parte occidentale del territorio comunale, tra i sobborghi di Cantalupo e Casalbagnano». Gli impegni sono chiari sulla carta: sviluppare l'attività su un'area di un milione di metri quadrati, dotata di un accesso stradale dedicato che la metterà in comunicazione con la tangenziale di Alessandria e l'autostrada A26. Ovviamente sarà collegata su rotaia allo scalo merci di Alessandria e quindi alla rete ferroviaria nazionale. Come sia finita, è storia. Sempre nel 2006 viene alla luce un altro progetto, rimasto anch'esso un disegno sulla carta. Si chiama “Abaco”, punta su un'area di un milione e centomila metri quadrati sul territorio comunale di Castellazzo Bormida e viene presentato dalla Lte – Logistic Terminal Europa Srl – società nata per volontà dei promotori: il Consorzio Abaco e Legacoop. L'attività è quella della logistica di interscambio multimodale

a rapida rotazione. L'area individuata è compresa tra la strada comunale Trinità da Lungi e l'autostrada A26 Voltri – Sempione ed è attraversata dalla linea ferroviaria Genova – Ovada – Alessandria. L'intenzione di Lte era di «intercettare una quota di mercato compresa negli anni tra il sei e il quindici per cento dei traffici pieni stimati per il porto di Genova».

Sulla scena arriva anche il treno automatico ideato da Siti (Istituto superiore sui sistemi territoriali per l'innovazione) per conto di San Paolo Imi e alcuni armatori e terminalisti genovesi. Il collegamento fra il porto di Genova Voltri e il Basso Piemonte doveva essere assicurato da «una linea ferroviaria a tre binari, destinata al solo trasporto delle merci, attraverso un tunnel lungo quasi ventidue chilometri tra Prà e la valle Orba».

La linea doveva essere utilizzata da convogli «costituiti da sei vagoni su cui i container verrebbero impilati a doppia altezza, per una capacità pari a 36 teu». I convogli, completamente automatizzati, viaggiano senza personale a bordo. «La serie di treni percorrerebbe continuamente la linea a una velocità di 30 chilometri all'ora» per raggiungere la piastra logistica nell'alessandrino che «avrebbe una superficie di circa mille ettari». Un altro libro dei sogni.

La società Ferrovie dello Stato è uno dei protagonisti che in certi momenti sembra essere in grado di fare la differenza.

«Al di là delle molte parole dette in questi giorni, la situazione è piuttosto chiara: le Ferrovie ribadiscono l'intenzione di investire nella realizzazione della piattaforma logistica nell'area dello scalo merci di Alessandria». Sono le parole dell'assessore regionale ai Trasporti, Daniele Borioli, pronunciate al termine di un incontro, organizzato nel 2007, con l'allora amministratore delegato delle Ferrovie, Mauro Moretti. Le Ferrovie, in quel momento, ritenevano che l'investimento fosse «del tutto compatibile con l'attestamento, nello stesso scalo merci di Alessandria, dell'area retroportuale di Genova». Ferma la posizione di Borioli: «Da parte delle Ferrovie non c'è nessuna obiezione a proseguire secondo gli indirizzi già a suo tempo definiti dalle due Regioni e dalla stessa autorità portuale di Genova». Confermata l'assoluta praticabilità dell'ipotesi retroportuale sullo smistamento ferroviario alessandrino, Borioli ha anche aggiunto: «Ciò non interferirebbe neppure con le decisioni del Comune relative alla cosiddetta area Pla: un'area esterna allo smistamento e quindi non necessariamente implicata in questa operazione. Allo stesso modo in questo non c'entra l'area di San Michele sulla quale tutte le valutazioni riguardanti la sua funzionalità al servizio della logistica possono tranquillamente essere rimandate a una fase successiva». Ma nulla di tutto ciò andò avanti. E per tornare a vedere un ruolo concreto da parte del gruppo Ferrovie dello Stato bisogna attendere tredici anni e uno scenario economico e territoriale del tutto diverso da quello di allora.

Quando la Cina sembrava vicina

Nella storia della logistica alessandrina non è mancata nemmeno la Cina. Di questa avventura è stata protagonista l'amministrazione provinciale di Alessandria. Sono stati sottoscritti accordi, costituite società, investito risorse. Il tutto purtroppo ha avuto un solo risultato: il nulla di fatto. In seguito a una prima missione internazionale nel 2005, due anni dopo a Nanchino viene raggiunta l'intesa per la costituzione della joint venture fra Provincia di Alessandria e Nanjing Riverside. L'accordo preliminare (firmato dall'allora assessore provinciale alle Attività produttive, Rita Rossa, e da Jiang Kai Ming, general manager del Nanjing Riverside) prevedeva la costituzione di una società con un capitale sociale di 300.000 euro, suddiviso in parti uguali fra Alessandria e Nanchino. La joint venture, primo atto a due anni dall'accordo internazionale di cooperazione firmato dalla Provincia guidata da Paolo Filippi e dalla Provincia dello Jiangsu (la capitale è Nanchino), doveva operare «nel settore della logistica, assicurando la gestione e il coordinamento dei collegamenti fra le due aree». L'intesa aveva come obiettivo «aprire prospettive concrete di sviluppo per le piattaforme logistiche della provincia. La posizione strategica del territorio e la presenza di un sistema già operativo e con importanti prospettive di crescita consentono di lavorare per lo sviluppo di una società che si raccorderà con la portualità ligure delineando scenari economici di portata internazionale».

Poi nel 2008 nasce la Nanjing Riverside Alessandria Consulting Co. Ltd., società di diritto cinese, sede a Nanchino, un capitale sociale detenuto per il 10 per cento dalla Nanjing Riverside Investment Development Co. Ltd., sede nel Jiangning District di Nanchino, provincia dello Jiangsu, e il 90 per cento da Energia & Territorio (società controllata dalla Provincia di Alessandria). Nel febbraio del 2013, quando viene avviato il processo che porterà alla liquidazione di E&T, la storia della Cina è ampiamente avvolta dall'oblio.

Magra la consolazione dei 74.000 euro incassati per la liquidazione della joint venture cinese. Nell'avventura cinese organizzata dall'amministrazione provinciale alessandrina era stata coinvolta Slala, anche in occasione di alcune visite nell'alessandrino di delegazioni cinesi provenienti dall'area di Nanchino e che avevano visitato l'Interporto di Rivalta Scrivia.

Gli obiettivi fra 2008 e 2009

Nel 2008 la logistica è uno degli assi portanti del progetto operativo del Programma Territoriale Integrato della Piana Alessandrina. Gli alti asset sono la Cittadella della Scienza e della tecnologia e la mobilità pendolare con i centri zona della provincia. L'approvazione della variante strutturale del Piano regolatore generale di Alessandria ha poi permesso di definire le aree da dedicare alla logistica: 250.000 metri quadri lungo lo scalo ferroviario per la creazione di un hub nazionale, in base al protocollo firmato con Rfi; 500.000 metri quadri a San Michele per la creazione di un polo produttivo (D8) e per la logistica di città; 400.000 metri quadrati a Villa del Foro.

E a proposito del progetto di hub nazionale, ecco cosa è accaduto dopo i tentativi di realizzare un insediamento intermodale e la piattaforma logistica integrata.

L'ennesimo capitolo della logistica alessandrina si era aperto l'anno prima con il Comitato portuale dell'Autorità portuale di Genova che aveva deliberato di localizzare l'area retroportuale nello scalo merci ferroviario di Alessandria. Nel febbraio del 2008, il Consiglio regionale del Piemonte approva la legge relativa alle norme e agli indirizzi per l'integrazione dei sistemi di trasporto e per lo sviluppo della logistica regionale. Il testo assegna un ruolo forte a Giunta regionale e Finpiemonte rispetto alla programmazione degli interventi e alla gestione

dei fondi strutturali e regionali destinati ai grandi insediamenti della logistica, compreso lo scalo merci di Alessandria. Nel mese di maggio viene sottoscritto il protocollo di intesa per la realizzazione e la gestione dell'Hub di Alessandria, collegato alle attività del sistema dei porti di Genova e Savona. Sono individuate in modo preciso anche le funzioni: "Terminal per il trasporto combinato verso le direttrici europee e per il trasporto di unità intermodali marittime; terminalizzazione dei traffici di origine e destinazione portuale in regime doganale con obbligo di trasferimento via ferrovia dei contenitori da e per il porto, anche in funzione dell'interscambio fra treno e treno; piattaforma dedicata a servizi di logistica integrata in connessione con i porti fulcro di un sistema di aree logistiche ancorate agli sviluppi dei traffici dei porti di Genova e Savona". Le cifre stimate erano importanti: il collegamento alla rete stradale e autostradale prevedeva una spesa di circa dodici milioni di euro e quasi due milioni erano stimati per la progettazione e la realizzazione dell'opera. Ma verso la fine del 2008 emergono in modo netto le divergenze sulla governance che vede contrapposti in particolare Fs e porto di Genova. Nei primi mesi del 2009 la città di Alessandria prosegue sulla strada che dovrebbe portare alla realizzazione di un'area produttiva nella zona dello smistamento ferroviario per «intercettare parte dei carichi in transito e creare valore aggiunto e prodotto interno lordo in sede alessandrina. Sono allo studio ipotesi urbanistiche che possono consentire una disponibilità aggiuntiva di circa 250.000 metri quadrati (in aggiunta al sedime ex

ferroviario) sul lato nord dello scalo merci». Si pensa quindi a un patto territoriale espressione «di una programmazione emergente da un processo di concertazione e programmazione dal basso tra i rappresentanti delle autonomie locali, le associazioni di categoria e le parti private, rivolta alla soddisfazione di interessi di dimensione locale». Il patto doveva prevedere «lo specifico e primario obiettivo di sviluppo locale; l'individuazione di un soggetto responsabile che corrisponde esattamente alle specifiche caratteristiche della Fondazione Slala; tutti i soggetti responsabili delle varie fasi attuative; le eventuali conferenze di servizi o convenzioni necessarie per l'attuazione dell'accordo; i soggetti titolari dei poteri sostitutivi in caso di inerzie, ritardi o inadempienze; il piano finanziario e temporale di spesa».

Sempre nel 2009 avviene la firma di un protocollo di intesa fra Piemonte, Lombardia e Liguria per il potenziamento dell'asse porto-retroporto. I presidenti delle giunte regionali piemontese, Mercedes Bresso, lombarda, Roberto Formigoni, e ligure, Claudio Burlando, sottoscrivono il documento che punta «a una migliore connessione tra le attività portuali e le piattaforme intermodali attive nell'area della pianura padana e a favorire l'iniziativa privata nello sviluppo del settore logistico». Si parla apertamente dell'avvio di «un lavoro comune su una serie di opere che coinvolgono tutte e tre le Regioni e che sono collegate al sistema porto-retroporto e, più in generale, al Corridoio 24 che collegherà Rotterdam e il mare del nord con l'alto Mediterraneo occidentale, passando attraverso Liguria, Pie-

monte, Svizzera, Germania e Paesi Bassi. Abbiamo scelto di fare questo lavoro insieme perché siamo tre Regioni che insistono su un territorio, il nord ovest, il cui sistema di porti e retroporti è l'unico che può fare davvero concorrenza al sistema dei porti del nord Europa». L'atto prevedeva impegni precisi: «Un monitoraggio costante delle iniziative di ristrutturazione dello scalo ferroviario di smistamento e retroporto di Alessandria, il progetto di porto oltre l'Appennino elaborato dall'Istituto Siti (quello del treno automatico, nda), le nuove realizzazioni di terminal intermodali a Mortara (dove quasi dieci anni dopo partirà il primo "treno della seta", nda), Tortona (Rivalta Terminal Europa) e Sacconago in Lombardia e i potenziamenti infrastrutturali in programma sul porto di Genova».

Naturalmente non manca il riferimento a precise necessità, a partire «dall'autonomia fiscale del sistema portuale, retroportuale e interportuale».

La Regione Piemonte, ancora per bocca dell'assessore alle Infrastrutture, l'alessandrino Daniele Borioli, sottolineava che «il perno dell'accordo è l'alessandrino perché è il punto in cui questo sistema si incardina e dove si concentrano la progettazione delle infrastrutture e lo sviluppo delle piattaforme logistiche retroportuali. Su questo fronte abbiamo alle spalle un lavoro lungo e faticoso che certo avremmo tutti auspicato potesse dare più velocemente i primi frutti, ma che sta dando i primi risultati». Che a distanza di anni, però, continueranno a mancare.

Uno sguardo proiettato all'Europa

La rilettura di alcune analisi di quegli anni restituiscono in pieno l'attivismo di una stagione ricca di idee, progettualità, visioni di sviluppo che purtroppo andranno disperse negli anni successivi, fino al cambio di passo del 2018. Gli archivi di Slala conservano moltissimi documenti che aiutano a ricostruire alcune delle fasi più cruciali della vita della fondazione. Una fotografia, tecnica, ma molto incisiva, è quella che si ritrova in una relazione di Giancarlo Gabetto, prima amministratore delegato e poi direttore della Fondazione Slala fino al 2011. «Se abbastanza recentemente si sono aperti spiragli a una definizione, che si è poi concretizzata nel protocollo d'intesa del 5 maggio 2008, è solo frutto di una congiuntura favorevole che ha visto, oltre ad attori illuminati, anche il completamento del processo riorganizzativo in seno ad Fs che ha consentito di avere la disponibilità delle aree. Fatta questa doverosa premessa, vorrei ora sinteticamente analizzare cosa è già stato fatto e cosa resta da fare e cosa si vuole fare. Con il protocollo di maggio – si legge – Slala è stata incaricata di coordinare lo sviluppo dell'iniziativa. È stato costituito un gruppo di lavoro tecnico che ha concluso le proprie attività prima delle ferie estive, delineando così il progetto in tempi strettissimi, considerando che stiamo parlando di un intervento da oltre 90 milioni di euro, e sviluppando il preliminare. Ciò ha permesso di presentare il progetto alla Regione Piemonte il 31 luglio 2008 perché, nella successiva conferenza dei servizi, tenuta

il 9 ottobre 2008 venissero valutate anche le modalità da seguire in ordine alla valutazione di impatto ambientale. A seguito di questa prima conferenza dei servizi si è reso necessario ampliare alcune tematiche ambientali che sviluppate in tempi strettissimi (quindici giorni) con uno sforzo dei professionisti incaricati davvero encomiabile ha consentito l'approvazione del progetto e la determinazione, molto importante, circa l'ammissibilità alla procedura di screening ambientale con determina numero 600 del 3 dicembre 2008. Con il progetto preliminare approvato, occorre ora sviluppare le due ulteriori fasi progettuali previste dalla normativa. Vale a dire il progetto definitivo e subito dopo l'esecutivo. Vi è stato un incontro con i tecnici della Provincia e del Comune di Alessandria con i quali è stato stabilito il cronoprogramma che prevede trenta giorni per l'affidamento dell'incarico di progettazione definitiva, a fine luglio la conferenza dei servizi, a inizio settembre l'avvio procedura per l'appalto integrato (realizzazione più progettazione esecutiva), inizio lavori gennaio 2010. L'avvio della procedura per il bando avverrà non appena tecnicamente conclusi gli atti per il trasferimento dei fondi necessari già deliberato dal Comune alla Provincia che sarà il soggetto appaltante per la strada di raccordo tra lo scalo e la tangenziale. Non è superfluo ricordare che il retroporto non potrebbe funzionare in mancanza sia della strada di collegamento che delle azioni che vengono fatte all'interno del Porto di Genova per affrontare l'annoso problema delle manovre ferroviarie che sono state e sono l'elemento limitante dello sviluppo del sistema di trasporto

ferroviario. A questo proposito l'approvazione del progetto preliminare nei tempi dovuti, ha consentito all'Autorità portuale di Genova di accedere ad un finanziamento comunitario, sul progetto "sistema trasporto ferroviario integrato: il Porto di Genova e il Terminal retroportuale di Alessandria di oltre 4,5 milioni di euro, formalmente comunicato in data 30 dicembre 2008. Quando ricordavo la complessità del tema, non mi riferivo ai soli aspetti tecnici che, come si vede stanno seguendo un loro normale e obbligatorio percorso, ma mi riferivo anche agli aspetti che poi diventano argomento di notaio e dai quali non credo si possa prescindere e quindi all'aspetto societario. Aspetto che è stato oggetto di un lavoro altrettanto gravoso e non certamente meno importante che ha riguardato sia gli aspetti tecnico-amministrativi con particolare attenzione alla normativa comunitaria attenta allo specifico settore dei terminal portuali, in relazione tra l'altro alla necessità di non creare pozioni dominanti il mercato, sia la definizione degli strumenti societari più efficaci per assicurare la funzionalità sia nella fase di realizzazione che nella successiva gestione. Infine, ma non certamente per importanza, l'attività che sta direttamente seguendo il presidente di Slala, Fabrizio Palenzona che, impegnato nei contatti per la definizione dell'assetto societario che dia all'iniziativa la massima potenzialità possibile.

A conclusione, avrei piacere di inquadrare ciò che stiamo facendo anche nel più generale contesto delle attività logistiche sulle quali spesso è facile creare confusione. Partirei dalla considerazione di base con una semplificazione.

Ciò che si sta realizzando non è un autogrill, noi stiamo realizzando l'autostrada (un autogrill senza autostrada non avrebbe clienti), quindi l'autogrill viene dopo e nel nostro caso l'autogrill sono le cosiddette operazioni di apertura dei container. Quindi oggi, si sta cercando di creare le condizioni perché questo territorio "storicamente vocato", "centrale", "sull'incrocio degli assi", "sulla Blue Banana" possa essere tale, pena che queste restino mere definizioni "senza nessun contenuto".

Se si vuole quindi fare in modo che il nostro territorio diventi appetibile veramente e quindi oggetto di seria attenzione per interventi non solo logistici ma anche, come logica conseguenza, produttivi, deve essere raggiungibile in termini economicamente accettabili da un sistema ferroviario dedicato e che quindi funzioni diversamente da quanto succede oggi. Questo è quello che stiamo caparbiamente cercando di fare e, veramente, una volta per tutte, si eviti, di cadere nella illogica e inutile presunta competizione tra il retroporto e quanto si sta realizzando a Rivalta. Sono attività tra loro complementari, con specifiche vocazioni che ne derivano dal loro essere più o meno inserite nella rete ferroviaria.

Il retroporto di Alessandria e Rivalta danno l'opportunità al sistema dei porti liguri di crescere ulteriormente. Se così sarà, Alessandria costituirà un punto di rilancio verso l'Europa, con treni più capaci ed economici e quindi evolverà maggiormente in questa direzione. E se nasceranno servizi navetta dedicati anche il

sistema di Rivalta ne trarrà beneficio. Per cui, utilizziamo le nostre energie per fare un sistema che trovi al suo interno la capacità e la forza di competere con il traffico che sempre più facilmente arriverà da Nord. E non è la stessa cosa, a livello di Paese, se Novara lavora sui contenitori sbarcati a Rotterdam piuttosto che in Liguria, perché in quel caso, dopo essersi sviluppata con i soldi del nostro paese, la fiscalità che accompagna i traffici la lascerebbe agli olandesi. L'operazione può quindi soddisfare aspetti localistici, ma non certamente di sistema. Oggi Slala è entrata in Uirnet, la società che l'Unione degli interporti ha creato per sviluppare il progetto di informatica per la logistica a livello nazionale. Il progetto prevede la realizzazione di un primo prototipo sul territorio del Nord-Ovest, proprio perché rappresenta la maggiore complessità possibile e dove Slala aveva già sviluppato un proprio progetto che è stato condiviso da Uirnet. Su questo tema, la vera scommessa sarà la capacità che le amministrazioni sapranno esprimere nel riportare gli innumerevoli progetti informatici in essere in una logica di sistema unitario che possa domani, a livello nazionale, garantire una migliore efficienza del sistema dei trasporti in tutte le sue componenti". Analisi lucida e, al netto dei riferimenti temporali, ancora di attualità perché contiene molti degli elementi che torneranno di assoluta attualità nell'ultima stagione di Slala.

La riflessione dell'ingegnere Franco Ercolani

L'alessandrino Franco Ercolani, ingegnere, esperto nazionale e internazionale di logistica e trasporto ferroviario, è stato il primo presidente di Slala, poi negli anni successivi è stato coinvolto come consulente e non ha mai smesso di portare sul piano locale il suo contributo. È mancato all'inizio del 2020 a 92 anni. Quella di Ercolani è stata una figura di spicco nel mondo dei trasporti e della logistica. Ha lavorato per decenni, in Italia e all'estero, contribuendo a ridisegnare modelli di intermodalità e di trasporto. Lo ha fatto guardando sempre al merito dei problemi, grazie a una capacità di visione e analisi quasi unici. Franco Ercolani non ha mai smesso di lavorare. Ormai in pensione era ancora un punto di riferimento per esperti e operatori del settore. Ancora nelle ultime settimane del 2019 era impegnato su un progetto insieme a Eugenio Muzio, amministratore unico della Combitec (società di consulenza nel settore della logistica e del trasporto merci con particolare riferimento all'intermodalità terrestre e marittima) di Segrate e per molti anni direttore generale di Cemat, la società nazionale per il trasporto combinato strada-rotaia di cui le Ferrovie dello Stato erano l'azionista di riferimento col 33,5 per cento dell'azionariato (il resto era suddiviso tra i vari operatori del settore) per la quale Ercolani ha lavorato per decenni. Era così riservato che sul profilo LinkedIn si leggeva "pensionato, ex consulente". Eppure questo alessandrino è stato uno dei personaggi che maggior-

mente hanno saputo scrivere la storia nazionale del trasporto, in particolare su rotaia. E senza dimenticare le progettualità internazionali, come quelle per il porto di Rotterdam, oppure i lavori svolti negli Stati Uniti. Nel 2009 Ercolani scrive che «le iniziative in campo logistico che possono essere significative per Alessandria riguardano nel breve periodo il Retroporto e la strada con la tangenziale, nel medio periodo una piattaforma logistica, specie se a fianco del Retroporto. Entrambi i progetti possono essere l'occasione per l'inizio di una rivisitazione radicale della sistemazione urbanistica dell'area della città bloccata dagli attuali impianti ferroviari. Le azioni possibili possono svilupparsi a sud e a est per recuperare al tessuto urbano della città le fasce di territorio confinanti con il Retroporto e non più di interesse ferroviario; a nord e a ovest per promuovere un ulteriore sviluppo dell'area urbana oltre la piattaforma logistica contigua al Retroporto. Peraltro, c'è da pensare che in un orizzonte temporale non lontano anche in assenza di nuovi impianti l'area dello smistamento potrebbe comunque ridursi di dimensione. La parte a sud non più utile al sistema ferroviario potrebbe ritornare alla città ed essere riqualificata. Sarebbe anche l'occasione per ridisegnare e completare la rete viaria dell'area urbana che oggi confina con lo smistamento. Trent'anni addietro, al tempo di Alessandria Provincia Logistica, ci si accontentava di enumerare gli impianti importanti che ancor oggi con cresciute dimensioni e nuove funzioni caratterizzano la Valle Scrivia. Poi un oggetto misterioso come il

Retroporto ha contagiato il capoluogo con la convinta speranza che in tal modo si sarebbero contemporaneamente realizzati tutti i sogni: il Retroporto avrebbe rivitalizzato lo smistamento dal punto di vista ferroviario e avrebbe fatto di Alessandria un nodo logistico a valenza retroportuale.

L'errore, a mio avviso determinante, è stato quello di costituire una società per il Retroporto a sola partecipazione pubblica ignorando la richiesta di un privato che aveva mostrato interesse. Si è ritenuto di non coinvolgere i detentori genovesi della merce che sono proprio quelli che della merce definiscono gli itinerari. Non è bastato, ovviamente, che alla presidenza della società del Retroporto fosse nominato il presidente dell'autorità portuale di Genova, autorevole e capace persona che ha la governance del porto, ma non della merce.

E un Retroporto vive di merce». Questa è un'altra storia finita male. Il 28 gennaio 2013 la società Retroporto di Alessandria Spa è stata trasformata in Retroporto di Alessandria Srl e ha adottato un nuovo statuto. Il 3 giugno 2013 la società Retroporto di Alessandria Srl è stata messa in liquidazione e il 21 luglio 2014 è stata cancellata dal Registro delle imprese di Alessandria. Ancora parole di Ercolani che commentano la firma, nel novembre del 2012, di un protocollo di intesa tra Porto di Genova, Regione Emilia Romagna e provincia di Piacenza per "iniziative comuni e

coordinate per lo sviluppo dei collegamenti tra porto e nodo piacentino al fine di una maggiore efficienza logistica”. Come disse lo stesso Ercolani, anche ad Alessandria è stato firmato a suo tempo un protocollo del genere, addirittura coinvolgendo l’amministrazione ferroviaria. Però... «Intanto Piacenza anni addietro ha aperto le porte al polo logistico dell’Ikea che con il suo centro di distribuzione italiano è stata determinante per lo sviluppo del locale polo intermodale, la stessa Ikea che a suo tempo aveva messo gli occhi sull’alessandrino, proprio per la sua posizione strategica ed i suoi impianti ferroviari, senza nulla concludere. Ben più importante il fatto che nemmeno un mese dopo la firma del protocollo, il sindaco di Piacenza e l’allora amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, abbiano esaminato insieme la possibilità di acquisire al polo intermodale piacentino di Le Mose una porzione di impianti e di fabbricati non più utilizzati dalle ferrovie. Fatti, invece di convegni».

Le antiche radici di una vocazione

Che il territorio alessandrino sia vocato a trasporti e logistica lo dice chiaramente la storia. Quella raccontata dalle analisi economiche, per esempio, del Cedres, il Servizio studi statistici, demografici, economici e sociali della Provincia di Alessandria. In un corposo documento elaborato nel 2013 e intitolato “Economia e istituzione. La Provincia di Alessandria tra Ottocento e Novecento” si possono ritrovare alcuni degli elementi del complesso puzzle di un territorio che non sempre ha saputo tradurre la vocazione in fatti concreti. «La posizione geografica della provincia aveva favorito, nel lungo periodo, lo sviluppo di importanti vie di comunicazione, soprattutto lungo la valle Scrivia, principale valico dell’Appennino ligure tra la riviera e la pianura padana. Alla “strada reale” da Torino per Genova si era aggiunta, nel decennio cavouriano, la prima ferrovia, raddoppiata alla fine dell’Ottocento. Sempre lungo la valle Scrivia, nel 1937, era stata aperta al traffico la “camionale” e lo scalo ferroviario di Novi San Bovo aveva svolto nel lungo periodo un ruolo importante, insieme a quello di Alessandria, nello smistamento delle merci dal porto di Genova verso il nord Italia. Anticipata dalla costituzione dell’Interporto di Rivalta Scrivia, e rafforzata dalla apertura al traffico dell’autostrada Milano – Serravalle, nel secondo dopoguerra lungo la valle Scrivia si forma progressivamente un polo logistico di notevole rilevanza: all’Interporto di Rivalta Scrivia, attivato

nel 1966, si aggiungono nel 1970 i Magazzini Fridocks di Pozzolo Formigaro, il Centro Mec Terminal Pozzolo, la Logistica Gavio, tanto che la strada statale 211 viene definita la strada della logistica: complessivamente nel 2007 circa 3.600.000 metri quadrati di superficie totale, più di 863.000 coperti, una capacità di movimentazione di 2,0-2,5 milioni di tonnellate di merci e più di 115.000 teu al servizio degli scambi commerciali tra il sud dell’intero bacino del Mediterraneo e tutto il nord dell’Europa. All’inizio degli anni duemila, la provincia di Alessandria, al centro dell’Italia di Nord Ovest (il vecchio triangolo industriale), a ridosso dei porti liguri di Genova e Savona, si pone naturalmente come crocevia obbligato per scambi commerciali a vasto raggio, sia nella direttrice Sud-Nord, dal Mediterraneo verso l’Europa Centrale (Svizzera, Francia, Germania e Paesi Bassi), sia nell’asse che si estende da ovest verso est e che, partendo dalla Spagna e passando per il Centro-Sud della Francia, attraverso la pianura padana giunge sino all’Europa Orientale. La provincia si colloca anche all’intersezione dei due grandi assi di sviluppo europei, la “banana blu” e il “sun belt”, all’incrocio di due fondamentali corridoi europei e cioè il Lisbona – Kiev e il Genova – Rotterdam, che non sono solo corridoi di comunicazione e di trasporto merci, ma rivestono anche grande importanza come assi europei di sviluppo. L’alessandrino è l’immediato retroterra dell’arco centrale ligure, territorio di riferimento per i porti di Genova – Voltri, Savona – Vado Ligure e, in misura minore, di La Spezia, e come tale una potenziale

piattaforma logistica del Nord-Ovest, nodo di scambio e parte iniziale di un asse logistico che da Alessandria si estende a Novara sino al Sempione». Così conclude questa parte della relazione, che non fa altro che confermare i punti di forza dell’intero alessandrino.

La sfida, scontata e in corso da anni, è sfruttarli tutti per lo sviluppo del territorio e dell’area vasta del Basso Piemonte.

Passo dopo passo, da società a Fondazione

La crescita, gli scenari internazionali, la crisi e lo spettro della liquidazione

Nelle relazioni annuali che accompagnano i Bilanci e i Rendiconti è contenuta una sintesi chiara, efficace, diretta dell'attività di Slala. Sono documenti fondamentali che raccontano in modo trasparente cosa accade, quali sono stati i progetti, le idee, le iniziative e le, purtroppo molte, delusioni cui è andata incontro la Fondazione nel corso degli anni. Le relazioni sono firmate dai presidenti che hanno assunto le redini di Slala anno dopo anno. Costituita come società a responsabilità limitata nel 2003, ecco come il documento allegato al bilancio dell'anno successivo (il presidente era Franco Ercolani) racconta i primi 365 giorni di vita.

«È stato un anno che ci ha consentito di mettere a fuoco una serie di temi di cui si dovrà tener conto per dare alla società un significativo sviluppo.

La società, espressione quasi totale di istituzioni territoriali, può essere utile con il contributo della sua specifica attività e della sua competenza allo sviluppo economico del territorio in quanto elemento di coordinamento e proposizione.

In questa ottica è auspicabile che una società incentrata sulla logistica ed i trasporti allarghi il proprio azionariato alle due Regioni completando, quindi, il quadro dei soggetti istitu-

zionalmente competenti. Mantiene piena validità quanto affermato nella relazione dello scorso anno che “il mondo esterno economico e politico mostra di apprezzare un particolare valore della società rappresentato dall'idea innovativa, che le ha dato vita, di riunire in uno stesso organismo di diritto privato, enti ed istituzioni di diritto pubblico che, ai fini dello sviluppo dei trasporti e della logistica in un certo ambito territoriale, sono i decisori validi per indirizzare la pianificazione dell'uso del territorio e la promozione delle infrastrutture”.

Nel maggio del 2004 Slala ha partecipato al Salone internazionale della logistica (Sil) di Barcellona in qualità di ospite nello stand della Provincia di Alessandria. Quest'anno Slala sarà ancora presente ed è stata incaricata dalla Provincia anche di organizzare lo stand. È, questa, una chiara dimostrazione delle citate potenzialità di promozione di Slala che si possono evidenziare solo quando è chiamata espressamente a “fare” entro gli argomenti specifici dell'oggetto sociale. Slala sarà con ogni probabilità presente anche al Salone del Trasporto e della Logistica di Monaco di Baviera nello stesso maggio 2005, ospite nello stand dei Porti Liguri.

Il 22 ottobre 2004 si è svolto ad Alessandria un convegno di una intera giornata promosso dal Comune di Alessandria e organizzato da Slala sul tema “I retroporti e lo sviluppo del traffico marittimo” cui hanno partecipato quasi trecento persone di cui circa il quaranta per cento provenienti da fuori Alessandria. Al proposito si è curata in modo particolare e selettivo la formulazione della mailing list che

è arrivata a comprendere circa 550 nominativi.

Il programma di attività prevedeva di avviare la società su alcuni itinerari iniziali: iniziative di conoscenza di base per le quali sono stati avviati due studi: una “Banca Dati Genova” sulla infrastrutturazione trasportistica e logistica della regione genovese, sui livelli e le previsioni di traffico, sulla connessa valutazione del grado di utilizzo e delle previsioni di saturazione, studio che è stato effettuato all'interno della società, una analisi dettagliata sul campo del “Percorso del Container” da banchina sino alla pianura alessandrina per identificare vincoli, qualità e costi, nonché i possibili suggerimenti per superare situazioni di crisi e/o di extracosti, studio effettuato dal nostro socio Energia e Territorio Spa; un Master Plan della logistica di area di cui sono stati impostati, con la collaborazione dello studio Charta di Genova, gli studi di base; partecipazione a fiere di cui si è già parlato in altra parte della relazione ed a convegni in diversi dei quali Slala ha anche tenuto relazioni su invito degli organizzatori; prese di contatto preliminari con enti e imprese, itinerario svolto con una certa ampiezza dal presidente. In questo quadro sono da comprendere, ad esempio, la visita al Porto di Rotterdam con una delegazione del Comune di Alessandria, nonché la redazione di un'osservazione al progetto preliminare di variante strutturale al Piano regolatore generale comunale di Alessandria per consigliare una viabilità della Pla più funzionale alla separazione dei flussi di traffico su rotaia e su gomma; progetto relativo alla ‘Comunicazione’ che, dopo il

manifesto ed il depliant prodotti per il Sil di Barcellona, è in corso di formulazione.

Una attività che ha mostrato un significativo impatto creativo è stata quella di aprire le riunioni del Comitato Tecnico a imprese e operatori per un utile interscambio di conoscenze ed esperienze.

Di particolare interesse gli incontri con il Cetena di Genova (centro di ricerca in campo marittimo) sul tema delle opportunità di automazione nella movimentazione dei container (progetto “Integration”) e con il Fata Group (ingegneria e costruzione di impianti industriali) sull'automazione dello stoccaggio dei container (progetto “Teustack”).

La macroarea logistica e le nuove adesioni

Il 2005 e il 2006 sono anni di assestamento e di messa a fuoco degli obiettivi e del coordinamento territoriale, sotto la guida di Fabrizio Palenzona che ha preso le redini di Slala.

«Nel corso del 2005 è stata confermata la validità dell'idea iniziale: ne sono testimonianza le richieste di adesione pervenute dai Comuni di Tortona e Casale, dalle Province di Novara e Savona e dalle Società Malpensa Logistica Europa consociata della Sea Aeroporti, dalla Camera di commercio di Savona e, fatto molto importante, la partecipazione delle Regioni Piemonte e Liguria, diretta o tramite le proprie Finanziarie regionali. A completamento dell'attività – si legge sulla relazione – è stato altresì affrontato il tema della formazione quale imprescindibile elemento per un piano di costruzione della Macroarea logistica. È da segnalare come fatto rilevante il recepimento del concetto di Macroarea Logistica del Nord-Ovest anche nel documento di programmazione economica e finanziaria del luglio 2005».

L'esercizio 2006 «registra l'ampliamento della compagine societaria con l'ingresso delle Regioni Liguria e Piemonte, attraverso le rispettive Finanziarie regionali (Finpiemonte e Filse) delle Amministrazioni comunali di Tortona e Casale Monferrato, nonché della Camera di Commercio di Savona e della stessa Provincia di Savona. Lo studio definito "Master Plan della logistica", sviluppato sulla base di un incarico affidato a Slala dalla Regione Piemonte, è stato im-

stato quale strumento di programmazione del territorio definendo, per i singoli interventi, specifiche schede a supporto dell'azione pianificatoria.

In tale ambito, in collaborazione con l'Università di Genova, sono state altresì analizzate le caratteristiche del sistema ferroviario di valico evidenziandone potenzialità e limiti funzionali.

La concretezza del lavoro svolto ha trovato conferma nella deliberazione del Comitato portuale di Genova che ha approvato il progetto per la localizzazione del "retroporto" nello scalo ferroviario di Alessandria nella prospettiva di una futura collaborazione di proprio interesse tra Slala, Rfi, Autorità portuale di Genova e Comune di Alessandria.

Parallelamente, Slala ha proseguito nello sviluppo del progetto per la realizzazione della piattaforma informatica, avviando il censimento dei sistemi informatici in uso presso gli Enti e gli operatori che intervengono nella filiera logistica. In tale ambito Slala ha altresì partecipato al progetto comunitario "AlpCheck" con il compito di sviluppare progetti rivolti alla gestione del traffico ai valichi alpini, ma con possibili ricadute sulla piattaforma informatica in oggetto».

Dalla società alla Fondazione

Il 2007 appare come una sorta di anno un po' di transizione, un po' di affinamento delle attività. «Nel corso dell'anno è proseguita la costruzione del percorso conoscitivo e di analisi delle diverse tematiche: in particolare il completamento dell'analisi delle infrastrutture e delle strutture logistiche in progetto o in fase di previsione a livello di piani urbanistici».

Il primo forte cambio di passo arriva nel 2008. La relazione dei lavori del Consiglio generale del 25 febbraio è molto esaustiva. «Il presidente (Palenzona, nda) esprime soddisfazione sia per l'avvenuto perfezionamento dell'iter che ha condotto alla trasformazione in Fondazione di Slala, sia per la prima seduta del Consiglio Generale. Il passaggio dalla forma giuridica di società di capitali a quella di fondazione rende più concrete le possibilità di Slala di perseguire il suo scopo primario, che è quello di essere prescelta per rivestire la funzione di Authority per la logistica nell'area del Nord-Ovest del Paese».

Per la prosecuzione dell'illustrazione delle attività in corso, il presidente passa la parola a Giancarlo Gabetto che con l'ausilio di alcune tabelle riassume le principali attività svolte da Slala, soffermandosi in particolare sullo sviluppo del Master Plan, sul progetto del retroporto di Alessandria, sulla partecipazione al progetto europeo AlpCheck, sullo studio della piattaforma informatica e sul censimento dei sistemi informatici. «Tali esperienze – ha affermato – costituiranno le basi sulle quali la Fondazione Slala potrà svolgere il proprio

ruolo nella macroregione logistica del Nord-Ovest.

Nell'immediato futuro auspichiamo che Slala, oltre a operare per lo sviluppo di nuove opportunità di azione, riesca a promuovere al meglio l'offerta dei servizi che il sistema logistico di riferimento è già oggi in grado di offrire, migliorando in tal modo la propria immagine verso i potenziali investitori.

In questo senso sottolinea l'importanza del sito internet della Fondazione, che è stato creato allo scopo di rappresentare un punto d'incontro sul tema della logistica per tutti gli interessati e per fornire utili informazioni sullo stesso tema».

Giancarlo Gabetto evidenzia poi l'importanza «che potrebbero rivestire per la crescita dell'attività della Fondazione sia l'accordo con le Ferrovie per la creazione del retroporto di Alessandria, sia quello con Uirnet relativo al progetto di sviluppo di una macroregione logistica, che potrebbe essere il primo ad entrare in funzione nella realtà italiana».

Infine invita «tutti gli enti che sostengono la Fondazione dotati delle necessarie capacità, anche di natura finanziaria, a diffondere l'informazione sulla attività svolta da Slala, in modo da consentire di ampliarne la visibilità su tutto il territorio nazionale e accelerare l'iter per presentarne la candidatura a vedersi affidata la funzione di Authority per la logistica del Nord-Ovest».

Il presidente, allo scopo «di dare alla Fondazione una struttura permanente che le consenta il concreto perseguire

mento dei suoi obiettivi con le necessarie efficienza e snellezza operativa, propone di istituire la carica di direttore della Fondazione, nominando a ricoprirla Giancarlo Gabetto».

Palenzona riferisce quindi al Consiglio che, anche al fine di poter assumere le decisioni più importanti pertinenti alla sua carica condividendole con i rappresentanti dei maggiori enti istituzionali che sostengono la Fondazione, rendendo così quanto più possibile partecipata l'attività della Fondazione medesima, avverte la necessità «di poter essere coadiuvato da un Comitato per le decisioni strategiche e di indirizzo, per gli investimenti e per i rapporti istituzionali. Il Comitato dovrebbe, in particolare, seguire i programmi strategici della Fondazione, ad iniziare dalla cura delle attività necessarie a venire investita della funzione di Authority per la logistica nel Nord-Ovest del Paese, allo svolgimento di tale funzione, alla tenuta dei rapporti con le Istituzioni suscettibili di concorrere al perseguimento di questo obiettivo, nonché all'assunzione delle decisioni e alla formulazione delle proposte agli enti interessati circa l'individuazione di aree retroportuali, ai collegamenti logistici fra porti e retroporti, ed alla promozione, al coordinamento e al controllo delle attività finalizzate alla creazione, allo sviluppo e al corretto funzionamento delle predette infrastrutture. Il Comitato dovrebbe potersi riunire senza eccessive formalità; i suoi membri dovrebbero poter entrare reciprocamente in contatto tra loro ogni qual volta lo reputino necessario, anche per le vie brevi ed anche telefonicamente, a condizione che al medesimo partecipino i vertici delle

rispettive istituzioni; e, in considerazione della prevedibile difficoltà di riunire personalità molto impegnate, essi dovrebbero potersi far sostituire in occasione delle riunioni da propri rappresentanti appositamente delegati».

Il presidente Palenzona conferma che lo scopo della Fondazione Slala è quello di incentivare la crescita di tutto il Nord Ovest, anche se in questo momento si sta occupando in modo particolare della creazione del retroporto ad Alessandria, che rappresenta il primo importante obiettivo da raggiungere. Quindi «è giusto che tutti gli enti coinvolti nell'attuazione di questo progetto possano concorrere all'assunzione delle decisioni che lo riguardano».

Il Consiglio generale, valutando positivamente la richiesta del presidente di poter essere coadiuvato dal suddetto Comitato consultivo, udito il parere favorevole del Collegio dei Revisori dei conti, delibera all'unanimità di approvare l'istituzione, con gli scopi e le competenze illustrati nella proposta che precede, e stabilisce che a farne parte siano chiamati, oltre al presidente della Fondazione, gli esponenti pro tempore degli enti che sostengono la Fondazione Slala: gli assessori ai Trasporti e alle Attività logistiche delle Regioni Piemonte e Liguria, i presidenti delle Province di Genova, Alessandria e Savona; i sindaci di Genova e Alessandria e i presidenti delle Autorità Portuali di Genova e Savona.

Durante i lavori si apre un capitolo sul retroporto di Alessandria. Palenzona, ringraziando l'amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, per avere accettato la cooptazione quale componente il

Consiglio generale della Fondazione e per la presenza alla riunione, introduce l'argomento illustrando che l'obiettivo di Slala è quello di diventare la regista delle iniziative logistiche del Nord-Ovest del Paese in piena sintonia e collaborazione con le istituzioni e gli enti locali interessati. Per questo motivo la fase iniziale dell'attività è stata rivolta soprattutto all'aggregazione dei soggetti pubblici situati nella macroregione ligure-piemontese che ha portato fra l'altro all'adesione, oltre che di molti Comuni, Province e Autorità Portuali, anche delle Regioni Piemonte e Liguria e che si estenderà prossimamente anche alla Regione Lombardia. «Di recente – ribadisce – si è concluso il procedimento di trasformazione dalla società in Fondazione considerata più idonea all'esercizio della funzione di Authority per la logistica del Nord Ovest. È chiaro che che l'attività dalla stessa esercitata non possa prescindere dalla collaborazione e dal dialogo con il Gruppo delle Ferrovie dello Stato, soprattutto con riferimento alla realizzazione del retroporto di Alessandria, che costituisce il primo progetto che Slala intende concretamente sviluppare. Lo scopo principale dell'odierna riunione è infatti quello di definire i contenuti del protocollo d'intesa relativo alla realizzazione e alla gestione di tale importante infrastruttura, nonché dei relativi interventi sulla viabilità d'accesso».

Sull'argomento l'assessore regionale ai Trasporti, Daniele Borioli, ripercorre l'attività svolta dalle istituzioni territoriali per creare un ente al quale affidare lo sviluppo delle iniziative logistiche nel contesto geografico del Nord-Ovest del Paese, e sottolinea

che la realizzazione del retroporto di Alessandria a servizio dei porti liguri costituisce un obiettivo primario per Slala, auspicando «che si giunga nel minor tempo possibile alla sottoscrizione del protocollo d'intesa ad esso relativo».

Gabetto precisa che la bozza del protocollo d'intesa consegnata precedentemente a tutti i Consiglieri è il risultato del fitto scambio di comunicazioni avvenuto nell'ultima settimana, ma non tiene ancora conto di talune ulteriori indicazioni emerse nella parte antimeridiana dell'odierna riunione. A questo punto Palenzona invita Moretti a illustrare la posizione delle Ferrovie sulla realizzazione del retroporto di Alessandria. In apertura dell'intervento illustra le condizioni in cui al suo arrivo ha trovato il Gruppo delle Ferrovie dello Stato. L'attività esercitata «era quasi esclusivamente quella relativa ai servizi di puro trasporto, molti dei quali erano offerti sul mercato a condizioni tariffarie assolutamente svantaggiose per l'operatore. Per quanto riguarda gli scali ferroviari, il loro numero sul territorio nazionale era di circa 600, tutti caratterizzati da una gestione fortemente in perdita. Oggi il numero di tali scali è stato ridotto a 250, ma tale processo di razionalizzazione non può dirsi ancora concluso perché lo scopo finale è quello di creare pochi scali hub, ciascuno da collegarsi con pochi altri scali ben definiti. Più in generale, tutta l'attività del Gruppo Ferrovie dello Stato era in forte perdita. Per superare tale situazione si è deciso di individuare le aree di mercato nelle quali tale Gruppo possa operare in modo efficiente, rideterminando a tale scopo sia il ruolo strategico che gli

strumenti di cui dispone, e ampliando l'offerta di servizi ben oltre il puro trasporto.

La ristrutturazione del Gruppo ha condotto alla creazione di tre distinti operatori nel comparto merci:

Trenitalia Cargo nel settore dei servizi di trasporto e della logistica integrata in ambito interno; Serfer per la gestione dei trasporti ferroviari contigui alle realtà produttive; TX Logistik nel campo dei servizi di logistica integrata orientati verso i mercati internazionali.

In questo contesto il Gruppo Ferrovie dello Stato ha individuato tre scali ferroviari situati nel Nord-Ovest del Paese che, se adeguatamente sviluppati mediante importanti investimenti, potrebbero rivestire un ruolo fondamentale nello sviluppo della logistica in tale area. Si tratta dei nodi ferroviari di Milano – Smistamento, Novara – Boschetto e Alessandria.

A tali piattaforme logistiche, nei piani delle Ferrovie, verrà attribuito il compito di aumentare la capacità di traffico e consentire così un aumento anche dei volumi dei trasporti internazionali che transitano attraverso i Porti di riferimento. Rispetto ai nodi ferroviari situati a ridosso dei porti liguri, Moretti annuncia l'avvio la gara per gli interventi di riqualificazione dello scalo di Genova – Voltri, ai quali «seguiranno gli interventi sullo scalo di Savona. In virtù di tali investimenti, unitamente alla rior-

ganizzazione del nodo ferroviario di Alessandria, il Gruppo Ferrovie prevede che la capacità di trasporto nel prossimo decennio sarà sufficiente per soddisfare la domanda del mercato logistico».

In conclusione, Moretti esprime «la piena disponibilità del Gruppo Ferrovie a proseguire il dialogo con Slala per definire i contenuti della bozza del protocollo d'intesa relativo alla realizzazione e alla gestione del retroporto di Alessandria e dei relativi interventi necessari per garantirne la viabilità d'accesso».

Il presidente del porto di Savona, Rino Canavese, interviene per sottolineare l'importanza dell'attività svolta da Serfer nello scalo ferroviario adiacente Savona – Vado. Auspica però che vengano al più presto realizzati gli interventi di riorganizzazione annunciati da Moretti per eliminare gli inconvenienti che ancora si registrano nel sistema di trasporto ferroviario al servizio delle banchine.

Il sindaco di Alessandria, Piercarlo Fabbio, manifesta vivo apprezzamento per la scelta del Gruppo Ferrovie dello Stato di individuare in Alessandria uno degli scali di maggior interesse per lo sviluppo del sistema logistico del Nord-Ovest e chiede inoltre quale sia l'ammontare previsto degli investimenti che le Ferrovie intendono realizzare nel nodo ferroviario alessandrino. Per quanto riguarda gli investimenti da eseguire sullo scalo di Alessandria, Moretti afferma che non è ancora stato elaborato un preciso piano industriale relativo all'intervento, ma è ragionevole prevedere un investimento iniziale nell'ordine di 35 milioni di euro.

Dopo gli interventi è seguita «un'ar-

ticolata discussione, nel corso della quale i presenti esprimono forte interesse verso le possibilità prospettate da Moretti, conferendo il più ampio mandato al presidente Palenzona e al direttore Gabetto per proseguire nelle trattative per la definizione dei contenuti del protocollo d'intesa con le Ferrovie relativo alla realizzazione e alla gestione del retroporto di Alessandria. Il presidente, ringraziando Moretti per l'esauriente intervento e per l'ampia disponibilità manifestata dal Gruppo Ferrovie dello Stato nei confronti di Slala, precisa che il testo aggiornato del protocollo d'intesa verrà diramato agli enti interessati non appena saranno state apportate le modifiche conseguenti alla discussione sviluppata durante la seduta». In questo momento tutte le cose sembravano mettersi al meglio per il capoluogo provinciale.

Alessandria 'vede' il retroporto

Il bilancio del 2008 appare positivo. E la relazione lo racconta in dettaglio. «L'esercizio è stato particolarmente significativo. Avviatosi con la trasformazione di Slala in Fondazione, ha visto il raggiungimento di significativi obiettivi.

Con il protocollo del 5 maggio 2008, Slala infatti è stata incaricata di coordinare lo sviluppo dell'iniziativa "Retroporto di Alessandria".

È stato costituito un gruppo di lavoro tecnico che ha concluso le attività prima delle ferie estive, delineando il progetto. In tempi strettissimi, è stato sviluppato il progetto preliminare, consentendone la presentazione alla Regione Piemonte in data 31 luglio 2008, anche ai fini della valutazione di impatto ambientale. A seguito della prima conferenza dei servizi sono state ampliate e sviluppate alcune tematiche a carattere ambientale, consentendo l'approvazione del progetto e la determinazione, circa l'ammissibilità alla procedura di screening ambientale regionale con determina numero 600 del 3 dicembre 2008. Con il progetto preliminare approvato occorre sviluppare le due ulteriori fasi progettuali previste dalla normativa: il progetto definitivo e dopo l'esecutivo. Con i tecnici della Provincia e del Comune di Alessandria è stato stabilito il cronoprogramma per la realizzazione della viabilità di collegamento del retroporto alla tangenziale, che prevede 30 giorni per affidamento incarico progettazione definitiva, a

fine luglio conferenza dei servizi – inizio settembre avvio procedura per appalto integrato (realizzazione più progettazione 4 esecutiva) con inizio lavori gennaio 2010. L'avvio della procedura per il bando avverrà non appena tecnicamente conclusi gli atti per il trasferimento dei fondi necessari, già deliberato dal Comune, alla Provincia quale soggetto appaltante e futuro proprietario della strada.

Non è superfluo ricordare che il retroporto non potrebbe funzionare in mancanza sia della strada di collegamento, sia delle azioni che vengono fatte all'interno del porto di Genova per affrontare l'annoso problema delle manovre ferroviarie, l'elemento limitante dello sviluppo del sistema di trasporto ferroviario.

A questo proposito l'approvazione del progetto preliminare nei tempi dovuti, ha consentito all'Autorità portuale di Genova di accedere ad un finanziamento comunitario, sul progetto "Sistema trasporto ferroviario integrato: il porto di Genova e il terminal retroportuale di Alessandria" di oltre 4,5 milioni di euro, formalmente comunicato in data 30 dicembre 2008. L'aspetto societario è stato oggetto di un lavoro altrettanto gravoso e non certamente meno importante che ha riguardato sia gli aspetti tecnico-amministrativi con particolare attenzione alla normativa comunitaria particolarmente attenta allo specifico settore dei terminal portuali, in relazione tra l'altro alla necessità di non creare posizioni dominanti sul mercato, sia la definizione degli strumenti

societari più efficaci per assicurarne la funzionalità sia nella fase di realizzazione che nella successiva gestione, per garantire all'iniziativa la massima potenzialità possibile. Il retroporto, unitamente a quanto si sta facendo a Rivalta Scrivia, fornisce l'opportunità al sistema dei porti liguri di crescere ulteriormente, costituendo, in particolare Alessandria, un punto di rilancio verso l'Europa, con treni più capaci e quindi economici e, più in generale, un punto di razionalizzazione dell'attuale trasporto su gomma limitandolo a tratte autostradali non congestionate. I servizi navetta "dedicati" costituiranno un plus anche per le restanti strutture logistiche; il tutto finalizzato ad un sistema che trovi al suo interno la capacità e la forza di competere con il traffico che sempre più facilmente arriverà da Nord. Oltre al progetto retroporto, Slala è stata altresì fortemente impegnata nello sviluppo del sistema informatico. A tal fine è stata sfruttata l'opportunità di una partecipazione societaria in Uirnet, la società creata dall'unione degli interporti per sviluppare il progetto di informatica per la logistica a livello nazionale. Il progetto prevede la realizzazione di un primo prototipo sul territorio del Nord-Ovest, proprio perché rappresenta la maggiore complessità possibile e dove Slala, che aveva già sviluppato un proprio progetto, condiviso da Uirnet, si candida a essere il gestore. Su questo tema, la vera scommessa sarà la capacità che le amministrazioni sapranno esprimere nel riportare gli innumerevoli progetti informatici in essere in una logica di sistema unitario che possa domani, a livello nazionale garantire un'efficienza del sistema dei trasporti in tutte le sue componenti.

È in tale contesto che si sta sviluppando una forte sinergia con l'Autorità portuale di Genova per le problematiche connesse alla gestione delle emergenze legate al trasporto su gomma. Il progetto concernente la creazione di un centro di alta formazione nel settore logistico che rimane tuttavia uno degli obiettivi primari di Slala è stato solo temporaneamente accantonato.

In conclusione, le attività espletate e quelle in corso, richiedono un'attenta riflessione sul futuro di Slala. I risultati raggiunti, non ultimo l'inserimento del nuovo Terminal Caffè, a Pozzolo Formigaro, testimoniano l'efficacia dello strumento che potrà ulteriormente dimostrare tale validità alla condizione che l'avviato percorso verso la "società di corridoio" trovi rapida attuazione anche al fine del reperimento delle risorse economiche necessarie ampliando, a questo fine, l'ambito di competenza anche alle Regioni Lombardia ed Emilia Romagna, almeno per quella parte di territori gravitanti sul sistema Slala. Ciò sarà possibile con un decisivo intervento delle Regioni e l'auspicabile apporto delle Fondazioni bancarie, stante le finalità attribuite a Slala, di promuovere lo sviluppo economico. Nell'ipotesi quindi di una generale condivisione degli obiettivi, nell'esercizio 2009, la Fondazione sarà impegnata prioritariamente su una serie di progetti.

Progetto Retroporto: occorre sviluppare tutte le azioni necessarie alla definizione di una compagine societaria tale da garantire la massima efficacia dello sviluppo del progetto ed agire quindi come facilitatore per l'iter tecnico-amministrativo di sviluppo delle singole componenti il progetto sviluppando una forte azione di coordinamento che

potrà ulteriormente ampliarsi nella fase di sviluppo vera e propria.

Progetto informatico: stante la grande opportunità offerta dal poter concorrere con un ruolo significativo ad un progetto nazionale di grande valenza per il comparto della logistica, Slala dovrà seguirne con attenzione gli sviluppi al fine di assicurare che il prodotto finale corrisponda alle esigenze raccolte dagli operatori e quindi in una logica di essenzialità ed efficacia oltre che di interoperabilità. In questo contesto, diviene oltremodo importante l'azione, già avviata, con la Regione Piemonte, di correlazione con iniziative similari già presenti sul territorio al fine di massimizzare l'efficacia e l'attività in corso con l'Autorità portuale di Genova per la gestione delle emergenze.

Attività di pianificazione: oltre gli aspetti strettamente operativi connessi alle sopracitate iniziative, occorre proseguire nella funzione di analisi delle iniziative che si affacciano sul territorio ("Bruco", autostrada Albenga/Predosa, etc.), al fine di garantire la necessaria integrazione e compatibilizzazione per uno sviluppo armonico. Su tali temi Slala potrà esprimere la propria funzione di assistenza alle Regioni in termini di pianificazione in materia di logistica.

Promozione: nell'esercizio 2009, si prevede la partecipazione alla Fiera della Logistica di Monaco di Baviera che si terrà dal 12 al 15 maggio. La partecipazione, per la prima volta, avverrà in modo unitario tra le Regioni Piemonte e Liguria (tramite Ligurian Ports) come sistema del Nord-Ovest. Azioni più decise sulla comunicazione potranno essere attuate non appena i progetti in corso usciranno dalla fase embrionale».

Altri passi in avanti

Nel corso del 2009, la Fondazione «ha sviluppato una sostanziale azione di consolidamento delle attività avviate in precedenza. In particolare il progetto retroporto è arrivato ad una positiva conclusione con la costituzione il 21 dicembre 2009 della società “Retroporto di Alessandria Spa”, con la partecipazione azionaria di Autorità portuale di Genova, Autorità portuale di Savona, Finpiemonte Partecipazioni Spa, Fondazione Slala e Fs Logistica Spa che sarà successivamente estesa agli altri enti firmatari dell’intesa istituzionale di programma. Questo risultato, altamente significativo, pone ancora di più in evidenza la validità del “progetto Slala” che traguarda, nel suo obiettivo finale, la governance di un sistema logistico territoriale, sovraregionale, coincidente con le direttrici di traffico indicate in sede comunitaria per il Nord-Ovest del paese. Su questo specifico tema occorre osservare che nel periodo, da significativi operatori economico-finanziari sono state avanzate proposte progettuali che, ove realizzate, potrebbero trovare nella Fondazione una valida risposta per l’incremento della competitività dell’intero sistema per nuovi investimenti produttivi.

Con la realizzazione del retroporto i relativi interventi di miglioramento del sistema ferroviario in ambito portuale e la definizione dell’annoso problema delle “manovre ferroviarie portuali”, si pongono le condizioni per l’avvio di un sistema ferroviario “cargo” destinato ad alimentare le aree retroportuali e le piattaforme

logistiche già esistenti, sia in ambito piemontese che in ambito lombardo tema che vedrà impegnata la Fondazione anche per la promozione di idonei strumenti legislativi, a livello di Regioni che ne facilitino la fase di avvio.

Relativamente all’obiettivo di un sistema informatico di coesione che ha visto la Fondazione associarsi al progetto Uirnet che prevede la realizzazione di un sistema informatico per la logistica su scala nazionale, la fase di sviluppo è ormai avviata. In particolare, si è ritenuto di realizzare un primo progetto denominato “Dimostratore Nord-Ovest” con il quale dare, da subito, una risposta sul tema della velocizzazione delle operazioni di prelievo/consegna da e per i porti, ivi compresa la messa a sistema delle realtà retroportuali, in una logica di equivalenza procedurale, ma anche di risposta alle possibili emergenze.

In ordine al “Progetto Retroporto”, si è ritenuto, in considerazione delle attività già svolte dalla Fondazione e da alcuni enti sostenitori e della possibilità di accedere alle risorse, attuali e future, messe a disposizione da parte dell’Unione Europea e/o da parte di altri enti, di costituire, alla fine dell’anno 2009, una società ad hoc denominata “Retroporto di Alessandria Spa”. A questa società la Fondazione trasferirà, a titolo oneroso, le attività sviluppate su tale argomento, e collaborerà, agli sviluppi futuri.

Inoltre la struttura della Fondazione farà fronte, dietro corrispettivo, alle esigenze della “Retroporto di Alessandria Spa” sul piano organizzativo, amministrativo, contabile e segretariale. Questa decisione ha contribuito ad aggiungere, alle classiche attività

istituzionali della Fondazione, attività più tipicamente commerciali di supporto alla nuova società. Si è quindi deciso di separare, alla fine dell’esercizio 2009, le registrazioni contabili già effettuate nel corso dell’anno, tra quelle attribuibili alla “attività istituzionale” e quelle relative alla “attività commerciale”. Dall’1 gennaio 2010, quindi, tutti gli atti economici verranno registrati in modo separato fin dalla loro origine, come previsto dalla normativa vigente.

Durante l’anno non sono mancate altre iniziative. La Fondazione ha partecipato alla Fiera della Logistica di Monaco di Baviera dal 12 al 15 maggio. Per la prima volta, si è trattato di una partecipazione congiunta tra i porti liguri e Regione Piemonte, con il comune denominatore della Fondazione Slala quale soggetto rappresentativo del “Sistema logistico del Nord-Ovest”. È tuttavia opportuno, è stato rilevato durante la preparazione della relazione di fine anno, che la partecipazione a questi eventi, venga in futuro «strutturata per dare maggiore efficacia all’azione di promozione, “vendendo” le nuove opportunità che si stanno sviluppando con le iniziative in atto (retroporti, nuove banchine, collegamenti ferroviari dedicati), definendone i termini sia economici che di tempo in modo preciso e certo».

Un 2010 ricco e fruttuoso

La relazione del 2010 è istruttiva. Ampia e articolata restituisce una Fondazione Slala in buona salute, impegnata su più fronti, pronta a ulteriori passi in avanti. Purtroppo, negli anni successivi, le cose cambieranno.

In questi anni di attività la Fondazione ha sviluppato con la redazione del Master plan un importante lavoro di analisi e conoscenza sullo stato delle infrastrutture e sulla dotazione di strutture logistiche,

già attive, in progetto o comunque presenti nella pianificazione territoriale e nella programmazione di settore, finalizzato a individuare criticità e opportunità. Dal Master plan «sono state individuate le linee d’intervento che, in un ruolo di coordinamento di sistema la Fondazione ha iniziato a sviluppare secondo una logica di priorità. Tali linee sono essenzialmente: lo sblocco delle limitazioni alla crescita del sistema portuale Ligure; la creazione di un sistema informatico di integrazione; lo sviluppo di un sistema cargo a servizio della macro area Nord-Ovest; lo sviluppo infrastrutturale a medio-lungo termine; la creazione delle condizioni per dare efficacia e credibilità ad una decisa azione di marketing territoriale; la creazione di un polo formativo di alta specializzazione su materie tecnico, contrattuali e giuridiche legate alla logistica.

Azioni per consentire il superamento delle criticità rappresentate dal nodo viario Genovese e del sistema ferroviario portuale: il 17 giugno 2006 intesa tra Rfi, Autorità portuale di

Genova, Comune di Alessandria per raccordo al sistema autostradale area retroporto di Alessandria; 30 novembre 2006, atto formale Comune di Alessandria per tracciato raccordo stradale; 15 febbraio 2007, deliberazione Comitato portuale su localizzazione retroporto in Alessandria; deliberazione 225 del Comune di Alessandria del 30 giugno 2007 di approvazione dell'inserimento del progetto retroporto nel bando regionale Programmi territoriali integrati 2006-2007; determinazione del 19 novembre 2007 tra Regione Piemonte, Fs Logistica Spa, Provincia di Alessandria, Comune di Alessandria per la realizzazione del retroporto e l'individuazione di un'area contigua allo scalo ferroviario per lo sviluppo di un insediamento logistico; 5 maggio 2008, firma del Protocollo d'Intesa per la realizzazione e gestione del retroporto di Alessandria; 1 dicembre 2009, intesa istituzionale di programma, per la realizzazione del retroporto di Alessandria, comprendente Retroporto di Alessandria, Retroporto di Alessandria Terminal, Retroporto di Alessandria Attrezzature, sistema informatico di comunicazione a supporto del Sistema portuale integrato, strada di collegamento tra il retroporto di Alessandria e la tangenziale di Alessandria, navettamento ferroviario, piattaforma logistica; giugno 2008, costituzione del gruppo di lavoro per lo sviluppo del progetto preliminare del retroporto, con i rappresentanti delle amministrazioni coinvolte; predisposizione del progetto preliminare, comprensivo di analisi ambientali e rilievi topografici su fiumi Tanaro e Bormida per l'applicazione del modello matematico su

possibili esondazioni; 31 luglio 2008, presentazione del progetto preliminare alla Regione Piemonte; 3 dicembre 2008, deliberazione numero 600 della Regione Piemonte per accettazione del progetto, prescrizioni tecniche e determinazioni su applicazione valutazione impatto ambientale a livello regionale; 17 dicembre 2008, approvazione e finanziamento da parte della Comunità Europea per oltre cinque milioni di euro del progetto di collegamento porto-retroporto di Alessandria, presentato dall'Autorità portuale di Genova. Interventi già avviati sul sistema ferroviario portuale per consentire il navettamento tra porto e retroporto; 21 dicembre 2009, costituzione società Retroporto di Alessandria Spa tra Fs Logistica Spa, Finpiemonte Partecipazioni Spa, Autorità portuale di Genova, Autorità portuale di Savona, Slala con un capitale sociale di 250.000 euro; 2 marzo 2010, avvio contatti per bonifica ordigni bellici; 30 aprile 2010, avvio gara per effettuazione sondaggi per caratterizzazione geognostica e chimica dell'area del retroporto; 14 giugno 2010, determinazione del consiglio di amministrazione del Retroporto di Alessandria Spa di verificare la situazione della disponibilità del finanziamento della Regione Piemonte con valutazione dell'ipotesi di avvio gara pubblica per manifestazione d'interesse; 10 settembre 2010, determinazione del consiglio di amministrazione del Retroporto di Alessandria su richiamo dei decimi per avviare aumento di capitale sociale riservato a soci pubblici che richiedono l'ingresso nella società (Comune di Genova, Comune di Alessandria, Provincia di Alessandria, Provincia

di Genova, Provincia di Savona). Sistema informatico di integrazione per la gestione del sistema porti/retroporti. Nel Master plan, sono stati delineati i contenuti di un sistema informatico definito di integrazione avente la finalità di consentire il superamento delle criticità legate alla mancata comunicazione tra terminali ed autotrasporto evidenti in particolari situazioni di criticità (chiusura terminale per vento) oltre che alla necessità, con il progetto di retroportualità, di osservare la corretta gestione documentale della merce indipendentemente dalla localizzazione portuale o retroportuale. Per lo sviluppo del progetto è stata preliminarmente condotta un'indagine con oltre trenta principali operatori del settore per analizzarne lo stato di strutturazione informatica individuando alla fonte esigenze, requisiti e limiti del costituendo progetto. Per lo sviluppo operativo del progetto, è stato siglato un accordo tra Fondazione Slala e Uirnet, società affidataria di un progetto informatico per la logistica da parte del Ministero dei trasporti. Slala è entrata nel capitale di Uirnet, ha apportato le competenze maturate e collabora allo sviluppo oltre che dell'intero progetto anche al così detto "dimostratore Nord-Ovest" che risponde a quanto delineato nel progetto Slala, contribuendo, attraverso il soggetto che ne avrà la gestione e commercializzazione, Uirnet Nord-Ovest, a creare il link di connessione tra sistema E-Port (dogane, terminalisti, spedizionieri, Ag. marittime), l'autotrasporto e gli inland terminal, gestendo anche le emergenze con la creazione di aree polmone. Il progetto è in fase di svi-

luppo, sono previste le prime applicazioni con inizio 2011.

Azioni per favorire l'utilizzo del ferro e consentire il rilancio oltre le Alpi. La creazione in Alessandria, in quanto nodo ferroviario naturale, di grande potenzialità, di un centro di transmodalità, porta la necessità di collegamenti "dedicati" ed "economicamente compatibili", con il sistema portuale. Sono stati predisposti studi specifici per analizzare le modalità tecniche di effettuazione del servizio di navettamento sia in termini di materiale rotabile e di trazione che di disponibilità di tracce ferroviarie residue, quindi disponibili, per il servizio navettamento, nonché le situazioni strutturali delle linee per eventuali miglioramenti definendo altresì la valorizzazione economica dei costi che la rottura di carico costituita dall'inserimento di un'area retroportuale comporta.

È emersa una convenienza o quantomeno una equivalenza economica che si accompagna agli indubbi benefici conseguenti alla possibilità di incremento del traffico portuale, altrimenti impossibile per la già grave criticità del nodo autostradale genovese.

La concomitanza della realizzazione del retroporto e delle azioni già avviate da Autorità portuale di Genova, con gli interventi sul piano del ferro attualmente in atto e, l'affidamento ad una nuova società delle manovre ferroviarie fa sì che, il navettamento possa essere esteso ed integrato in un più ampio progetto di servizio ferroviario cargo del Nord-Ovest che presuppone una concertazione tra le Regioni, ivi compresa Lombardia per

un'incentivazione di avvio del servizio e l'affidamento, con le necessarie modalità di gara ad uno o più operatori ferroviari. Questa ipotesi deliberata nell'ultimo Consiglio generale della Fondazione non ha potuto ad oggi avere seguito.

Azioni a medio-lungo termine su infrastrutture. Nello sviluppo infrastrutturale a medio e lungo termine, il Master plan ha individuato alcuni interventi tra i quali i principali sono il terzo valico, la Carcare – Predosa ed il raddoppio della Torino – Piacenza. L'avvio del terzo valico comporta evidentemente una prospettiva di ulteriore sviluppo rispetto alle azioni ad oggi intraprese che hanno un carattere di utilizzo ed efficientamento di quanto esistente, in particolare per l'incremento di disponibilità di tracce conseguente all'apertura della nuova linea.

Creazione di un polo formativo di alta specializzazione.

Il polo formativo di alta specializzazione per la logistica e le grandi opere infrastrutturali rientra nelle azioni previste dal Master plan del 2006.

Su tale tema, sono state coinvolte più università con la finalità di creare un momento di formazione, partecipato da professionalità di rilievo, a livello internazionale, nei settori tecnico, contrattuale e giuridico. A oggi, il progetto è stato temporaneamente accantonato (ecco un segnale che doveva fare riflettere, nda).

Azioni per lo sviluppo dei traffici e la promozione del territorio per investimenti produttivi e distributivi. Tutte le azioni elencate in precedenza risultano necessarie per poter attuare

un'azione di marketing-territoriale che sia efficace e credibile. Diversamente, quanto ad oggi fatto con la partecipazione a fiere e convegni rischia di essere un investimento di risorse a bassissima produttività. Nelle azioni svolte da Slala, con la partecipazione ad alcune manifestazioni fieristiche in abbinamento ad alcuni enti sostenitori (Regione Piemonte, porti liguri) la Fondazione si è fatta carico, come nel caso di Monaco (2009) di aggregare le singole partecipazioni sotto un'unica identità di Nord-Ovest, garantendo economicità complessiva e la comunicazione dell'avvio di un sistema. Tra le diverse partecipazioni la più significativa è stata la partecipazione al China-Transpo 2008 di Pechino, non tanto per l'aspetto fieristico ma per l'accordo siglato unitamente a Cisco con la China Academy of Transportation Sciences, organo del Ministero delle comunicazioni per lo studio congiunto sullo sviluppo di una accessibilità ai mercati europei attraverso il Nord-Ovest. Accordo che a oggi non si è sviluppato per indisponibilità degli enti regionali. È doveroso inoltre ricordare la realizzazione di un evento, a Pozzolo Formigaro, in occasione dell'inaugurazione dell'insediamento della "Romani", di un centro per la lavorazione e distribuzione del caffè. In tale occasione è stato presentato un disegno di legge per la costituzione della "Società di corridoio" che, in linea con quanto previsto nei Dpf del 2006 e 2009 individuava nella Fondazione Slala il soggetto attuatore.

Rapporti con la Retroporto di Alessandria Spa. La Retroporto di Alessandria Spa, costituita il 21 dicembre 2009, con sede negli uffici della Fondazione, sta proseguendo nella

sua attività volta alla realizzazione dell'omonima struttura, sulla base del progetto preliminare a suo tempo predisposto dalla Fondazione Slala, del quale è stata deliberata dal Consiglio di amministrazione della società del retroporto di Alessandria, l'acquisizione, previa asseverazione dell'importo da parte del perito nominato dal presidente del Tribunale e successiva approvazione dell'assemblea.

La legittimizzazione all'utilizzo derivante dall'acquisizione di detto progetto, rappresenta una sostanziale base di avvio per le successive progettazioni definitiva ed esecutiva. Infatti, oltre agli aspetti tecnologici sviluppati sia per il retroporto che, per la strada di collegamento anche con l'inquadramento dell'opera rispetto alle tematiche ambientali, sviluppata sul campo con la rilevazione delle sezioni d'alveo dei fiumi e la successiva elaborazione con modelli matematici per l'analisi degli eventi di piena, come richiesto dall'Autorità di Bacino, e le specifiche analisi sull'impatto da rumore, viabilità, hanno consentito, dopo l'esame della Conferenza dei servizi l'approvazione della stessa Regione Piemonte, che ne ha altresì definito l'assoggettabilità alla Valutazione di impatto ambientale regionale, valutazione certamente meno onerosa e tempisticamente più accettabile che non la valutazione a livello nazionale. Si è provveduto inoltre, alla stipula di un contratto di "service" per l'utilizzo degli uffici e quanto necessario mettere a disposizione per esigenze sul piano organizzativo, amministrativo, contabile e segretariale, consentendo quindi sensibili sinergie e risparmi di costi amministrativi e gestionali per entrambi i soggetti».

Gli obiettivi ravvicinati del 2011

«L'anno 2011 è stato, per la Fondazione Slala, caratterizzato dalla necessità di approfondire le ragioni delle sue attività e ridefinire la propria "missione" alla luce del mutato contesto normativo e programmatico, e anche delle mutate condizioni economiche di scenario». Si apre con queste parole la relazione del 2011. Alla presidenza di Slala, dopo Fabrizio Palenzona, è arrivato Alessandro Repetto.

«Gli obiettivi più ravvicinati cui Slala intende lavorare sono i seguenti: ridefinire il progetto relativo allo sviluppo del retroporto di Alessandria, e contestualmente, la missione della società a tale scopo costituita, con la duplice finalità di dimensionare il piano di investimenti e il conseguente piano industriale secondo criteri che da un lato considerino realisticamente le mutate condizioni economiche e dall'altro connotino il retroporto stesso come un polo funzionale integrato nella catena del sistema portuale, interportuale e logistico, non concorrenziale con le esperienze già in corso (Interporto di Rivalta Scrivia, Cim di Novara, Rivalta terminal Europa), ma a esse complementare, nella sua relazione tanto con il porto di Genova quanto con quello di Savona; innestare su Slala, debitamente integrata degli enti locali oggi non aderenti alla Fondazione, un osservatorio istituzionale e tecnico in grado di governare sul territorio ligure e piemontese il processo di realizzazione della nuova linea ad alta capacità Genova – Milano, ivi compresa l'attuazione di tutti gli interventi propedeutici, di mitigazione e

compensazione previsti e/o prescritti dal progetto definitivo, nonché gli accordi procedurali formalizzati contestualmente allo sviluppo e all'approvazione dell'iter progettuale, tra gli enti locali ed Rfi Spa, non ultimo quello relativo alla valorizzazione dell'area logistica della Valle Scrivia e dell'alexandrino che individua proprio in Slala l'interlocutore privilegiato; inoltre, la Fondazione potrebbe rendere ulteriormente utile il suo ruolo nel processo di armonizzazione del terzo valico nel contesto territoriale, attraverso le procedure previste dalla legge regionale 4/2011; rilanciare la funzione di Slala quale cabina di regia di un nuovo profilo di sistema portuale e interportuale integrato, in coerenza con i corridoi transeuropei, secondo quanto espressamente previsto dall'articolo 46 della legge 214/2011; procedere, in vista di un efficace esercizio di tale funzione, a una rivisitazione del masterplan, finalizzato a una migliore integrazione tra i porti liguri e gli asset interportuali collocati tra Liguria, Piemonte e Lombardia; attivare allo scopo un più diretto coinvolgimento nelle attività di Slala di Regione Lombardia e delle realtà territoriali piemontesi ancora non coinvolte; proseguire nelle attività in corso sul fronte dell'informatizzazione e dello sviluppo delle tecnologie telematiche destinate al governo dei flussi di traffico merci tra mare e terraferma, quali Uirnet e Mos 24, per ottimizzare le performance di interscambio modale tra autostrade del mare, gomma e ferro, con l'obiettivo di decongestionare i colli di bottiglia esistenti, anche a sistema infrastrutturale invariato, producendo nel contempo migliore efficienza economica e minori esternalità ambientali negative.

A partire dall'ingaggio su questi quattro punti, Slala potrebbe quindi assumere progressivamente un ruolo connettivo nel contesto del più generale disegno della Piattaforma logistica del Nord-Ovest. In questo senso, sarà certamente decisivo rielaborare una serie di obiettivi in modo da renderli condivisi non solo dai governi regionali della Liguria e del Piemonte, ma allargando necessariamente l'orizzonte anche alla Lombardia. Per quanto riguarda in specifico le attività già parzialmente avviate, quali ad esempio quella della società del retroporto di Alessandria, di cui Slala è parte, occorrerà verificare la volontà dei soci di rimodularne la portata, ridefinendo nel contempo la natura del progetto per volgerlo a un'impronta di più marcata integrazione e complementarietà con le realtà già esistenti e attive, valutando allo scopo anche una modalità di sviluppo per fasi operative successive, aderenti alle esigenze del mercato e del sistema complessivo; rideterminare i finanziamenti di parte pubblica previsti all'atto della costituzione della Società e quelli attualmente disponibili; aggiornare il possibile concorso delle partnership private e mettere a punto le modalità giuridiche, amministrative e finanziarie sulle quali poggiare la realizzazione degli interventi.

Tutti questi passaggi, ovviamente, richiamano la questione molto rilevante relativa alla necessità di connettere il progetto del retroporto di Alessandria con le iniziative già in atto nel sistema territoriale nei confronti del quale Slala ambisce a svolgere la funzione di cabina di regia. Naturalmente, rispetto alla missione originaria di Slala, rimangono tuttora aperte le questioni di Novi San Bovo, delle

aree di Pozzolo Formigaro, che risultano peraltro inserite, insieme a quella interportuale di Arquata Scrivia, tra gli obiettivi di rivalorizzazione degli asset presenti sul territorio, ai fini dello sviluppo della piattaforma logistica ligure-alexandrina, così come definito dagli accordi sottoscritti per la realizzazione del terzo valico. Per quanto riguarda il ruolo di Slala nel governo dei processi realizzativi del terzo valico è chiaro come esso possa trarre slancio dall'inserimento dell'opera negli elenchi della Legge regionale 4/2011, la cui copertura è oggi limitata solo alla Torino – Lione. L'ipotesi di lavoro è tutta da costruire in concertazione con gli enti locali, che sono e restano titolari delle competenze relative al rapporto tra infrastrutture e territori, non superabile nell'attuale quadro normativo, ma che potrebbero trovare in Slala una sede nella quale comporre eventuali controversie, armonizzare le soluzioni dei problemi. Va ricordato, ancora, come siano da considerarsi direttamente connesse al progetto del terzo valico, almeno altre tre questioni ferroviarie: le opere di permeabilità delle linee storiche in Novi Ligure e Serravalle Scrivia, il quadruplicamento della linea Tortona – Voghera, l'analisi di fattibilità dell'innesto della linea ad alta capacità sulla linea storica in Novi Ligure.

Infine, è necessario stringere molto di più il rapporto tra le diverse progettualità in campo sull'area d'azione di Slala, mettendo in relazione i progetti inerenti la logistica "materiale" con lo sviluppo delle attività in movimento negli altri campi, più legati alle tecnologie dell'Ict.

In questo campo, accanto al ruolo diretto che Slala sta svolgendo sul

progetto Uirnet, e ora Uno (Uirnet nord ovest), è importante lavorare a un coinvolgimento nella partnership tanto delle due Regioni, quanto di altri soggetti finanziatori, quali le Fondazioni bancarie, che hanno nella loro missione anche l'incremento di competitività territoriale, così come sarà utile stringere maggiore sinergia sulle iniziative in corso, ad esempio, nel campo della diffusione della banda larga.

Analoga attenzione dovrebbe essere posta ai sistemi wireless e affini.

La stessa considerazione vale per l'opportunità di incorporare, più organicamente all'interno dell'orizzonte di lavoro di Slala, la logica già richiamata che porta oggi il nuovo Governo a privilegiare l'approccio integrato portualità-retroportualità, le connotazioni plurimodali del "Corridoio 24", costituito non solo dal sistema stradale e ferroviario, ma anche dalle "autostrade del mare" della cui integrazione con i sistemi infrastrutturali e con le dinamiche di traffico terrestre si occupa il progetto MoS24, di cui Slala è partner.

A sostegno di tali attività si pone però come necessaria, secondo quanto già evidenziato in precedenza, la disponibilità di un quadro di riferimento "tecnico" condiviso da tutti gli attori, quale è stato in un primo momento il Master Plan che allora Slala aveva predisposto e consegnato alla Regione Piemonte (2007), ma che oggi va aggiornato alla luce delle problematiche evidenziate, anche tenendo conto delle ricadute della crisi finanziaria ed economica che dal 2008 caratterizza i mercati di tutto il mondo.

Nel processo di ridefinizione del proprio master plan, Slala può anche muovere verso la ricerca di occasioni autonome di finanziamento e di costruzione di partnership qualificate nel campo dei finanziamenti europei, magari su progetti di non grandi dimensioni sotto il profilo del budget e delle azioni sperimentali ma, nel contempo, assai densi per quanto riguarda i contenuti di innovazione e, perciò, in grado di riversare interessanti feedback sulla progettualità più distesa. Occorre, anche in questo caso, tentare di conferire a Slala un addendum di missione, includendo tra gli obiettivi della sua azione campi sino ad oggi non adeguatamente coltivati quale potrebbe essere ad esempio quello della city-logistic ovvero della logistica dell'ultimo miglio. In tale ambito infatti le elaborazioni di scala regionale e nazionale, rispetto ad altri paesi dell'Europa, risultano alquanto carenti. Tuttavia, non c'è dubbio che la city-logistic possa oggi rappresentare una leva fondamentale per migliorare in modo decisivo, sia sotto il profilo ambientale sia sotto quello dell'efficacia dei sistemi di distribuzione nella parte finale della catena, le performance del nostro sistema economico».

Sul versante dell'efficienza nel corso del 2011 «è stato consolidato il rapporto di “service” con la Società Retroporto di Alessandria; è stata decisa la partecipazione di Slala al progetto Europeo “MoS24”, riguardante la realizzazione di una piattaforma logistica integrata con le “autostrade del mare”, nel contesto del Corridoio 24, al fine di accelerare ulteriormente i tempi di carico/scarico delle merci; è stata trasferita

la sede della Fondazione nei locali messi a disposizione della Camera di Commercio di Alessandria, con una riduzione di spesa quasi il cinquanta per cento; è stato recuperato il rapporto con la Regione Liguria».

Altri fatti di rilievo. «La Regione Liguria ha riconfermato la volontà di voler partecipare allo sviluppo dell'attività della Fondazione, nel suo scopo finalizzato alla promozione del sistema logistico integrato e la disponibilità a concorrere ai costi di gestione della Slala, sia per il periodo pregresso che per gli esercizi in corso e venturi; alcuni enti sostenitori la Fondazione, hanno comunicato la volontà di uscire dalla Fondazione Slala: Provincia di Savona (la quale è entrata nella compagine societaria della Retroporto di Alessandria Spa); La Camera di Commercio di Cuneo, in considerazione delle differenti prospettive in merito alla realizzazione di piattaforme logistiche integrate in Provincia di Cuneo. Hanno inoltre comunicato la volontà di dimettersi da consigliere della Fondazione Antonello Zaccone, rappresentante del Comune di Alessandria; i rappresentanti Fabrizio Palenzona e Paolo Balistreri per Finpiemonte Partecipazioni; Carlo Maggi per la Regione Liguria. Al fine di contenere le spese di gestione della Fondazione, è stato chiesto ed ottenuto dalla Camera di Commercio di Alessandria di poter utilizzare, sulla base di un contratto di comodato e con un rimborso forfetario delle spese di 10.000 euro annuali, alcuni locali di proprietà della stessa Camera di Commercio siti nello storico Palazzo Monferrato. Il trasferimento della sede della Fondazione è avvenuto nel mese di novembre».

Il 2012, l'anno delle prime difficoltà

Non sono tutti segnali incoraggianti quelli che vengono registrati durante il 2012. E la Fondazione guidata da Alessandro Repetto inizia a fare alcuni conti. «Gli obiettivi che si era proposta Slala nel corso del 2012 possono essere così riassunti. Proporre e sviluppare una cabina di regia pubblica in grado di discutere le problematiche collegate al terzo valico. Su tale obiettivo sono stati numerosi i tentativi e gli incontri fatti, ma l'incertezza politica del momento, il consolidarsi di movimenti No-Tav sul territorio piemontese e le posizioni assunte dalla Regione Piemonte hanno caratterizzato in modo negativo la possibilità di raggiungere concreti obiettivi. Altro obiettivo – prosegue la relazione – era quello di verificare la possibilità di rilanciare la funzione di Slala quale momento di coordinamento e di incontro delle diverse amministrazioni interessate ad un sistema portuale integrato, partendo proprio dalle proposte che in applicazione dell'articolo 46 della legge 214/2011, erano di fase di predisposizione da parte delle Autorità portuali di Genova e Savona. In questo senso gli incontri e le proposte delle due Autorità portuali hanno confermato la necessità di una cabina di regia capace di coinvolgere su precisi obiettivi, anche il sistema degli enti locali del basso Piemonte. In tal senso occorre sottolineare l'opportunità di richiedere a Rfi di dare attuazione all'accordo procedimentale per la “valorizzazione dell'area logistica e dell'alessandrino” al fine di precisare e rendere pubblico l'im-

pegno rispetto al ruolo che i territori dell'alessandrino possono e quindi dovranno assumere nella futura piattaforma logistica del Nord-Ovest ed anche in questo caso una nuova Slala potrebbe assumere un importante ruolo di regia, proprio partendo dalle intese già intercorse e che permisero a Slala, su richiesta del Porto di Genova e con l'accordo di Rfi di individuare lo scalo di Alessandria quale possibile nuovo interporto.

L'obiettivo sul quale Slala ha realizzato il pieno raggiungimento degli obiettivi che si era prefissata è quello legato ai progetti di costruire l a grande piattaforma telematica in grado di agevolare il dialogo tra i diversi operatori intermodali nella gestione della catena logistica collegato allo sviluppo del corridoio europeo Genova – Rotterdam.

Tale fattivo ruolo ha trovato riscontro nella partecipazione qualificata al seminario che si è tenuto in Alessandria nel mese di giugno durante il quale si è avuto il modo di presentare il progetto MoS24, ma anche una prima dimostrazione delle potenzialità della piattaforma Uirnet.

Occorre inoltre, sottolineare, le difficoltà che la Fondazione incontra nei rapporti con i propri enti sostenitori per quanto attiene al versamento delle contribuzioni per le spese di funzionamento. Sotto il profilo dell'efficienza però, vogliamo ricordare, come l'obiettivo di riduzione dei costi diretti di gestione sia stato ampiamente conseguito e come ciò abbia permesso di contenere il disavanzo registrato

nel rendiconto 2012 di 121.423 euro, conseguente appunto al mancato trasferimento dei contributi e quindi alla decisione di iscrivere tali somme al fondo rischi per complessivi ulteriori trasferimenti di 232.262 euro, di cui circa 160.000 riferiti agli esercizi pregressi ed in particolare ai mancati versamenti della Regione Piemonte. In fine è necessario sottolineare la persistente difficoltà di raggiungere il numero legale nel Consiglio generale della Fondazione.

Hanno comunicato la volontà di uscire dalla Fondazione Slala, i seguenti enti sostenitori: la Camera di Commercio di Cuneo, in considerazione delle differenti prospettive in merito alla realizzazione di piattaforme logistiche integrate in provincia di Cuneo; la Camera di Commercio di Genova per il venir meno dell'interesse della partecipazione nella Fondazione, non intendendo perseguire gli scopi fondativi che la caratterizzano.

Non sono stati sostituiti i rappresentanti della Finpiemonte Partecipazioni. Inoltre hanno comunicato le proprie dimissioni da consigliere della Fondazione: Ferruccio Dardanella, rappresentante della Camera di Commercio di Cuneo; Raffaele Cattaneo per la Regione Lombardia, pur sottolineando la disponibilità per ulteriori forme di collaborazione tra Slala e la Regione stessa, indicando quale nuovo referente Andrea Gilaroni. Pur avendo accettato la nuova ripartizione delle spese di gestione, hanno comunicato la propria adesione per l'anno 2012, per una quota pari a 1.800 euro per la Camera di

Commercio di Genova e 13.562,30 euro per il Comune di Genova, rinviando alla previsione delle spese per il prossimo anno, l'eventuale adeguamento della quota di adesione. Infine si deve rilevare come la Regione Piemonte non abbia dato più comunicazioni circa la volontà di continuare a contribuire, né riscontrato le richieste della Fondazione».

Fase di difficoltà profonda nel 2013

L'attività svolta nel corso del 2013 «è stata caratterizzata dalla verifica della reale volontà di partecipazione degli enti fondatori a continuare l'esperienza concretizzata della Fondazione Slala.

La verifica ha evidenziato un quadro di interessi politici ed economici assai diverso da quello nel quale era maturata la volontà da dar vita alla Fondazione.

In particolare la mancanza di un interesse attuale dell'Autorità portuale di La Spezia; una diminuita attenzione da parte dell'Autorità portuale di Genova determinata dalla mancata realizzazione di infrastrutture e di servizi e/o di interventi di operatori commerciali sul territorio alessandrino. Altrettanto infruttuosi si sono rilevati gli incontri con la Regione Piemonte che anzi ha dichiarato di non considerare più strategica la Fondazione Slala rispetto ai propri obiettivi in campo logistico. Sono inoltre risultati vani i tentativi di contatto con il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture al fine di riprendere la collaborazione già sperimentata di Slala per il possibile sviluppo logistico collegato alla realizzazione del terzo valico.

Infine anche la Regione Liguria pur sottolineando ed evidenziando come Slala abbia costituito una grande opportunità per lo sviluppo del territorio, ha dichiarato di dover prendere atto del venir meno delle condizioni politiche e programmatiche che avrebbero dovuto garantire l'obiettivo di crescita economica degli interporti del Sud Piemonte, la dif-

ficoltà di un confronto concreto fra le politiche per il trasporto tra la Regione Liguria e la Regione Piemonte e come, a tale situazione di incertezza politica, si sia sovrapposto anche il venir meno delle condizioni finanziarie, a causa della crisi.

Si deve inoltre prendere atto come la definitiva messa in liquidazione della Retroporto di Alessandria Srl avrebbe richiesto evidentemente una rivisitazione dell'intera mission che Slala si era data e di cui proprio lo sviluppo della logistica nell'alessandrino costituiva l'obiettivo principale.

La conclusione di tali verifiche hanno indotto il presidente Repetto a proporre all'ordine del giorno del verbale della riunione del Consiglio generale del 12 novembre 2013 lo scioglimento della Fondazione stessa per la sua messa in liquidazione; tale ordine del giorno non è potuto essere discusso per mancanza del numero legale richiesto dallo Statuto. Per altro la conseguente discussione avvenuta tra i consiglieri presenti, ha evidenziato la volontà di alcuni enti fondatori: Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria, Camera di Commercio di Alessandria, Comune di Alessandria, Comune di Novi Ligure, Provincia di Alessandria, di non poter ritenersi definitivamente abbandonato il lavoro compiuto in una decina di anni di progetti e programmazioni perché il contrario richiederebbe, in conseguenza degli impegni assunti per i lavori della realizzazione del terzo valico nei confronti delle popolazioni interessate dai lavori stessi, la

necessità di riprogrammare l'intero assetto dello sviluppo logistico del Nord-Ovest. È comunque continuata per tutta la durata del 2013, l'impegno della Fondazione nello sviluppo del Progetto europeo "MoS24" che ha concluso la realizzazione di predisposizione di un dimostratore destinato al coordinamento centralizzato delle attività e degli operatori logistici. Per quanto riguarda più da vicino le attività affidate a Slala, in tale contesto sono state predisposte le specifiche tecniche di interfacciamento tra il sistema MoS24 e la piattaforma logistica nazionale Uirnet, soprattutto attraverso l'incarico assegnato a Nicola Bassi. Il direttore di Slala nella sua figura di liquidatore, ha concluso le attività di liquidazione della Retroporto di Alessandria Srl in liquidazione al 31 dicembre 2013. Il 12 ottobre 2012 è stata presentata istanza di iscrizione alla massa passiva alla Commissione straordinaria della Città di Alessandria delle quote relative agli anni 2009/2010/2011 non versati da parte del Comune di Alessandria e che in data 25 ottobre 2013 è stata presentata dichiarazione di accettazione per l'adesione alla proposta di transazione dei crediti vantati».

Lo statuto rivisitato del 2014

Il 2014 (alla presidenza c'è Bruno Binasco) deve fare i conti con le criticità emerse l'anno precedente, come racconta in modo abbastanza sintetico la relazione annuale. L'attività della Fondazione «ha visto da un lato un sostanziale processo di rivisitazione del proprio statuto mirato da una parte a riposizionare lo stesso ruolo di Slala alla luce delle criticità emerse in sede delle verifiche svolte nell'anno 2013 con i propri enti fondatori; dall'altra a superare gli impedimenti che spesso ne avevano frenato o impedito l'attività. Si è trattato di un percorso complesso che ha richiesto continui contatti con gli enti che avevano già anticipato la volontà di voler continuare nell'esperienza e che si conclude con l'approvazione delle modifiche statutarie che il Consiglio generale delibera nella riunione del 7 aprile 2014, modifiche che prevedono una nuova composizione del Consiglio generale, l'istituzione di un Consiglio di amministrazione, l'abrogazione di precedenti Comitati di gestione e di indirizzo, una nuova disciplina delle contribuzioni per la gestione direttamente collegata anche alla rappresentanza negli organi della Fondazione stessa. In conseguenza di queste decisioni il presidente Alessandro Repetto il 16 aprile 2014 con la nota protocollo numero 90 ha avanzato istanza di approvazione delle modifiche statutarie alla Prefettura di Alessandria. Seguivano numerosi incontri con il prefetto e i funzionari della Prefettura a seguito dei quali il presidente della Fondazione il 30 luglio 2014 con la nota protocollo numero 132 impegnava la Fondazione a meglio preci-

sare alcune modifiche statutarie apportate, nella prima occasione utile. Il 18 settembre 2014 con la nota protocollo numero 15737/2014 Registro Persone Giuridiche, la Prefettura di Alessandria comunicava la propria approvazione delle proposte modifiche dello statuto della Fondazione. Quindi il 17 novembre 2014 aveva luogo la prima riunione del nuovo Consiglio generale della Fondazione che sulla base delle modifiche statutarie approvate e della volontà espressa dagli enti di voler continuare a sostenere "l'esperienza Slala" e contribuire alle spese di gestione, è risultata composta da Autorità portuale di Savona; Camera di Commercio di Alessandria; Comune di Alessandria; Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria; Provincia di Alessandria; Comune di Novi Ligure; Camera di Commercio di Savona. Durante l'ultima riunione dell'anno 2014 del Consiglio generale avvenuta il 12 dicembre, il Consiglio all'unanimità accoglie la proposta del Comune di Tortona di rientrare nel Consiglio generale della Fondazione ed essendosi insediato il nuovo presidente della Fondazione, Bruno Binasco, procede alla nomina del nuovo Consiglio di amministrazione: per l'Autorità portuale di Savona, Gian Luigi Miazza, Roberto Visintin; per la Camera di Commercio di Alessandria, Gian Paolo Coscia, Adelio Giorgio Ferrari; per la Camera di Commercio di Savona, Luciano Pasquale; per il Comune di Alessandria, Marcello Ferralasco; per il Comune di Novi Ligure, Rocchino Muliere, per il Comune di Tortona, Gianluca Bardone; per la Fondazione Cassa di Risparmio, Bruno Binasco, Davide Maresca, Maria Augusta Mazzarolli, Pier Angelo Taverna.

Alla ricerca dei presupposti e del rilancio

È un 2015 caratterizzato da luci e ombre quello che ha affrontato la Fondazione Slala, caratterizzato dalla ricerca dell'esistenza dei presupposti, finanziari e politici, di un rilancio del possibile sviluppo logistico del territorio alessandrino. La Fondazione si è impegnata «nel tentativo di riproporre e sottolineare l'importanza strategica del territorio alessandrino per lo sviluppo logistico dell'intero Nord-Ovest. Ha ritenuto prioritario verificare la sussistenza di condizioni per un nuovo utilizzo, al servizio delle linee ferroviarie esistenti degli scali merci di Alessandria e San Bovo; in tale senso è stato possibile riscontrare la disponibilità di numerosi attori di utilizzare tali infrastrutture, in particolare per quanto riguarda San Bovo quale possibile terminale, anche, del trasporto dello smarino proveniente dai lavori del terzo valico e dello scalo merci di Alessandria quale retroporto per il trattamento e lo smistamento dei nuovi flussi di merci provenienti dalla prossima conclusione dei lavori del nuovo porto di Vado e più in generale a seguito del raddoppio del canale di Suez. Tale verifica, pertanto ha riguardato, da una parte, l'esistenza di una volontà programmatica in Regione Piemonte di assecondare tali ipotesi di sviluppo, dall'altra le Ferrovie dello Stato, quali proprietarie delle aree interessate. La prima delle due verifiche ha trovato una risposta sostanzialmente negativa nel corso della riunione che si è svolta il 25 giugno 2015 all'Assessorato ai Trasporti della Regione

Piemonte, presente l'assessore Francesco Balocco. La Regione Piemonte ha esplicitato che, in conseguenza delle scarse risorse finanziarie, gli unici interventi in tema di logistica previsti dalla programmazione regionale sarebbero stati quelli destinati al potenziamento delle piattaforme già operanti di Novara, Rivalta Scrivia e Torino Orbassano. Nel corso della riunione è stato inoltre evidenziato negativamente, da tutti i rappresentanti del territorio alessandrino, il mancato accoglimento di quasi tutti gli impegni assunti dalla stessa Regione e dal Governo in tema di logistica al momento dell'approvazione del progetto del terzo valico, mancanza enfatizzata anche dagli ingiustificati ritardi della nomina del commissario straordinario e dall'apertura di un tavolo di trattativa con le Ferrovie dello Stato. Tale stato delle cose viene sostanzialmente confermato anche nel corso della riunione concesso dal presidente della Regione Piemonte e la Fondazione avvenuto il 7 ottobre 2015. Si è dovuto comunque registrare che malgrado gli impegni in proposito assunti nel corso dei vari incontri non è stato possibile avviare un confronto diretto con le Ferrovie dello Stato, né ottenere nuove risposte in tema di programmazione regionale. Evidentemente, né le esigenze più volte espresse dalla governance del Porto di Savona e dalla Camera di Commercio di Savona di trovare nuovi sbocchi al servizio della nuova piattaforma multipurpose di Vado Ligure, la cui entrata in attività è prevista al 2017, né lo sviluppo dei quantitativi di merce già riscontrato presso il sistema portuale ligure, non possono essere da soli sufficienti a

giustificare il proseguo dell'attività della Fondazione Slala in presenza di un disegno programmatico che tenda a favorire solo diverse scelte di breve periodo. In questa sede, è doveroso, comunque, sottolineare anche l'interesse più volte espresso per uno sviluppo dello scalo merci di Alessandria da parte delle Ferrovie Svizzere e da ultimo anche delle Ferrovie Nord di Milano. Dichiarazioni di interesse che però non potranno trovare riscontro in mancanza di una diversa programmazione regionale e di un chiarimento delle intenzioni delle Ferrovie dello Stato sul futuro dei propri scali merci. Infine va brevemente sottolineato come tutti gli impegni finanziari presi dalla Fondazione con i propri sostenitori di riduzione delle spese siano stati puntualmente conseguiti, così come si rileva anche dalle relazioni e delle verifiche del revisore dei conti».

La mancanza di interesse del 2016

Anno complicato il 2016. Un anno in cui la Fondazione deve fare i conti con un cambio di presidenza, una posizione ritenuta marginale dalla Regione Piemonte e un ruolo praticamente da inventare. Ecco la sintesi di come è andata, sempre dalla relazione allegata al Bilancio. «Il primo semestre dell'anno 2016 è caratterizzato dalle dimissioni del presidente della Fondazione, Bruno Binasco, che aveva informato il Consiglio generale nella riunione dell'11 aprile durante la quale ha comunicato di essere pervenuto a questa decisione poiché aveva dovuto prendere atto della mancanza di interesse, in particolare da parte delle Ferrovie dello Stato e della Regione Piemonte, di discutere e verificare la sussistenza dei presupposti per continuare l'attività della Fondazione Slala, fondata su un rilancio delle potenzialità logistiche del retroterra alessandrino. In tale senso infatti doveva essere interpretato il mancato invito al convegno "Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest" svolto a Novara l'8 e il 9 aprile su iniziativa della Regione Piemonte. Durante i lavori era risultata evidente la volontà della Regione Piemonte, al di là di parole formali, di non considerare le analisi contenute nel Master plan predisposto da Slala e confermata anche dal fatto che i suoi contenuti non erano stati portati a conoscenza del Commissario di Governo del terzo valico, Iolanda Romano. Alla luce di questi fatti, il presidente ha concluso quindi che il progetto era stato volontariamente escluso da ogni

programmazione regionale rendendo impossibile proseguire l'attività di Slala. Solo a seguito delle insistenze degli altri componenti del Consiglio direttivo, giacché sul piano tecnico a parere unanime l'attualità del progetto Slala permaneva nella sua interezza, il presidente ha dichiarato la disponibilità a mantenere la presidenza della Fondazione fino al 30 giugno per permettere ai rappresentanti degli enti locali della provincia di Alessandria nonché ai suoi riferimenti politici istituzionali un'ulteriore verifica. Le dimissioni, però, venivano quindi definitivamente proposte nel corso della riunione del Consiglio di amministrazione del 27 giugno poiché Bruno Binasco aveva ulteriormente rafforzato la propria convinzione sulla mancanza di ogni interesse da parte delle Ferrovie dello Stato e della Regione Piemonte a riconsiderare concretamente il possibile ruolo intermodale degli scali merci di Alessandria e San Bovo.

La presidenza della Fondazione era assunta, in qualità di componente anziano del Consiglio di amministrazione, da Maria Augusta Mazzarolli.

Il Consiglio generale ha proseguito quindi la discussione e poi su proposta del sindaco di Alessandria, e presidente della Provincia, Rita Rossa, ha deciso di proporre la presidenza della Fondazione al senatore Daniele Borioli affinché quest'ultimo verificasse le più recenti aperture di credito fatte, a parere dello stesso sindaco di Alessandria, dalla Regione Piemonte e dal Commissario del terzo valico, in favore di un possibile sviluppo logistico

del retroterra alessandrino». Borioli assume la presidenza nel corso della riunione del Consiglio di amministrazione del 25 luglio.

Il Cda stabilisce poi di determinare in 500 euro la contribuzione minima di partecipazione di ciascun ente locale alla Fondazione e conseguentemente il ricorso alle disponibilità finanziarie già presenti nella Fondazione per coprirne le spese relative all'anno 2016, con conseguente riduzione del patrimonio.

«Le azioni che si propone di svolgere il neo presidente – conclude la relazione – sono quelle di misurare la possibilità di recuperare i rapporti con gli enti che si sono allontanati dalla compagine, di verificare un possibile interesse delle Ferrovie Svizzere nei confronti del retroporto di Alessandria, nonché di aprire un rapporto nuovo con il Commissario del terzo valico e un confronto con Rfi in qualità di proprietaria dello scalo di Alessandria. Assume inoltre l'impegno di promuovere un incontro con il consigliere del Ministro dei Trasporti per la portualità e la logistica nonché con i rappresentanti del mondo industriale produttivo alessandrino. L'ultima parte dell'anno viene quindi dedicata a sviluppare e concretizzare gli impegni presi dal presidente, in particolare: l'incontro avuto con i rappresentanti del mondo produttivo alessandrino, ospitato dalla Camera di Commercio di Alessandria, il 14 ottobre; la partecipazione all'evento comunicativo Ost organizzato il 29 ottobre al Centro Sportivo Centogrigio di Alessandria dal Commissario di Governo del terzo valico, Iolanda

Romano, per discutere le opportunità generate dalla realizzazione del terzo valico; l'incontro promosso l'11 novembre con Luigi Merlo in qualità di consigliere del Ministro dei Trasporti per la portualità e la logistica; il colloquio avuto con Emmanuele Daluiso, dirigente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e i ripetuti incontri avvenuti tra il presidente della Fondazione e Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rfi».

Le carte si rimescolano nel 2017

Eccolo l'anno delle carte rimescolate, del cambio di presidenza, della luce che comincia a rivedere la fondazione che era stata a un passo dalla definitiva liquidazione. La relazione di fine anno riassume ancora una volta in modo efficace quello che è avvenuto durante lunghi mesi, complicati e durante i quali la tensione non è mancata.

«Il corso dell'anno 2017 è stato contrassegnato da un processo di rivisitazione del ruolo di Slala in considerazione delle criticità emerse in sede delle verifiche svolte con gli enti fondatori e loro rappresentanti. Si è trattato di un percorso piuttosto difficile, dove tutte le azioni messe in atto sono state frutto di dedizione e di convinzione che il territorio alessandrino sia ancora nodo strategico per la logistica del Nord-Ovest. Il lavoro svolto dalla Fondazione per quasi tutto l'anno, ha portato a riflettere sull'esigenza di fare sussistere le condizioni che evitassero la messa in liquidazione della Fondazione e a capire se Slala fosse il soggetto giusto per promuovere il rilancio della logistica sul territorio alessandrino o se fosse essenziale traslare le sue funzioni, su un soggetto con maggior potere di interlocuzione con le istituzioni e con maggior capacità di investimento, per far fronte allo sviluppo dei progetti di logistica che promuove. Il presidente Daniele Borioli, che ha presieduto la Fondazione fino al 6 novembre, nel corso dell'anno ha avuto diversi colloqui con il presidente della Regione Piemonte, Sergio Chiamparino, con l'assessore ai

Trasporti della Regione Piemonte, Francesco Balocco, con alcuni esponenti di Confindustria e infine con il Commissario per il terzo valico, Iolanda Romano. Quest'ultima si è dimostrata da subito disponibile a collaborare con Slala in un'ottica di coordinamento delle attività per creare nuove opportunità di sviluppo, anche mediante l'utilizzo dei sessanta milioni di euro messi a disposizione dal Governo per progetti di logistica, undici dei quali sono stati destinati a tutti i Comuni Piemontesi che si trovano su quest'asse del progetto del terzo valico. Per tale ragione, la soluzione proposta da Borioli, come unica strada per dare prospettiva di vita a Slala e per consentire l'allocatione dei sessanta milioni disponibili per ideare progetti di sviluppo, è stata la possibilità di stipulare accordi di collaborazione con l'Associazione Transpadana, costituita per la promozione dell'alta velocità ferroviaria merci e passeggeri sulla direttrice Ovest-Est Lione – Torino – Milano/Genova – Venezia – Trieste – Lubiana.

Il 6 novembre, a seguito anche dei risvolti politici conseguenti al cambio della giunta comunale e provinciale di Alessandria, sono giunte le dimissioni contestuali del direttore della Fondazione, Antonino Andronico, e del presidente Borioli.

Al vertice della Fondazione è stato nominato l'avvocato Cesare Italo Rossini, in carica formalmente dal 27 novembre.

Rossini ha ravvisato subito la necessità di tentare con il proseguimento dell'attività di Slala per dare la possibilità al Comune e alla Provincia di

Alessandria di partecipare agli obiettivi che la Fondazione si è prefissata sin dalla sua costituzione e di far ripartire l'attività incassando le contribuzioni ancora dovute per gli anni precedenti, riducendo i costi di funzionamento per il triennio 2018-2020 con un abbattimento del cinquanta per cento.

Per non dare adito a erronee interpretazioni, è stato richiamato quanto stabilito dallo Statuto della Fondazione, che prevede per gli enti sostenitori che hanno approvato il piano di spesa triennale, di adempiere obbligatoriamente ai versamenti delle contribuzioni previste anche qualora esercitino il diritto di recesso e quanto deliberato dal Consiglio generale del 17 novembre 2014 che ha determinato la soglia minima contributiva in 3.000 euro annuali per ciascun ente sostenitore.

Le principali tematiche affrontate in primo luogo come presidente sono state quelle relative l'illegittima erosione del patrimonio operata nel 2016 per coprire la perdita d'esercizio in quanto ritenuta una soluzione da adottare solo quando fatti straordinari lo richiedano e non per effetto del mancato pagamento dei contributi deliberati o spread negativo dovuto all'uscita dalla Fondazione Slala del Comune di Tortona e dell'Autorità portuale di Savona (attuale Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale) e l'ammontare rilevante dei crediti in sofferenza presenti in bilancio. Questo impegno, per la risoluzione delle criticità che indebolivano Slala, ha trovato riscontro positivo, oltre

che nel recupero delle somme ancora dovute dagli enti interessati per l'esercizio 2016, escluso purtroppo per quanto concerne il rapporto con il Comune di Tortona, nella proposta di un'eventuale rivalutazione della partecipazione nella società Uirnet Spa, società che ha in esclusiva il mandato da parte del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per la realizzazione del sistema digitale Piattaforma nazionale logistica (Pnl) sul quale il Porto di Genova è già operativo e che mette in connessione tutto il complesso mondo della logistica (imprese, interporti, stazioni ferroviarie, porti, dogane, aeroporti e autotrasportatori). Alla riunione del Consiglio di amministrazione del primo dicembre 2017 ha partecipato, su invito, Nicola Bassi, direttore dell'esecuzione del contratto per il progetto Uirnet e responsabile dell'area nuovi sviluppi della società, il quale ha presentato il progetto di sviluppo per la realizzazione della "Piattaforma nazionale per la logistica integrata e l'intermodalità". Questo ha permesso un ulteriore approfondimento circa la partecipazione di Slala nella società e nello stesso tempo di affidare, la perizia di stima della partecipazione in Uirnet a Gabriele Villa, la cui prestazione sarà sostenuta interamente dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria». Le parole pronunciate verso la fine dei lavori da Cesare Rossini sintetizzano anche la delicatezza di uno dei nodi che doveva ancora essere affrontato e che rappresentava una delle eredità della gestione che andavano risolte prima di girare definitivamente pagina.

«In merito alla revisione di tutte le posizioni creditorie, in qualità di presidente, mi sono assunto l'impegno

di seguire personalmente le pratiche di recupero crediti, in collaborazione con lo Studio Legale Mazzone, senza ulteriore aggravio delle spese legali. La posizione più significativa, è quella afferente al credito nei confronti di Regione Piemonte, tramite Finpiemonte Partecipazioni Spa per la quale si attende la prossima udienza, inizialmente fissata in data 6 marzo 2018 e in seguito rinviata al giorno 18 settembre 2018, a causa del trasferimento del giudice Barbara Romano presso un nuovo ufficio giudiziario. L'eventuale recupero di tale credito sarà recepito in bilancio come sopravvenienza attiva a fronte dello stralcio rilevato in modo prudenziale negli anni precedenti».

2018, la ridefinizione dell'identità strategica

Parlare di un anno impegnativo e difficile può sembrare la classica frase fatta. Ma il 2018 per Slala è stato esattamente questo perché in trecentosessantacinque giorni è stata rivista la strategia operativa e sono arrivate le nuove, e anche rinnovate, aggregazioni che hanno ridato forza alla fondazione alessandrina che è tornata a rialzare lo sguardo oltre i confini provinciali.

«Occorre preliminarmente precisare che nel corso dell'esercizio 2018 – recita la relazione conclusiva – la Fondazione Slala ha intrapreso, con decisione, un importante processo di ridefinizione della propria identità strategica e dei propri obiettivi di intervento, come enunciati nel proprio scopo statutario. I risultati fin qui raggiunti, nonostante le difficoltà iniziali, sono stati significativi e inducono a guardare al futuro con un maggior ottimismo. Ciò è stato possibile grazie al lavoro profuso, alla collaborazione e alla flessibilità messa in campo da tutti i partecipanti alla Fondazione e all'opportunità della partecipazione societaria in Uirnet con l'obiettivo di mettere in rete il mondo complesso dei trasporti e della logistica. Il previsto aumento del volume del traffico merci derivante dall'apertura delle gallerie del Monte Ceneri e del San Gottardo, l'opera più importante del Corridoio Reno Alpi, tra Rotterdam e Genova, e l'ambizioso piano di investimenti "One Belt One Road" (Obor anche Bri, Belt and road initiative), lanciato dal presidente cinese Xi Jinping nel 2013, per creare infrastrutture terrestri e marittime che collegherà

Asia ed Europa, sono espressione di uno scenario in continua evoluzione, in un contesto in cui Uirnet ha provveduto ad avviare un progetto infrastrutturale tecnicamente sostenibile e finanziabile nell'ambito del Piano di Investimenti per l'Europa, per accedere ad un prestito dal fondo europeo per gli investimenti strategici. Il progetto, denominato "Mediterranean Logistic Hub for Central Europe" che ha trovato fondamento, nella disponibilità dei trenta milioni di euro di fondi, stanziati dalla Bei (Banca europea degli investimenti), più una quota di pari entità garantita dallo Stato e dai privati, si propone di risolvere, con l'impiego di una serie di aree extra-portuali con soluzioni a basso impatto ambientale, il problema dei congestionamenti del traffico camionistico in accesso al porto di Genova e di consentire un flusso e deflusso regolare di merci. L'inserimento, nell'ambito del decreto Genova, della "zona logistica semplificata" nei territori di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure e l'apposito stanziamento di due milioni di euro, all'interno del maxi emendamento della Legge di bilancio 2019, per progettare il rilancio dello scalo smistamento merci di Alessandria, hanno segnato una svolta nello sviluppo di una vasta area, che è il retroporto naturale di Genova, individuando a Rivalta Scrivia, all'interno del Rail Hub Europe, la prima struttura basica, di collegamento ferroviario tra il porto e il Basso Piemonte. La Fondazione Slala, in questa fase progressiva di espansione, ha voluto

puntare sulla valorizzazione di questo asset e attraverso il sostegno di figure esperte presenti in Slala, che hanno messo a disposizione in modo gratuito il proprio know how, è stato impostato un programma di attività legato al progetto sopra esposto.

L'adozione di questa nuova prospettiva strategica, ha portato ad aggregare attorno alla Fondazione, gli interessi e le attenzioni di tutto il territorio del sud Piemonte e del sistema portuale ligure, divenendo il perno per promuovere una logistica sul territorio alessandrino a servizio dei porti liguri di Genova e Savona.

Durante il mese di giugno è stata costituita una Commissione di lavoro per la Liguria, deputata ad occuparsi della disamina di interlocutori privati liguri che presenteranno domanda di adesione all'attività della Fondazione, affidando alla Provincia di Alessandria, il ruolo di ente coordinatore delle attività e dei contatti tra le amministrazioni liguri, il basso Piemonte e Slala. La collaborazione concreta con la Prefettura di Alessandria, ha permesso alla Fondazione di ristabilire una maggior stabilità, sotto molti aspetti e, soprattutto, di evitare la messa in liquidazione, per merito, anche di una capillare revisione dei conti, che ha impedito di intaccare ulteriormente il patrimonio, raggiungendo un trend più equilibrato, in linea con il piano di spesa 2018-2020, deliberato dal Consiglio Generale il 15 dicembre 2017. Nel corso del 2018 è andato consolidandosi l'assetto operativo della Fondazione, si è ampliata l'attività istituzionale, è cresciuto l'apprezzamento per l'operato svolto. Elemento importante da rilevare, riguarda la riforma e il rior-

dino della disciplina di riferimento con il D.Lgs. 117/2017 (emanato in attuazione della delega di cui all'articolo 1 della Legge 6-6-2016 numero 106), Codice unico del terzo settore (Cts), da parte del legislatore, che ha direttamente interessato Slala nei suoi ambiti di competenza, in quanto anche se la riforma del Terzo settore non ha imposto l'adeguamento statutario a tutti gli enti preesistenti, gli ha comunque onerati delle modifiche, al fine del conseguimento e/o della qualifica di Enti Terzo Settore. Per questa ragione, nel mese di luglio la Fondazione si è avvalsa della competenza di Enrico Montefiori per avere una consulenza giuridica e amministrativa in tema di Fondazione ed enti di Terzo settore e questo ha portato alla rivisitazione e all'adattamento della vigente architettura statutaria e di governance della Fondazione Slala al modello della 'Fondazione di partecipazione' per consentire di disciplinare la presenza di soggetti privati all'interno degli organi amministrativi e la definizione di un sistema di regole necessarie ai fini della valutazione di idoneità del soggetto privato che intenda presentare domanda di adesione alla Fondazione; attivare meccanismi tipici a dinamica assembleare e di controllo in grado di garantire la possibilità di intervento di soggetti "partecipanti" ai processi attuativi dello scopo statutario e istituzionale al cui conseguimento gli apporti da ciascuno di questi effettuati sono destinati; di inserire nello "scopo" della Fondazione, all'articolo 3 dello statuto, il riferimento "alla mobilità della logistica delle persone". I confronti preliminari con la Prefettura di Alessandria quale autorità governa-

tiva che esercita il controllo e la vigilanza sull'amministrazione ex articolo 25 del Codice civile e quale ente che ha conferito la personalità giuridica di diritto privato ex Dpr 361/2000 e la condivisione con gli organi amministrativi di Slala, hanno consentito la predisposizione documentale circa il nuovo assetto statutario e l'avanzamento di istanza di mantenimento di personalità giuridica di diritto privato ed iscrizione nel Registro delle persone giuridiche in capo all'ente ex Dpr 361/2000.

Il 3 dicembre 2018, Slala ha presentato alla Prefettura di Alessandria "Istanza di approvazione di modifiche allo Statuto" e il 13 dicembre a seguito della documentazione acquisita agli atti, la stessa ha decretato l'approvazione dello Statuto con le modifiche approvate nella riunione del Consiglio generale riunito il 25 ottobre 2018.

Il 15 febbraio 2019, con atto pubblico alla presenza e con verbalizzazione da parte del notaio Luciano Mariano, è stato riformulato lo Statuto per adattamento dell'architettura statutaria e di governance della Fondazione Slala al modello della "Fondazione di partecipazione" con esatta definizione dei partecipanti e loro disciplina. L'atto pubblico è stato depositato alla Prefettura di Alessandria, Area II Persone Giuridiche, il primo marzo 2019».

In un anno come questo non c'è stato solo il cambiamento del profilo della Fondazione, la ristrutturazione delle attività, le ridefinizioni dei rapporti con enti e istituzioni e uno sguardo

rivolto anche ai grandi operatori privati che sono tornati ad accorgersi della presenza di Slala, ma anche la messa a punto di alcuni progetti di sviluppo.

Alternanza scuola – lavoro.

Il 28 dicembre 2018 è stata siglata una convenzione tra la Fondazione Slala e la Fondazione William Salice Color Your Life, il cui progetto si propone di consolidare le conoscenze acquisite a scuola e testare sul campo le attitudini delle studentesse e degli studenti, di arricchirne la formazione e di orientarne il percorso di studio e, in futuro di lavoro, grazie a progetti in linea con il loro piano di studi. Fondazione Slala si è quindi proposta di mettere a disposizione delle studentesse e degli studenti dei territori interessati dalla sua attività istituzionale le professionalità che ha al proprio interno tra i membri degli organi statutari, al fine di formare i giovani studenti nelle tematiche delle nuove e più avanzate competenze necessarie ad operare nel campo della logistica moderna.

Studio su sistemi e modelli della mobilità delle persone nell'Alessandrino.

È stata avviata una prima fase di approfondimento di un percorso formativo di eccellenza “Master in Sviluppo Locale dell’Università del Piemonte Orientale”, organizzato dal direttore Paolo Perulli e dal coordinatore master Luca Garavaglia, al Polo Universitario “Rita Levi Montalcini” di Asti, accreditato come “Master Executive Inps”. Il corso con durata annuale partirà nell’aprile del 2019 con la realizzazione del pro-

getto curata da uno studente Masl nel periodo ottobre 2019 – marzo 2020 i cui elementi di studio potranno essere concentrati: analisi dei sistemi di mobilità delle persone nel territorio alessandrino e nell’area vasta, guardando sia alle connessioni interne al territorio sia a quelle di scala metropolitana e di scala macro-regionale; analisi e modellizzazione dei flussi di persone nel territorio alessandrino e degli areali della mobilità per motivi di studio e di lavoro; analisi del sistema degli stakeholder (tramite indagine qualitativa con enti locali, operatori ferroviari e autostradali, esperti e studiosi); individuazioni di soluzioni possibili per l’upgrade e l’innovazione del sistema.

Le merci, le persone, la scuola e il lavoro: tutto nel 2019

Il 2019 è stato caratterizzato da significativi eventi che hanno arricchito la Fondazione, in particolar modo per quanto riguarda la governance, le attività istituzionali e il patrimonio. Slala ha, da un lato, proseguito le attività su alcuni importanti progetti sui quali era già impegnato, e, dall’altro, ne ha avviate di nuove. «La Fondazione – si legge sulla relazione – è stata interessata da novità normative inerenti al proprio ordinamento interno. Il 15 febbraio 2019 è entrato in vigore il nuovo Statuto della Fondazione, la cui revisione ha permesso di adattare il modello statutario tradizionale di Fondazione, al modello di “Fondazione di partecipazione” e di ampliare l’attività, che all’originale mission della logistica delle merci è stata aggiunta quella della mobilità della logistica delle persone. Con il completamento dell’assetto organizzativo, così rinnovato, la Fondazione ha acquisito l’identità, la struttura, le risorse e la cultura per svolgere compiutamente e con efficacia il proprio compito, aprendo la possibilità di ingresso a nuovi soggetti pubblici e privati. L’attuazione delle attività nel corso dell’ultimo esercizio, è avvenuta secondo gli indirizzi e i programmi condivisi con gli organi collegiali della Fondazione, impegnandosi a fare sì che la stessa, con le proprie risorse ed energie, potesse operare in modo efficiente e trasparente a favore di un territorio connesso, innovativo e green. Sul versante dell’attività istituzionale è stato impresso un forte sviluppo alle attività di studio e ricerca,

riguardanti il sistema dei trasporti, la logistica e la mobilità di persone e cose, avvalendosi di esperti di settore anche nell’ambito universitario.

Uirnet Progetto Obor-Bei. La Fondazione Slala partendo dal ruolo di ente coordinatore delle esigenze territoriali, ha creduto e favorito il progetto Obor-Uirnet, soggetto attuatore unico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione del sistema di gestione della Piattaforma Logistica nazionale nell’ambito della quale il Pcs (Port Community System) del porto di Genova è stato di recente integrato per ottimizzare ed automatizzare i processi logistico-portuali mediante le connessioni digitali e l’integrazione dei sistemi utilizzati dagli attori e dalle differenti organizzazioni che compongono e operano all’interno della comunità portuale. Il progetto che nasce a supporto della Belt and Road Initiative – Obor intende massimizzare la capacità operativa dei porti del Nord Ovest (Genova e Savona in primis), supportando innovazioni organizzative dell’intera rete logistica.

Nella riunione del Consiglio generale della Fondazione del 20 settembre il presidente di Uirnet, Rodolfo De Dominicis, e il responsabile Sviluppo Nuovi Servizi, Nicola Bassi, hanno avuto l’opportunità di presentare a una larga platea di partecipanti i principali aggiornamenti e stato avanzamento degli interventi previsti in provincia di Alessandria e al Porto di Genova, ai sensi del Decreto Legge numero 109/2018 (articolo 6), convertito in legge numero 130 / 2018: Progettazione e realizzazione del Sistema Buffer; Progettazione e realizzazione del Varco di Ponente e di un’area di sosta

afferente allo stesso varco (detta “Buffer di Genova”); Individuazione delle finalità d’uso e relativa progettazione di adeguamento dello scalo smistamento di Alessandria; Progettazione e realizzazione di attrezzaggio tecnologico inerente l’Ultimo Miglio lato Porto. Il progetto è potuto passare da una fase di ideazione a una fase operativa grazie: al Decreto numero 15 del Commissario per l’emergenza Genova, emanato nel mese di aprile 2019, e alla stipulazione nel mese di giugno 2019 dell’accordo di intesa, per interoperabilità tra il Pcs (Port Community System) e la Pic (Piat-taforma integrata di circolazione) tra l’Autorità di Sistema portuale di Genova, Rfi, Uirnet (soggetto attuatore) e la struttura tecnica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Uirnet, dal canto suo, ha elaborato un documento programmatico, finalizzato a definire le tempistiche e le risorse. La fase esecutiva è stata rallentata dal compimento dell’iter burocratico previsto dalla normativa per il trasferimento dei fondi governativi, di cui una parte, trenta milioni, sono stati assegnati dal Decreto Genova, mentre i restanti trenta milioni, verranno cofinanziati dalla Bei (Banca europea per gli investimenti). L’intervento della Bei partirà da quando si incominceranno a costruire le aree buffer, la cui posizione, dimensione e attrezzaggio, saranno definite anche grazie al contributo del progetto E-Bridge. L’utilizzo di aree e strutture logistiche già presenti sul territorio alessandrino sarà premiante per la buona riuscita dell’investimento e della successiva gestione. Sulla questione ambientale, avendo la Bei posto delle condizioni per impattare il

meno possibile sull’ambiente, la Fondazione Slala, in rappresentanza dei territori che fungeranno da retroporto del sistema portuale ligure, ha posto la massima attenzione verso lo sviluppo sostenibile, il risparmio energetico e il Life Cycle Assessment. Nel corso dell’anno, quindi è stato definito, un protocollo di sostenibilità orientato agli hub logistici e alla logistica più in generale, grazie alle competenze del consulente tecnico della Fondazione, Fabrizio Dellachà, il quale ha tratteggiato delle linee guida, articolate su dieci strategie efficaci, affinché possano divenire nel tempo, uno “standard de facto” per la logistica e per la valutazione dei suoi impatti sull’ecosistema. Il protocollo, denominato “Protocollo Slala” è stato apprezzato dalla Bei e dal ministero. A fine anno è stato affidato all’avvocato Vittorio Gatti, componente della Commissione Mobilità, l’incarico di avviare le procedure necessarie al fine di garantire la paternità del protocollo alla Fondazione, poterlo successivamente diffondere come “best practices” a livello di interventi, ed essere quindi, un riferimento sia a livello nazionale che internazionale. Inoltre sono stati presi i contatti con il direttore di Green Building Council Italia/ Vice Presidente della Rete Europea del World Green Building Council, Marco Caffi, quale partner ideale per sviluppare tale ambizioso progetto e poter perseguire nell’ambito dei progetti, sulla base del punteggio finale raggiunto e alle caratteristiche di sostenibilità delle diverse aree tematiche, uno dei quattro livelli di certificazione Leed, Leadership in Energy and Environmental Design:

base, argento, oro e platino. Il 16 gennaio 2020, a seguito della pratica di istruttoria, la Fondazione Slala è stata iscritta al numero 916 del Libro Soci della Green Building Council Italia. L’effettiva entrata della Fondazione nell’associazione avrà luogo con la delibera ufficiale deliberata dal Consiglio di indirizzo.

Commissione Mobilità per la logistica dei passeggeri. Nella riunione del Consiglio Generale del 12 aprile è stata istituita la Commissione Mobilità per la logistica dei passeggeri per dare una cornice istituzionale all’attività di coordinamento delle iniziative che si occupano della mobilità delle persone; manifestare le necessità pervenute dagli enti locali e dai cittadini non solo della provincia di Alessandria, ma anche dei territori di Asti e Savona; rispondere, all’esigenza di un potenziamento dei collegamenti verso le grandi città, in particolare modo con Milano, per garantire ad Alessandria, un ruolo di centralità, ed ottenere anche delle ricadute economiche e sociali sul territorio, visto il punto strategico della città sull’asse Milano – Torino – Genova; infrastrutture e servizi, per rendere la città attrattiva e avviare un’azione di sostegno al commercio e alle attività economiche della provincia e per i pendolari.

La Commissione Mobilità per la logistica dei passeggeri, ha dato avvio alla stesura di una prima fase progettuale, con l’intento di creare un’indagine, sul rilievo e sull’analisi dell’offerta e della domanda di trasporto nella macro area di riferimento, lo storico triangolo industriale, Torino – Milano – Genova di cui il bacino di Alessandria e Asti, sono il baricentro. Lo studio dal titolo “Analisi della Mobilità per una inte-

grazione del sistema dei trasporti dei passeggeri del Nord-Ovest”, redatto da Giovanni Currado e Angelo Marinoni, con la collaborazione dell’analisi sociologica ed economica di Luca Garavaglia coordinatore Masl e della studentessa Elena Binello, dell’Università del Piemonte Orientale, ha ottenuto dapprima il consenso favorevole del Consiglio generale nella riunione del 20 settembre e in seguito l’approvazione del Consiglio di amministrazione nella seduta del 29 novembre.

Lo studio ha compreso ipotesi di revisione della programmazione del sistema ferroviario sull’asse Asti – Alessandria – Milano; ipotesi di implementazione del servizio ferroviario afferente alla linea Alessandria – Savona con il Monferrato e la Langa Astigiana; lavoro intermedio delle attività di ricerca nell’ambito del project work attivato con il Masl, il sistema di corridoio territoriale esteso del Sud Piemonte e i sistemi del pendolarismo e della mobilità.

Comitato Promotore per il 170° anniversario dell’inaugurazione della linea ferroviaria Torino – Genova. La Commissione Mobilità per la logistica dei passeggeri, proprio per rilevare l’imprescindibilità del legame del passato con il presente, sul filo conduttore della storia, ha formato un Comitato Promotore, per dar vita all’iniziativa relativa ai festeggiamenti dei 170 anni dell’inaugurazione della linea ferroviaria Torino – Genova, voluta dal Governo Sabauda (1853-2023), coincidendo tale anno con l’apertura del terzo valico; al riguardo sono stati

intrapresi i contatti con le Ferrovie, il Museo Ferroviario Piemontese, la Dlf Associazione nazionale Dopolavoro Ferroviario, i sindaci dei Comuni lungo la linea ferroviaria interessata, con l'Assessore alla Cultura, Turismo, Commercio della Regione Piemonte. L'evento è stato pensato per far nascere una serie di collaborazioni di rete e di sistema, capaci di generare significativi indotti territoriali, e offrire una preziosa opportunità non solo dal punto di vista economico ma anche culturale e turistico. La partenza del progetto con durata annuale, è stata nella primavera 2020, in occasione della Giornata Nazionale delle Ferrovie Dimenticate.

Altre attività in fase di sviluppo.

La Fondazione è divenuta soggetto attivo e propositivo di progetti volti a migliorare la qualità della vita della comunità, delineando una "strategia di presenza" con iniziative volte ad ottimizzare il proprio intervento nei vari settori della vita economica e sociale del proprio territorio di riferimento. Università del Piemonte Orientale – Master in Sviluppo Locale (Masl) – percorso formativo di eccellenza organizzato presso il Polo Universitario "Rita Levi Montalcini" di Asti, accreditato come "Master Executive INPS". La Fondazione Slala ha avviato in collaborazione il Master in Sviluppo Locale – Teorie e Metodi delle Pubbliche Amministrazioni (Masl) un progetto di ricerca che ha la forma del project-work, e che impegna una studentessa in base alle sue competenze e capacità di analisi dei sistemi dei flussi e della mobilità territoriali. La ricerca ha insistito

sull'analisi dei sistemi e dei modelli della mobilità delle persone nel sistema d'area vasta, centrato sul territorio alessandrino, ed esteso fino ad Asti e al Ponente Ligure, inteso come un potenziale "corridoio territoriale policentrico" interconnesso con i poli metropolitani di Milano e Torino e con i sistemi urbani e portuali di Genova e Savona. Lo studio è stato coordinato, dal punto di vista metodologico, con il project work commissionato dal Comune di Alessandria e teso a studiare l'asse Alessandria – Milano, e il possibile impatto socio-economico che la città di Alessandria potrebbe ricavare da una migliore connessione con il sistema milanese. La Fondazione Slala, considerato il ruolo cruciale assunto dai nuovi assetti dei sistemi della logistica e della mobilità nei territori del Piemonte meridionale, e la loro importanza ai fini dei processi di sviluppo locale, ha deciso di sostenere anche la XVII edizione, che prenderà avvio nel mese di aprile 2020 presso il polo universitario di Asti e avrà durata annuale, a cui corrisponderà l'attivazione di un project work curato da uno studente Masl. La formazione è stata ripensata dando maggiore importanza ai temi logistici, cui saranno dedicati tre moduli d'insegnamento, e ai temi ad essi connessi relativi allo sviluppo dei sistemi della mobilità delle persone, del turismo e dell'attrattività del territorio.

Percorso per le competenze trasversali e per l'orientamento (già alternanza scuola-lavoro). La Fondazione Slala, in linea con la mission statutaria, ha voluto concretizzare alcune azioni mirate nei confronti del mondo scolastico per rilanciare il settore logistico come asset strategico del territorio,

per aiutare a orientare gli studenti e le famiglie nella scelta dei percorsi formativi e per creare sinergie fra gli istituti e le imprese, con lo scopo di offrire ai giovani maggiori chance lavorative. Nell'ambito di questo specifico settore i processi di innovazione sono destinati ad accelerare e crescere, per cui il ruolo della scuola è essenziale, per formare nuove figure professionali nel campo della logistica e digitale. Per tali ragioni, la Fondazione Slala, con il supporto della Fondazione William Salice Color Your Life, hanno dato avvio ad una serie di iniziative.

Istituto Istruzione Superiore Nervi-Fermi di Alessandria. Nel mese di maggio sono stati coinvolti un centinaio di studenti delle classi terze e quarte dei Geometri e dei Manutentori elettrici ed elettronici dell'istituto "Nervi-Fermi" di Alessandria, promuovendo incontri formativi sui temi della moderna logistica e visite all'Interporto di Rivalta Scrivia gestita dalla multinazionale belga Katoen Natie. Il percorso è ancora in fase di programmazione, in quanto gli studenti lavoreranno a elaborati di analisi e approfondimento, che saranno raccolti ed esaminati da una commissione congiunta costituita dai relatori e dai rappresentanti delle Fondazioni e i cinque migliori lavori verranno premiati con percorsi di tutoraggio aziendale dedicati. Il progetto scolastico è quello di rilanciare con un indirizzo di studi superiori, percorsi formativi dedicati alla logistica.

Istituto Superiore Ascanio Sobrero di Casale Monferrato. Nel mese di dicembre è iniziato formalmente un percorso di co-progettazione per l'anno scolastico 2019 – 2020, con l'istituto Sobrero con il supporto

di Anpal Servizi (ente strumentale dell'Agenzia Nazionale delle Politiche Attive del Lavoro e delle istituzioni del territorio), del Comune di Casale Monferrato e del Comune di Tortona, che si è impegnato a sensibilizzare le scuole cittadine per favorire iniziative simili a quelle di Alessandria e di Casale Monferrato. All'attività, ha partecipato la classe III (28 studenti), dell'indirizzo logistico del Sobrero, mediante una pianificazione di programma campus sullo stoccaggio e il trasporto refrigerato delle merci. Il percorso è stato suddiviso in due giornate realizzate in Liguria (febbraio e aprile 2020), nell'ambito del quale sono state previste delle site-visits presso strutture locali significative per la logistica, Interporto di Vado Ligure e piattaforma Vado Gateway. Purtroppo queste ultime iniziative non sono state realizzate a causa dello scoppio dell'epidemia di coronavirus.

Startup universitari. La Fondazione Slala, ponendo l'attenzione al concetto di start-up e al ruolo del sistema educativo, in particolare delle università, ha preso contatti con la società Enne3, incubatore di impresa dell'Università del Piemonte Orientale (la sede è a Novara), che nel mese di ottobre ha inaugurato la sede alessandrina al Dipartimento di Scienze e innovazione tecnologica (Disit), per valutare la possibilità di investire una somma minima per acquistare un titolo di partecipazione per entrarne a far parte come nuovo socio.

L'obiettivo è quello di promuovere, sviluppare progetti d'impresa innovativi, e creare occupazione.

Evoluzione e commissioni

Il valore di due anni molto intensi

Accade quasi tutto fra il 2019 e il 2020. Dopo la nomina, siamo all'inizio del 2018, il presidente Cesare Rossini impiega alcuni mesi per rivedere l'intero assetto della Fondazione Slala, da quello economico-finanziario al rapporto con i soci rimasti e fino alla gestione della governance.

Quella che sembrava per alcuni versi una missione impossibile, invece inizia a diventare realtà e nell'arco di poco tempo le cose iniziano a cambiare.

Nell'agosto del 2018, dopo un lavoro meticoloso durato diversi mesi e al termine di colloqui che avevano permesso di riannodare molte fila, la Fondazione diffonde un comunicato incoraggiante per il futuro di Slala e del territorio.

«Crescono le adesioni di amministrazioni pubbliche e di soggetti privati alla Fondazione Slala – Sistema logistico del Nord Ovest d'Italia, guidata

dal presidente Cesare Rossini. Nata nel 2003 come società a responsabilità limitata e trasformata in fondazione nel 2007, la Fondazione Slala ha vissuto una stagione contrassegnata da crescenti difficoltà, per poi arrivare, all'inizio del 2018, a una svolta netta. La nuova visione strategica ha convinto in modo crescente sia gli enti locali, sia il mondo delle imprese private e così nell'arco di alcuni mesi sono arrivate le domande di ammissione dei Comuni di Castellazzo Bormida e Casale Monferrato, che si aggiungono a Comune e Provincia di Alessandria, Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria, Camera di Commercio di Alessandria e Camera di Commercio Riviera di Liguria (Imperia, la Spezia, Savona), mentre il fronte dei privati oggi conta sull'adesione di Confindustria Alessandria, Ascom (Associazione commercianti della provincia di Alessandria), Truck Rail Container Spa (Gruppo Gavio). Altri comuni della provincia hanno manifestato un concreto interesse che si somma al recupero dei rapporti con i porti liguri, il Comune di Genova, Regione Liguria e Savona. I privati

entrano sulla base di regole statutarie chiare, potranno esprimere il direttore della Fondazione e, costituendo una 'assemblea dei privati', potranno esprimere il vicepresidente di Slala. Il governo della fondazione resta nelle mani del Consiglio di amministrazione che è espressione dei soci pubblici. L'altro fronte su cui la Fondazione presieduta da Cesare Rossini sta concentrando gli sforzi è la valorizzazione della partecipazione, pari al cinque per cento, in Uirnet, la società partecipata dai principali attori del sistema logistico italiano e dai primari player industriali nazionali, che ha come obiettivo "mettere in rete il mondo complesso dei trasporti e della logistica in modo semplice, senza introdurre modificazioni di mercato indotte dai servizi offerti e senza privilegiare l'una o l'altra categoria di operatori". Attualmente Uirnet è impegnata nella realizzazione della Piattaforma logistica nazionale (Pln). La missione della Fondazione Slala consiste in un'attività di coordinamento tra enti territoriali ed economici con l'obiettivo di affrontare con efficacia il tema della logistica, delle problematiche infrastrutturali e dei servizi attraverso un punto di connessione comune e con una visione di sistema nazionale». Così nell'estate del 2018.

Scelte precise e prudenti

Nel capitolo dedicato alla storia di Slala sono ripercorsi in modo dettagliato tutti gli avvenimenti che si succeduti fra il 2018 e il 2019. Sul fronte dell'opinione pubblica, invece, non è trapelato mai molto di quanto avvenuto dopo il salvataggio dalla liquidazione.

Quella della presidenza Rossini è stata una scelta precisa, improntata, come ha sempre ribadito, alla massima concretezza. In sostanza, parliamo solo quando ci sono i fatti.

Ed è quello che, per esempio, è avvenuto nel mese di maggio del 2020. Quando per lo scalo ferroviario di Alessandria si sono registrate le prime novità. Ecco come sono stati riassunti ufficialmente i passi avanti nella nota diffusa dalla Fondazione.

«Prende finalmente forma e sostanza l'ambizioso progetto della grande area logistica di Alessandria al servizio delle merci che transitano da Genova e dal Mediterraneo e sono dirette ai mercati del cuore dell'Europa. Il progetto definitivo sarà pronto entro il 2021. Nei prossimi giorni, inoltre, Uirnet (la società pubblica cui fa capo il piano logistico nazionale) e Rfi firmeranno l'accordo di collaborazione per la progettazione dello scalo piemontese, mettendo a fuoco tutti i particolari tecnici e finanziari dell'intervento che il gruppo Fs ha sposato in pieno. È quanto emerso dall'incontro operativo organizzato in video conferenza da Uirnet cui, appunto, il ministero dei Trasporti ha affidato la

realizzazione della Piattaforma logistica nazionale digitale. Riuniti tutti i protagonisti pubblici piemontesi e liguri, il Ministero, Rfi (Rete ferroviaria italiana), le Prefetture di Alessandria e Genova, la Fondazione Slala (Sistema logistico del nord ovest d'Italia), l'Autorità portuale e il Comune di Genova. Al termine è stato messo a punto il cronoprogramma del progetto del nuovo Interporto di Alessandria, cui sono state assegnate risorse per due milioni di euro. Entro dieci mesi sarà pronto il progetto di fattibilità economica, entro dodici quello di fattibilità tecnico economica ed entro la metà del prossimo anno sarà varato il piano definitivo. All'incontro era presente Marco Gabusi, assessore ai Trasporti della Regione Piemonte, anche in qualità di rappresentante per Slala all'interno del Comitato che comprende le rappresentanze di Rfi, Comune di Alessandria, Prefettura di Alessandria, Uirnet, Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale Porto di Genova, Slala, Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture, il Commissario Straordinario per la ricostruzione per indirizzare le scelte progettuali. Uirnet e Rfi firmeranno tra pochi giorni (come è poi avvenuto, ndr) l'accordo di collaborazione per la progettazione dello scalo, che potrebbe rivelarsi un formidabile moltiplicatore di ricchezza. «Gli obiettivi strategici condivisi, la disponibilità finanziaria, insieme allo studio del modello su cui lavorare, sono i passaggi indispensabili per rilevare tutte le esigenze delle parti coinvolte», rilevano Enrico Maria Pujia, direttore generale della Direzione Generale per

il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, Christian Colaneri della Direzione Commerciale ed Esercizio Rete e Giulia Costagli, responsabile del Centro Studi e Progetti Innovativi. In vista dello sviluppo della logistica alessandrina deve essere elaborato un progetto «solido e credibile». Per questo Rfi è pronta «a offrire un supporto tecnico e logistico per Alessandria e per il polo portuale ligure con la precisa definizione delle funzioni». È il momento, dunque, del coraggio e delle visioni per rilanciare la competitività delle infrastrutture e dare centralità ai porti. «È un'accelerazione della tabella di marcia in grado di fare rivivere un'area sottoutilizzata, ma che dispone di una valenza strategica enorme per il Piemonte e la Liguria – afferma Gianfranco Cuttica di Revigliasco, sindaco di Alessandria – Questa è un'idea che ho sempre sostenuto in modo convinto fin dalla campagna elettorale. Ci ho sempre creduto e ho lavorato per creare le reti con Genova e con Torino, abbiamo rilanciato Slala e siamo arrivati alla logica conclusione: Alessandria è in grado di tornare a essere uno snodo ferroviario al servizio di un'area vasta che coinvolge non solo il Piemonte e la Liguria ma anche i grandi mercati europei».

Alessandria ha sostenuto il processo «in modo convinto», lavorando in una prospettiva per dare «un futuro al territorio, in particolare in questa fase di emergenza che richiede risposte certe sul fronte dell'economia e del sostegno all'occupazione. Siamo particolarmente soddisfatti per la partecipazione della Regione Piemonte e di Rfi, la società è pronta per il prossimo passo, nel rispetto dell'analisi dei

costi e benefici del progetto in vista del tavolo tecnico dove tutto viene condiviso in vista del progetto definitivo». Il nuovo scalo alessandrino sarà al servizio di un territorio ampio, all'interno del quale, come rileva Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala, «sarà fondamentale il coinvolgimento di Tortona con il sistema dell'area di Rivalta Scrivia che non è certo antagonista con Alessandria, ma anzi rappresenta un valore aggiunto sul piano dell'integrazione dei servizi». Marco Gabusi assicura che la Regione Piemonte è pronta «ad agevolare il lavoro» e intende agire «su tutti i livelli di rappresentanza per raccogliere un consenso generale che non è solo politico ma generale, perché siamo di fronte un progetto dal grande valore economico e che coinvolge tutto il Piemonte. Oltre ai due milioni per questa prima fase progettuale, serviranno altre risorse e per questo la Regione è pronta attivarsi per reperirle», puntando anche al coinvolgimento dei privati, perché il progetto «ha finalità di ampio respiro e deve supportare un territorio impegnato a superare le problematiche legate al lavoro e all'occupazione. Gli uffici tecnici regionali sono disponibili per ad assistere tutti i soggetti coinvolti in questa importante fase».

Rodolfo De Dominicis, presidente di Uirnet, pone l'accento sul lavoro corale e sulla presenza delle Prefetture di Alessandria e Genova che svolgeranno una attività preziosa e fondamentale rispetto al protocollo legalità e alle necessarie garanzie che dovranno essere inserite nel progetto in coincidenza con l'analisi economico finanziaria.

«Profonda soddisfazione» viene espres-

sa dall'Autorità portuale (con Laura Ghio, dirigente del Servizio Pianificazione e Lavoro Portuale) e dal Comune di Genova (con Ugo Ballerini, Sub Commissario ricostruzione del viadotto Polcevera) con la prima che parla di un impegno specifico per una attenta valutazione dei costi – benefici rispetto alla gestione dell'intervento all'interno della zona logistica semplificata, mentre dal fronte comunale non si nasconde l'entusiasmo «per la ripresa di un progetto, quello del retroporto di Alessandria, avviato anni fa e purtroppo non concretizzato».

Parole di apprezzamento arrivano anche da Paolo Ponta, vicario del Prefetto di Alessandria, che sta seguendo «con soddisfazione il progetto che farà rivivere un'area strategica non solo per Alessandria, ma per l'intero territorio provinciale».

La Prefettura alessandrina, come quella di Genova, è a disposizione per lavorare in stretto rapporto con tutte le parti per la stesura del protocollo legalità». Il comunicato riassume con queste parole non solo i fatti, ma anche il clima che ha caratterizzato questa ennesima delicata, ma positiva, fase della vita della Fondazione.

La nuova svolta di settembre 2020

È questione di pochi mesi ed ecco la comunicazione ufficiale diffusa al termine della riunione del Consiglio di amministrazione che si è svolto a settembre.

I mesi di lockdown, le conseguenze della pandemia sull'economia, le complicazioni legate a una ripresa dell'attività, gli equilibri geopolitici internazionali, insomma tutti quei fattori che incidono sulle scelte non hanno però fermato il processo avviato ad Alessandria.

I confini si estendono, l'operatività coinvolge in pieno il territorio di Asti, in Liguria si registrano ulteriori novità. In Cda vengono presentati tutti gli aggiornamenti, insieme ai nuovi ingressi. Anche in questo caso la nota diffusa al termine è molto articolata. «Nuovi soci privati per la Fondazione Slala, Sistema logistico del Nord Ovest d'Italia, mentre sono in corso di presentazione le richieste di ingresso da parte dei Comuni di Novi Ligure e Pozzolo Formigaro, dell'Università del Piemonte Orientale, della Provincia di Novara e del Comune di Trecate. Intanto fra un paio di settimane, dopo avere raccolto le manifestazioni di interesse, verrà assegnato l'incarico per la realizzazione dello studio del collegamento ferroviario fra i porti di Genova e Savona e lo scalo smistamento di Alessandria che servirà il Basso Piemonte. Prosegue poi l'attività della Commissione Mobilità per la logistica dei passeggeri che

ha presentato il progetto di revisione della programmazione del sistema ferroviario sull'asse Torino – Asti – Alessandria – Milano per “un nuovo sistema regionale veloce del Nord Ovest”. Il progetto, approvato da Slala, è stato trasmesso all'Agenzia regionale per la mobilità. Un ulteriore tassello degli studi promossi da Slala è infine il project work “I sistemi del pendolarismo e della mobilità nel corridoio territoriale esteso del Sud Piemonte”, elaborato da Elena Binello e attivato dalla Fondazione Slala con il Master di sviluppo locale dell'Università del Piemonte Orientale. L'ultima riunione del Consiglio di amministrazione della fondazione presieduta da Cesare Rossini ha sancito una nuova svolta nelle relazioni con i territori, le istituzioni e le imprese private, oltre a contribuire con nuovi studi alla elaborazione di strategie e politiche del trasporto pubblico. Sul fronte delle adesioni private, sono entrati in Slala la Antas Srl di Gragnano Trebbiense, in provincia di Piacenza, specializzata in progettazione, realizzazione e gestione di impianti tecnologici complessi e gestione di patrimoni immobiliari; la Erre Inox Srl di Calolziocorte, in provincia di Lecco, la filiale italiana del Gruppo Raajratna Metal Industries Ltd si occupa della distribuzione in tutto il territorio europeo del filo di acciaio inossidabile trafilato; la Solare Srl di Milano che opera nel settore del fotovoltaico. Delle richieste di adesione dal fronte pubblico, Cesare Rossini sottolinea il rilievo strategico di tutte quelle arrivate finora, sottolineando in particolare quella dell'Università del Piemonte Orientale che ha dimostrato «dispo-

nibilità di confronto sul progetto di un corso di logistica». La Regione Piemonte, dopo l'adesione a Slala, ha intanto comunicato attraverso l'assessore ai Trasporti, Marco Gabusi, di avere designato Ezio Elia, responsabile del settore pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture della Regione Piemonte, quale membro del Cda della Fondazione Slala che «sarà invitato permanente in tutte le Commissioni» come precisa lo stesso Rossini. Novità in vista per il Basso Piemonte con Alessandria che sarà il nuovo hub ferroviario collegato con la Liguria con treni – shuttle. «Lo studio del collegamento ferroviario fra i porti di Genova e Savona e lo smistamento dovrà definire il modello, definito da parte di Uirnet e Rfi che dovrà ridisegnare lo scalo alessandrino, dove verranno composti i treni che ripartiranno verso le destinazioni finali nazionali e internazionali. L'obiettivo – spiega Nicola Bassi – è garantire un maggiore traffico ferroviario che consenta di alleggerire la pressione sui porti liguri. La sfida è rappresentata da un modello di trasporto ferroviario su breve distanza, che già da solo è una novità, cui si aggiunge la sfida della sostenibilità economica. Lo scenario cui si lavora è quello di uno scalo ‘passante’ ad Alessandria dove gli ‘shuttle’ garantiranno un movimento di treni sostenibile dal punto di vista economico». Entro breve sarà poi pronto il bando per la gara che dovrà definire invece il modello di trasporto delle merci su gomma fra i porti liguri e i ‘buffer’ nell'Alessandrino. Al Consiglio di amministrazione di Slala sono infine stati presentati, dalla Commissione Mobilità delle persone

presieduta da Alessandro Traverso, due documenti di studio e progettazione. Il progetto di revisione della programmazione del sistema ferroviario sull'asse Torino – Asti – Alessandria – Milano (elaborato da Giovanni Currado e Angelo Marinoni della Commissione Mobilità delle persone) si sviluppa su due piani: una prospettiva di programmazione a breve termine che a costo quasi zero (modifiche di pochi minuti degli orari dei convogli, allungamento di alcune tratte) potrebbe consentire di migliorare e rendere più efficienti i collegamenti ferroviari; quella più a lungo termine della pianificazione di un nuovo sistema di collegamento di treni regionali veloci. Lo studio, trasmesso all'Agenzia piemontese per la mobilità, contiene una dettagliata analisi dei dati dei flussi dei pendolari e l'offerta ferroviaria.

I limiti oggi dell'assetto del trasporto pubblico ferroviario è nelle competenze amministrative che coinvolgono tre regioni (Piemonte, Lombardia e Liguria) e la mancanza di un dialogo fra gli enti rispetto alla messa a punto di orari che consentano di sfruttare al meglio gli attuali convogli.

Il secondo è il project work “I sistemi del pendolarismo e della mobilità nel corridoio territoriale esteso del Sud Piemonte” che ricostruisce lo scenario urbano, economico e dei flussi nel potenziale “corridoio territoriale” tra le città del sud Piemonte, i poli metropolitani di Torino e Milano e l'arco ligure. Nelle 90 pagine di analisi del pendolarismo e delle dinamiche territoriali

emerge chiaramente come il miglioramento delle connessioni debba essere affiancato dal potenziamento dei servizi per rendere più attrattivi e competitivi i territori del sud Piemonte rispetto alle aree metropolitane lombarde e piemontesi».

La ricaduta pubblica di cui abbiamo raccontato è utile per fare comprendere le modalità di azione di una Fondazione che, rispetto al passato, ha scelto modalità di azione diverse. E questo cambio di passo è ancora più evidente con la scelta di differenziare azioni e analisi per fornite ai territori e ai soci di Slala le maggiori informazioni possibili. Ecco perché sono nate le Commissioni per la logistica delle merci (quella che per la natura particolarmente complessa dell'attività è ancora nella fase di elaborazione), quella per la mobilità della persona, quella dedicata al "percorso per le competenze trasversali e per l'orientamento" e infine il Comitato promotore 170 ferrovia Torino Genova. Quest'ultimo è stato costituito con una logica un po' diversa. Era stato pensato per entrare in azione nel giro di pochi mesi, poi la pandemia ha rallentato di molto l'attività, che però adesso è ripresa e sta iniziando a mettere a fuoco gli step di un ampio progetto culturale e di promozione.

Commissione logistica delle merci

Sul fronte dei lavori delle Commissioni, è stata insediata quella per la logistica delle merci. Il presidente è Francesco Mariani (già segretario generale di Assoporti e amministratore della Gancio Editore Shipmag.it; è stato nominato da Slala anche all'interno della cabina di regia di Uirnet per la elaborazione e realizzazione del nuovo progetto di Piattaforma logistica digitale nazionale) e i membri sono Nicola Bassi (coordinatore), Cristina Bargerò, Rodolfo De Dominicis, Fabrizio Dellachà, Francesco Maresca, Gaudenzio Sorteni. Uirnet, come ha spiegato Nicola Bassi durante la riunione del Consiglio di amministrazione di settembre, ha presentato, con la collaborazione della Commissione logistica merci e con le società che hanno manifestato interesse allo studio, un progetto condiviso per l'uso dei fondi a disposizione per il Basso Alessandrino. L'attuale contesto normativo che dà la possibilità di utilizzare sinergicamente i fondi ha come fondamenti la delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (Cipe) che mette a disposizione fondi per 49 milioni di euro per un progetto di sviluppo economico, ambientale, sociale turistico e duraturo e orientato alla creazioni di posti di lavoro nel Basso Alessandrino e nella zona della Valle Scrivia; il "Decreto Genova" che mette a disposizione fondi per 20 milioni di euro per la progettazione esecutiva e la localizzazione delle aree ad alta automazione (Buffer). Al sistema Buffer è legato anche un

finanziamento da parte della Banca Europea degli Investimenti (Bei) per ulteriori 30 milioni di euro; fondi della Regione Piemonte legati alla delibera Cipe. Lo scalo di Alessandria Smistamento e i due poli logistici di Genova e Savona dovranno essere in grado di operare in modo sinergico per agevolare la crescita del trasporto ferroviario delle merci e ridurre il trasporto su gomma.

Alessandria diventerà centro di scambio intermodale, previo l'adeguamento dello scalo che dovrà diventare uno scalo passante.

L'importante collaborazione con Savona e Genova permetterà una serie di interventi per agevolare la viabilità delle merci in ingresso e in uscita dalle aree portuali a quelle retroportuali del Basso Piemonte. Ma non è tutto. Infatti è anche prevista la progettazione e la realizzazione del Varco di Ponente per l'ingresso merci nel porto di Genova ed entro settembre verrà presentato il piano di viabilità portuale per gli interventi di realizzazione del varco. Come ha sempre ricordato Nicola Bassi ai membri del Consiglio di amministrazione di Slala durante la riunione di settembre, l'Autorità portuale delle Riviere ha costituito un tavolo tecnico per l'apertura di un bando per la selezione delle Aeree Buffer da realizzare e una gara per selezionare società o gruppi di società che siano in grado di realizzare sistemi informatici necessari, per il collegamento delle aree al Piano nazionale della logistica. In questo senso va letta l'istituzione di una "Cabina di regia" che raccoglie tutti gli enti della logistica italiana per dare un impulso condiviso alle prossime attività progettuali di Uirnet e

per cercare di dare più concretezza di ora ai servizi creati dalla società con la finalità di avere una visione più organica e condivisa della logistica.

«È certamente una sfida importante, difficile per la sostenibilità economica e finanziaria, ma che apporterà in breve tempo – è stata la riflessione finale di Bassi – benefici ambientali al territorio e benefici all'intero sistema logistico del Nord-Ovest».

Insieme a Slala come centro di coordinamento, il progetto propone una serie di interventi infrastrutturali mirati e coordinati per costruire e presentare una visione di sistema, consentire l'accesso dei flussi turistici alle località della Valle Scrivia, creare le migliori condizioni per l'insediamento delle aree di Buffer, incentivare lo sviluppo delle attività produttive collegate alle aree Buffer e al nuovo scalo di Alessandria.

Commissione Mobilità delle persone

La Commissione Mobilità per la logistica dei passeggeri è composta da Alessandro Traverso – presidente; Giovanni Currado – coordinatore; Alberto Fasciolo – membro effettivo; Angelo Marinoni – membro effettivo; Walter Finkbohner – membro effettivo; Giorgio Rivabella – membro effettivo. Nel corso del 2020 la Commissione ha concluso la prima fase del progetto “Analisi della Mobilità per una integrazione del sistema dei trasporti dei passeggeri del Nord-Ovest”. Lo studio si è sviluppato su tre assi. Il primo è l’ipotesi di revisione della programmazione del sistema ferroviario sull’asse Asti – Alessandria – Milano. La relazione (curata da i Giovanni Currado e Angelo Marinoni) ha dimostrato, dati alla mano, la fattibilità di una serie di interventi per favorire l’intensificazione e la velocizzazione della relazione Asti – Alessandria – Milano all’interno di un contesto infrastrutturale «ancora molto congestionato verso Milano e di una programmazione che investe, ma non massimizza, l’efficacia dell’investimento. In ambito piemontese è stato suggerito un percorso per fasi, individuando gli interventi che possono essere subito adottati e le implementazioni che si renderanno via via necessarie alla realizzazione di un collegamento ferroviario più performante e economicamente sostenibile». Le prospettive del 2026 dal punto di vista delle realizzazioni sull’infrastruttura e l’ulteriore stimolo dell’affidamento a Milano delle Olimpiadi invernali nello stesso anno,

nonché l’ipotizzata realizzazione del villaggio olimpico sul sedime ferroviario dismesso di Milano Porta Genova, impongono «una riflessione e l’immediata cantierizzazione di una serie di interventi migliorativi dei collegamenti con Milano, la cui roadmap può partire da questa proposta». Il secondo asse è quello relativo all’ipotesi di implementazione del servizio ferroviario che fa capo alla linea Alessandria – Savona con il Monferato e la Langa Astigiana. Il lavoro ha evidenziato delle ipotesi di intervento differenziate su livelli d’urgenza. Alcuni interventi sono subito attuabili, come «la semplificazione degli esercizi automobilistici integrativi e complementari alle linee ferroviarie, l’introduzione di un servizio festivo anche minimo laddove assente la regolarizzazione del cadenzamento su quelle relazioni della rete fondamentale non efficaci né efficienti allo stato attuale. In secondo ordine si sono lanciate delle ipotesi di lavoro per progetti di breve periodo come la connessione del sistema crocieristica al sistema di trasporto locale e primariamente a quello ferroviario charter e storico. Si sono offerte, inoltre ipotesi di lavoro di medio periodo come la modifica d’impianto delle relazioni locali sia su ferro e su gomma e di medio-lungo periodo come le gestioni congiunte interregionali e le linee Rex». Il terzo asse, infine, è stato invece rappresentato «dal lavoro intermedio delle attività di ricerca nell’ambito del project work attivato con il Master in Sviluppo Locale dell’Università del Piemonte Orientale. Il paper che è stato presentato costituisce un prodotto intermedio delle attività di ricerca realizzate

nell’ambito del project work attivato da Fondazione Slala con il Master in Sviluppo Locale, che intende ricostruire lo scenario urbano, economico e dei flussi nel potenziale “corridoio territoriale” in assemblaggio tra le città del sud Piemonte, i grandi poli metropolitani di Milano e Torino e l’arco ligure. Lo studio fornisce «una prima anticipazione delle elaborazioni in corso, relative ai sistemi della mobilità e del pendolarismo tra i centri urbani primari e secondari dell’area, basata sui più recenti dati disponibili per tutto il campione territoriale di riferimento: quelli del censimento Istat della popolazione del 2011. Si tratta di un’elaborazione preliminare e incompleta, che sarà integrata nei prossimi mesi con altri dati e con informazioni di natura qualitativa reperite tramite la realizzazione di un programma di interviste ad attori selezionati dei territori oggetto di analisi. I dati sui flussi saranno inoltre affiancati da un’ampia ricognizione di altre dinamiche territoriali (andamenti demografici delle città, consumo di suolo, dinamiche urbane, processi economici) al fine di fornire un quadro quanto più possibile approfondito del sistema territoriale nel suo complesso e di individuare le sue possibilità di upgrade nella direzione di un rafforzamento delle interazioni tra città e tra territori e della definizione di scenari di sviluppo futuro che potrebbero essere aperti da un miglioramento delle connessioni viarie e soprattutto ferroviarie in questo “corridoio territoriale”».

Commissione Percorso per le competenze trasversali e per l’orientamento

La Fondazione Slala ha tra i propri scopi statutarî lo studio e la promozione del sistema logistico del Nord-Ovest dell’Italia, con particolare riferimento alle aree comprese nel territorio della provincia di Alessandria, collegato con i porti liguri. Per questo il Consiglio generale ha deliberato di avviare azioni mirate anche nei confronti del mondo scolastico, sia verso gli istituti d’istruzione superiore sia verso l’Università. La collaborazione con la Fondazione William Salice Color your life e con Anpal Servizi, ente strumentale dell’Agenzia nazionale delle politiche attive del lavoro, ha come obiettivo «fornire, agli istituti aderenti, servizi di formazione sulla logistica digitale per avvicinare gli studenti alle professioni legate al mondo della logistica più avanzata e di facilitare, inoltre i rapporti con gli istituti scolastici assistiti nei territori delle Regioni Piemonte e Liguria al fine di avviare nuovi percorsi di alternanza scuola-lavoro».

È per questo scopo che Slala ha creato una Commissione Percorso per le competenze trasversali e per l’orientamento (Pcto), per esaminare le richieste di adesione da parte degli istituti scolastici, composta da Massimo Picollo – presidente; Paolo Maria Ronchetti – coordinatore; Monica Beltrame – membro effettivo; Marina Ferrari – membro effettivo; Pierfausto Ferrari – membro effettivo; Michele Maldonese – membro effettivo; Enrico Montefiori – membro effettivo; Giorgio Perona

– membro effettivo; Antonio Santopietro – membro effettivo.

Prima l'incontro formativo, poi le visite all'interporto di Rivalta Scrivia. La logistica è entrata così direttamente nelle aule dell'istituto superiore 'Nervi-Fermi' di Alessandria. L'istituto alessandrino è stato al centro di una settimana di full immersion sui temi della moderna logistica che ha coinvolto un centinaio di studentesse e studenti delle classi terze e quarte dei Geometri e dei Manutentori elettrici ed elettronici. Il 24 maggio 2019, si è tenuto il primo momento caratterizzato da un incontro in plenaria in cui tre relatori hanno illustrato e analizzato i principali e più moderni concetti in tema di logistica, con particolare riferimento al contesto locale e alle possibili prospettive occupazionali nel medio-breve periodo. Sono seguiti due momenti successivi di formazione in loco, il 28 e il 31 maggio, con visite di approfondimento all'Interporto di Rivalta Scrivia che si è generosamente reso disponibile ad accogliere le scolaresche. Durante l'incontro al 'Nervi-Fermi' è intervenuto Mario Ponta, Key account manager dell'Interporto di Rivalta Scrivia Spa, dove si sono recati gli studenti dopo la formazione teorica frontale. Nella complessa struttura gestita dalla multinazionale belga Katoen Natie (la sede è ad Anversa) è stato possibile vedere, capire e imparare cos'è una struttura di interporto logistico e come si inserisce nel contesto logistico nazionale. «È stata sicuramente un'esperienza importante che ci ha permesso di avvicinarci a un nuovo modo di intendere la gestione, la manutenzione e l'assistenza tecnica di impianti a servizio

della logistica. Ci auguriamo – sono le parole degli studenti della classe IV MA indirizzo meccanico del 'Nervi-Fermi' – che la scuola possa intraprendere, in un prossimo futuro, una collaborazione con le aziende interessate in modo da poterci formare adeguatamente e permetterci di avere maggiori opportunità di inserimento nel mondo del lavoro». A giudizio di Paolo Chiarella, docente di discipline meccaniche all'istituto alessandrino, la visita all'interporto della Katoen Natie «si è rivelata assai proficua e molto importante nell'ambito del progetto di alternanza scuola lavoro. La possibilità di vedere da vicino le numerose soluzioni logistiche, flessibili e di alto livello qualitativo nei più svariati settori merceologici, ha consentito ai ragazzi di avvicinarsi, seppur da esterni, ad un sistema che gestisce l'organizzazione del magazzino in modo innovativo, sfruttando le tecnologiche che caratterizzano il corso di studio meccanico-elettrico-industriale che stanno seguendo». Successivamente si è aperta una fase di approfondimento ed elaborazione dei temi. Gli studenti hanno lavorato a elaborati di analisi e approfondimento che sono stati raccolti e esaminati da una commissione congiunta costituita dai relatori e dai rappresentanti delle Fondazioni e i cinque migliori lavori sono stati premiati con percorsi di tutoraggio aziendale dedicati.

«Mi fa molto piacere – aveva commentato Cesare Rossini, presidente di Slala – questa nuova esperienza di contatto diretto della Fondazione con il contesto formativo e scolastico locale. Se davvero vogliamo rilanciare il settore logistico come asset strategico del nostro territorio non

possiamo prescindere dalle ragazze e dai ragazzi che stanno svolgendo il proprio percorso formativo per proporsi e inserirsi poi nel mondo del lavoro. Ringrazio la dirigenza scolastica del 'Nervi-Fermi' per aver prontamente recepito questa opportunità proponendosi per collaborare con Slala e con la Fondazione William Salice 'Color your life'. Slala vuole essere il punto di contatto tra gli attori istituzionali del territorio per migliorare l'approccio a un settore che caratterizza da secoli il basso Piemonte e penso che questa iniziativa, a cui ne seguiranno anche altre già programmate, si muova nella direzione giusta».

Dopo la prima iniziativa organizzata all'istituto Nervi-Fermi di Alessandria è toccato a Casale Monferrato con l'incontro conoscitivo e informativo "Percorsi per le competenze trasversali e l'orientamento". Hanno partecipato la Fondazione Slala con il presidente Cesare Rossini (affiancato da Enrico Montefiori, consulente giuridico), Federico Riboldi, sindaco della città di Sant'Evasio, Gigliola Fracchia, assessore alla Cultura e Istruzione, Maria Cristina Chiommello, docente dell'istituto Sobrero e referente Pcto (Percorsi per le competenze trasversali e per l'orientamento), Giuseppe Mario Trivero, ingegnere e referente del corso per la logistica, Francesco Mittica ed Elena Pedrazzini, rispettivamente responsabile per il Piemonte e tutor scolastico dell'Anpal Servizi (Agenzia nazionale politiche attive del lavoro) che in regione segue 85 istituti scolastici. Erano presenti anche Fabio Morreale, vicesindaco del Comune di Tortona, e Marzia Damiani, asses-

sore comunale all'istruzione, perché Tortona ospita i maggiori insediamenti logistici: Interporto di Rivalta Scrivia, Rail Hub Europe e Logistica Gavio. Gli amministratori tortonesi si sono impegnati a sensibilizzare le scuole cittadine per favorire iniziative simili a quelle di Alessandria e di Casale Monferrato. Al centro della discussione dell'incontro casalese c'è stato l'avvio di un processo che deve portare a preparare gli studenti con una formazione su misura rispetto alle esigenze del mondo del lavoro. L'istituto Sobrero di Casale ha già istituito un corso di logistica che, al momento dell'incontro, era al terzo anno e aveva 28 studenti iscritti. Il successivo anno scolastico è stata avviata la nuova prima classe. Con questa iniziativa, promossa dalla Fondazione Slala, sono state gettate le basi per avviare un percorso triennale di co-progettazione con l'istituto Sobrero, il supporto di Anpal Servizi e l'appoggio delle istituzioni del territorio. Il sindaco di Casale, Federico Riboldi, al termine ha espresso la convinzione che proposte come queste sono «decisive per aiutare a orientare gli studenti e le famiglie nella scelta dei percorsi formativi».

Il ruolo strategico della logistica e dell'innovazione tecnologica nell'economia che guarda ai temi dell'ecologia e alla sostenibilità è stato al centro, nel 2020, di una serie di incontri virtuali (a causa del lockdown).

Per la logistica spiegata online agli studenti della provincia, gli eventi organizzati con Casale Monferrato (istituto Sobrero), Alessandria (Vinci

– Nervi – Fermi – Migliara e Volta) e Tortona (Guglielmo Marconi) hanno permesso di fare conoscere dall'interno una attività intorno alla quale ruota l'economia mondiale. L'iniziativa di Slala è stata organizzata sempre con il supporto dell'Anpal, della Commissione 'Percorso per le competenze trasversali e per l'orientamento' e con il supporto di Nicola Bassi, responsabile dello Sviluppo Nuovi Servizi di Uirnet Spa (organismo di diritto pubblico e soggetto attuatore unico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione e la gestione della Piattaforma logistica nazionale digitale). All'incontro di Alessandria erano presenti oltre ottanta studenti: circa quaranta allievi del 'Nervi – Fermi Vinci – Migliara', coordinati dai docenti referenti, Chiarella e Cabras, del triennio dei corsi di indirizzo Manutenzione e Assistenza Tecnica (lo scorso anno avevano iniziato il percorso con una visita all'interporto di Rivalta Scrivia), Costruzioni Ambiente e Territorio e Commerciale-Amministrativo. Quelli del 'Volta' erano gli iscritti all'indirizzo 'Informatica e telecomunicazione' e 'Trasporti e logistica', con il supporto dei rispettivi direttori di dipartimento, professori Bernardelli e Gatti. «La logistica – hanno ribadito i docenti – acquista oggi un significato sempre più ampio, articolato ed appetibile: non riguarda solo azioni amministrative e gestionali che governano i flussi di materiali in un'azienda, ma implica oggi anche concetti legati alla mobilità delle persone, alla informatizzazione digitale, alla ricerca e dunque alla piena valorizzazione delle risorse umane». Per questo motivo, le due scuole alessan-

drine stipuleranno a breve, era stato annunciato, un accordo di rete per realizzare una progettualità di ampio respiro, che, con il supporto di Slala e Anpal, possa «consentire lo sviluppo di un percorso di orientamento seriamente spendibile dopo il conseguimento del diploma». Pur mantenendo la specificità dei rispettivi indirizzi, «desideriamo fare rete per valorizzare nella città di Alessandria l'importanza del Tecnico della logistica, cui si integra il Tecnico informatico e il Tecnico gestionale – amministrativo. Partendo dalla relazione presentata da Nicola Bassi – aveva sottolineato Maria Elena Dealessi – le scuole si metteranno fin da subito al lavoro, per ragionare insieme sull'utilità di una piattaforma logistica nazionale, curando, in questa fase di emergenza, gli aspetti più tecnici e operativi del progetto. L'obiettivo è quello, a settembre, con la sospirata ripresa della vita scolastica, di organizzare incontri sul campo, coinvolgendo i maggiori poli logistici del territorio, per creare reali occasioni di stage e dunque probabili sbocchi occupazionali per un settore in forte crescita».

Analogo coinvolgimento per l'incontro con gli studenti del 'Marconi' di Tortona. «La logistica come disciplina riguarda tutte gli altri insegnamenti e diviene strumento formativo trasversale nella costruzione del cittadino, oltre che del professionista del futuro. La lezione dell'ingegner Bassi ha posto in modo apprezzabile all'attenzione dell'uditorio la necessità che gli studenti di oggi hanno di formarsi seriamente, perseguendo una forte specializzazione da applicare e sviluppare in una visione generale che apra al mondo delle professioni.

L'insegnamento della logistica rappresenta la necessità di apertura alla novità e alla collaborazione condivisa da docenti e allievi chiamati a sfruttare ogni aspetto dell'apprendimento formale, informale, non formale a loro disposizione. In conclusione, ancora una volta va sottolineata l'efficacia strategica del rapporto che lega il territorio all'istituto Marconi di Tortona che ha portato a un ulteriore, valido risultato e a un'importante occasione di crescita». Il dirigente scolastico, Guido Rosso, aveva commentato così l'incontro tortonese e quindi aveva aggiunto: «Ritengo che la scuola debba sempre rinnovarsi ed è giusto farlo con la trattazione di un argomento, la logistica appunto, che consenta non solo di far convergere competenze e interessi manifestati dalle studentesse e dagli studenti ma anche, prendendo spunto da quanto affermato da Nicola Bassi, di rinnovare la didattica per competenze, scelta operata da tempo dall'Istituto che dirigo, spingendo i discenti a ragionare per processi, sapendo sfruttare conoscenze, abilità e competenze, appunto, acquisite nei diversi ambiti disciplinari: chimica, meccatronica, informatica, economia, scienze applicate». Bassi ha affrontato argomenti trasversali che si sono integrati con le diverse realtà del 'Marconi', rappresentate da studenti delle terze e delle quarte di tutti gli indirizzi che hanno dimostrato «duttilità di ascolto, interagendo con il relatore attraverso domande a lui rivolte suscitate dai contenuti esposti» aveva rilevato ancora Rosso.

Soddisfazione per Nicola Bassi, che ha affrontato la nuova esperienza del confronto con gli studenti. «È stato

un piacere e un onore avere la possibilità di comunicare a tanti ragazzi quanto e cosa si può fare per una cosa di cui tutti ci avvantaggiamo ma che pochi sanno riconoscere: la logistica. In un periodo poi così particolare, in cui per sicurezza è meglio che ciò che consumiamo venga a noi piuttosto che il contrario, aver potuto parlare dei principi alla base della logistica mi è parsa un'occasione preziosa per comunicare qualcosa che spero possa essere utile al futuro di questi ragazzi. In particolare – ha sottolineato al termine dell'incontro – mi auguro sia passato il messaggio della necessità di ragionare per processi e di considerare sempre il tutto pur occupandoci di una sola parte. Ancor più, mi auguro che abbiano occasione di impiegare le proprie capacità nei progetti logistici che Uirnet, con la fondamentale collaborazione di Slala, ha in serbo per il territorio».

Per Paolo Ronchetti, gli incontri organizzati con le scuole della provincia di Alessandria confermano la potenzialità della didattica online:

«Siamo soddisfatti per questi incontri che hanno consentito di colmare le distanze fra scuola e mondo del lavoro causate da questa epidemia e per l'entusiasmo che i giovani stanno dimostrando in una avventura didattica a distanza inedita e particolarmente stimolante. Le videoconferenze sono state un successo per i numeri registrati e l'attiva partecipazione dei giovani. È un vanto avere promosso questo primo ciclo e una soddisfazione l'aver assistito a una coraltà del territorio che ci fa ben sperare per il futuro».

Nei mesi scorsi l'azione della Commissione si è estesa anche alla provincia di Asti. La presidenza è stata affidata a Massimo Picollo, imprenditore astigiano, mentre il coordinamento è di Paolo Ronchetti. La Commissione, dopo avere promosso, in circa un anno e mezzo, una serie di incontri con istituti scolastici superiori della provincia di Alessandria, sempre con il supporto organizzativo e di esperienza della Fondazione William Salice "Color your life" e dell'Anpal Servizi, ente strumentale dell'Agenzia nazionale delle politiche attive del lavoro, si è preparata a replicare le iniziative anche sul territorio astigiano. Le iniziative messe in campo nell'alessandrino, e che hanno visto intervenire Nicola Bassi di Uirnet hanno contribuito all'accrescimento del livello di conoscenza del settore logistico, delle opportunità professionali che può offrire, e ha orientato e stimolato l'interesse degli studenti verso un percorso professionale e lavorativo che rappresenta «un motore di innovazione e trasformazione del territorio».

La logistica competitiva «è destinata a governare processi in cui l'innovazione e la tecnologia sono imprescindibili, e ha bisogno di nuovi profili professionali».

Ora tocca ad Asti. «Ho già avviato una serie di contatti preliminari con gli istituti astigiani. Quella che ho subito riscontrato – ha affermato Picollo a poche settimane dall'insediamento – è stata la piena disponibilità e l'interesse per un progetto formativo che risponde alle esigenze delle aziende e del sistema logistico che sta ricer-

cando nuovi profili professionali che vanno quindi preparati».

L'ultima novità risale alla metà di ottobre con la firma ufficiale del Protocollo d'intesa per la realizzazione della attività previste dal progetto "Ampliamento del Polo Logistico Alessandrino" tra Comune di Alessandria in partnership con la Fondazione Slala, l'Istituto Tecnico Statale "Volta", l'Istituto di Istruzione Superiore "Vinci Migliara, Nervi Fermi" e l'Anpal servizi Spa.

Nell'ambito del Protocollo la collaborazione fra le parti si realizzerà, in particolare, in questi ambiti: qualificazione dei percorsi per le competenze trasversali e per l'orientamento degli studenti; realizzazione di esperienze di orientamento di modelli innovativi di percorsi per le competenze trasversali e per l'orientamento; messa a disposizione di specifiche professionalità per formare giovani studenti nelle tematiche delle nuove e più avanzate competenze necessarie ad operare nel settore della logistica moderna. La Fondazione Slala metterà a disposizione degli studenti le proprie professionalità per garantire ai giovani, futuri protagonisti del mondo del lavoro di domani, una formazione adeguata nelle tematiche delle nuove e più avanzate competenze necessarie per operare nel campo della logistica moderna.

«La formazione di professionalità adeguate è fondamentale per l'ampliamento del Polo Logistico alessandrino – hanno commentato di concerto il sindaco, Gianfranco Cuttica di Revigliasco e l'assessore ai Servizi Educativi e Scolastici, Silvia Straneo – e questo Protocollo contribuisce alla formazione di gio-

vani studenti con professionalità che possano trovare subito largo impiego sul nostro territorio. Il sistema della Logistica Integrata richiede che le Istituzioni collaborino con le scuole per individuare le strade più idonee per concretizzare questo importante obiettivo. La nascita di un polo formativo sulla logistica nella Città di Alessandria consentirà di creare collaborazioni e percorsi tecnici di stage volti a sviluppare le necessarie competenze per garantire opportunità occupazionali in questo settore in forte crescita». Gli istituti scolastici attraverso una condivisione di percorsi proposti dalle aziende, si occuperanno di fare interagire gli studenti dei corsi di studio dedicati, affiancando la formazione in aula su aspetti normativi, di sicurezza, dell'etica del lavoro, con interventi esterni di personale specializzato sul tema. A ciò si affiancheranno percorsi di stage e di Pcto presso un polo logistico di interesse, con eventuali risvolti occupazionali, e presso gli uffici comunali negli ambiti allo sviluppo della logistica e alle attività informatiche connesse con la mobilità urbana e la smart City. «Il diplomato in Trasporti e Logistica e il diplomato in Informatica e Telecomunicazioni rivestono oggi competenze tecniche specifiche e metodi di lavoro funzionali allo svolgimento delle attività inerenti la progettazione, la realizzazione, il mantenimento in efficienza dei mezzi e dei relativi impianti, nonché l'organizzazione di servizi logistici e informatici ad essi connessi. La logistica – ha sottolineato, dopo la firma del protocollo, il dirigente dell'istituto 'Volta', Maria Elena Dealessi – acquista, pertanto, oggi un significato sempre

più ampio, articolato e complesso; non riguarda solo azioni amministrative e gestionali che governano i flussi di materiali in un'azienda, ma implica anche concetti legati alla mobilità delle persone, alla manutenzione delle strutture logistiche, alla informatizzazione digitale, alla ricerca e dunque alla piena valorizzazione delle risorse umane per consentire lo sviluppo di un percorso di orientamento seriamente spendibile dopo il conseguimento del diploma. Pur mantenendo la specificità dei rispettivi indirizzi, grazie alla collaborazione del polo logistico Slala e all'impegno concreto dei coordinatori di dipartimento dell'Istituto "Volta" nel settore Trasporti e Logistica (prof Simone Gatti) e nel settore Informatica e Telecomunicazioni (professor Roberto Bernardelli), è possibile fare rete tra le scuole per valorizzare e creare un polo formativo sulla logistica nella Città di Alessandria per creare convenzioni di collaborazione a livello progettuale di percorsi tecnici e di stage per acquisire competenze necessarie a sbocchi occupazionali per questo settore in forte crescita nel nostro territorio.

La logistica sviluppa competenze trasversali, riguarda tutte gli altri insegnamenti e diviene strumento formativo nella costruzione del cittadino, oltre che del professionista del futuro, gli studenti di oggi hanno bisogno di una formazione tecnica spendibile, perseguendo una forte specializzazione da applicare e sviluppare in una visione generale che apra al mondo delle professioni.

L'insegnamento della logistica rappresenta la necessità di apertura alla innovazione e alla collaborazione condivisa da docenti e allievi chiamati a sfruttare ogni aspetto dell'apprendimento di competenze formali ed informali a loro disposizione. L'istituto "Volta" intende, attraverso una condivisione di percorsi proposti dalle aziende associate a Slala con curvatura logistica, far interagire attivamente gli studenti del corso di trasporti e logistica e di informatics su un percorso definito dal polo formativo e costituito da formazione d'aula legata agli aspetti normativi, della sicurezza, dell'etica del lavoro e da interventi di personale tecnico logistico del territorio per la preparazione specifica dello studente; attivazione di un percorso di stage presso un polo logistico di interesse per lo studente e indirizzato quanto più possibile all'assunzione post diploma; utilizzare la trasversalità del settore per coinvolgere anche le altre specializzazioni dell'istituto contribuendo in modo completo alla implementazione delle competenze richieste dal percorso proposto dalle aziende e necessarie per l'inserimento in questo settore di attività; sviluppare in sinergia con il polo formativo e aziendale eventuali percorsi post-diploma mirati a figure richieste nel settore logistico». Anpal Servizi si impegna a facilitare con i propri servizi informativi i rapporti fra gli istituti scolastici nel territorio del polo logistico alessandrino, a fornire informazioni ai tutor scolastici ed aziendali e a promuovere la raccolta e la diffusione di modelli e buone pratiche di alternanza scuola lavoro per la diffusione di percorsi di qualità. «Anpal Servizi assiste da tempo sul

territorio gli istituti scolastici nello sviluppo dei processi di riqualificazione dei servizi concernenti i "percorsi per le competenze trasversali e per l'orientamento (Pcto), fornendo assistenza tecnica e strumenti nei processi di transizione scuola-lavoro, promuovendo l'utilizzo dei principali dispositivi di politica attiva del lavoro per i giovani – quali il tirocinio e l'apprendistato – e supportando le scuole nel coinvolgimento attivo del sistema della domanda, sviluppando e animando al contempo la rete di attori del mercato del lavoro per aumentarne l'efficacia. Questo accordo – ha rilevato Franco Mittica, rappresentante di Anpal Servizi – interviene nell'alessandrino per valorizzare le potenzialità del polo logistico, vero volano di sviluppo del territorio, attraverso un'assistenza agli Istituti Scolastici che ivi insistono per avviare nuovi percorsi di alternanza scuola-lavoro, fornendo al contempo informazioni utili ai tutor scolastici e aziendali per l'organizzazione di percorsi di qualità che possano diventare modelli e buone pratiche nella transizione scuola-lavoro». Il Protocollo non prevede alcun utilizzo di risorse finanziarie a carico degli enti coinvolti.

Comitato promotore 170 ferrovia Torino – Genova

È un fronte di lavoro decisamente particolare quello del Comitato presieduto da Roberto Livraghi e cui membri sono Tiziano Cosentino, Giovanni Currado, Walter Finkbohner, Vittorio Gatti, Angelo Marinoni, Gianluca Veronesi. La costituzione è avvenuta sulla base di una precisa convinzione della Fondazione: cogliere l'opportunità di ricordare i 170 anni dell'inaugurazione della linea ferroviaria Torino – Genova (1853-2023), con la tratta ferroviaria di Alessandria che è entrata in funzione il primo gennaio 1850. L'azione cui punta Slala ha un grande significato storico, sociale, culturale e si basa su un presupposto formale che è il frutto della riformulazione dello Statuto, avvenuta nel corso dell'anno 2019, che ha permesso alla Fondazione di ampliare la propria funzione, in quanto all'originale mission della logistica delle merci, è stata aggiunta la mobilità delle persone. Per questa ragione, è stata istituita la Commissione Mobilità, allo scopo di offrire una cornice istituzionale all'attività di coordinamento delle iniziative che si occupano della mobilità delle persone (sistema di trasporto pubblico locale su ferro e su gomma), e per manifestare le necessità pervenute dagli enti locali e dai cittadini non solo della provincia di Alessandria, ma anche dai territori limitrofi. La Commissione Mobilità per la logistica dei passeggeri, proprio per rilevare l'imprescindibilità del legame del passato con il presente, sul filo conduttore della storia, ha formato un Comitato

Promotore, per dare vita all'iniziativa relativa ai festeggiamenti dei 170 anni dell'inaugurazione della linea ferroviaria Torino – Genova, voluta dal Governo Sabauda per unire la capitale del regno con il suo porto principale. Una particolare fonte di ispirazione per questo progetto è il libro "Ferrovie nel Piemonte Preunitario", scritto dal professore Guido Guderzo dell'Università di Pavia. Il volume rappresenta la conclusione di un lavoro durato vari decenni e si inserisce sullo sfondo dell'Europa della rivoluzione industriale e la storia della diffusione della ferrovia in Piemonte con le relative ripercussioni nella Penisola. Il progetto ha una durata triennale (2021-2023), anche se qualche slittamento sarà inevitabile in conseguenza della pandemia da coronavirus.

La linea ferroviaria Torino – Genova, arteria fondamentale per collegare la capitale del regno di Sardegna con il suo porto sul mar Ligure toccando lungo il suo tragitto le città di Asti e di Alessandria, fu realizzata nell'arco di circa nove anni, dal 1845 al 1853. La linea venne aperta per tratte, a mano a mano che queste venivano completate, senza attendere né la definitiva apertura delle stazioni né la posa di entrambi i binari. Il primo gennaio del 1850 la ferrovia raggiungeva la stazione di Alessandria. Il 18 dicembre del 1853 l'opera era conclusa ed entrava in funzione il collegamento da Torino a Genova. Il 16 febbraio 1854, alla stazione di Genova Piazza Principe, il re Vittorio Emanuele II poteva inaugurare ufficialmente la linea.

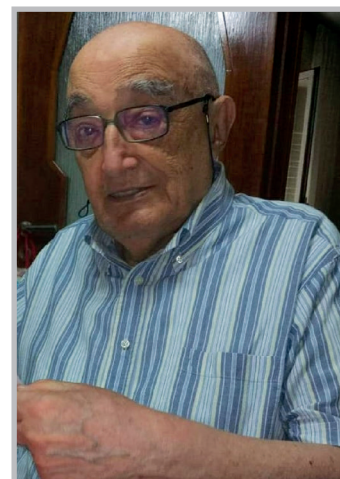
La celebrazione dei 170 anni della ferrovia Torino – Genova, rileva il Comitato promotore, si presenta come

un'opportunità straordinaria per evidenziare l'importanza del sistema ferroviario, raccontando la storia delle nostre infrastrutture; restituire attenzione al primato che il Piemonte ha avuto (ma può continuare ad avere) come centro di sviluppo delle tematiche connesse alla mobilità di merci e persone; riflettere sul ruolo che la città e la provincia di Alessandria possono avere sia nel ridisegno di una rete infrastrutturale moderna del Nord Ovest, sia nell'ambito di una riflessione su come sia cambiato il modo di viaggiare nell'Italia (e nell'Europa) di oggi. L'idea di fondo è di lavorare alla definizione di un progetto di mostra sulla storia della tratta ferroviaria Torino – Genova, destinata a essere replicata trovando di volta in volta ospitalità nelle città sedi di stazione lungo la linea e accompagnata da una serie di iniziative collaterali che consentano alle varie comunità coinvolte di riflettere a loro volta sui temi introdotti.

Fra l'estate il mese di settembre del 2020 vengono stretti diversi contatti e tutto è pronto per la tanto attesa accelerazione, ma la seconda ondata della pandemia rallenta di nuovo quasi tutto. Le due linee di azione, ricerca di alleanze e definizione di proposte concrete, rimangono comunque inalterate e il lavoro prosegue. Il presidente del Comitato, Roberto Livraghi, ha infatti avviato i contatti con la Fondazione Fs di Roma alla quale è stato presentato il progetto alessandrino. La risposta è stata positiva, ci sono sia l'interesse per l'iniziativa, sia l'impegno di formulare proposte specifiche di contenuti da mettere a disposizione del Comitato quando verranno organizzati i convegni. Altrettanto posi-

tivo il rapporto instaurato con Giulio Guderzo, professore emerito di storia dell'Università degli Studi di Pavia e decano degli storici ferroviari italiani e autore del volume "Ferrovie nel Piemonte preunitario" (Hoepli editore).

Il libro contiene anche una ricca selezione di foto d'epoca e riproduzione di documenti. Alcune di queste immagini storiche che risalgono al periodo della costruzione della ferrovia saranno dovrebbero poi essere messe a disposizione per l'allestimento della mostra sulla linea Torino – Alessandria – Genova. Anche il Museo ferroviario piemontese ha espresso interesse per il progetto che il Comitato di Slala sta mettendo a punto. Benché ancora sulla carta, è in corso di elaborazione anche un piano per ciclo di convegni di carattere storico e culturale, ma anche aperti a tematiche di attualità. Una volta stabiliti i contatti e verificata la disponibilità degli interlocutori, e ovviamente superata la fase della pandemia, il Comitato entrerà nella fase operativa all'inizio del 2021.



1



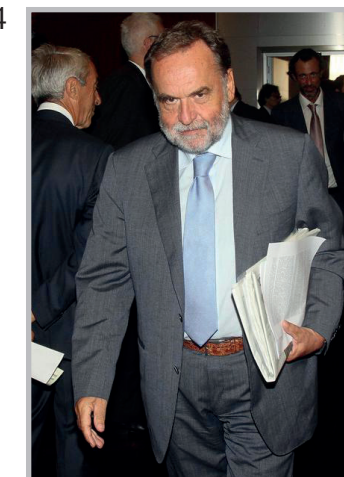
3



5



2



4

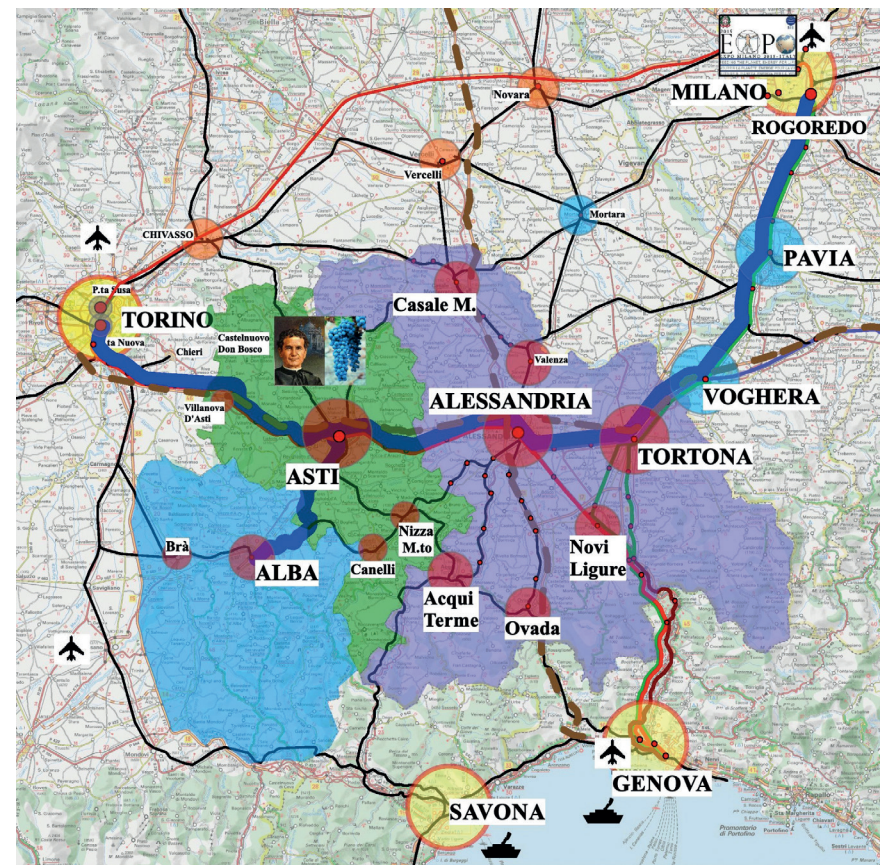


6

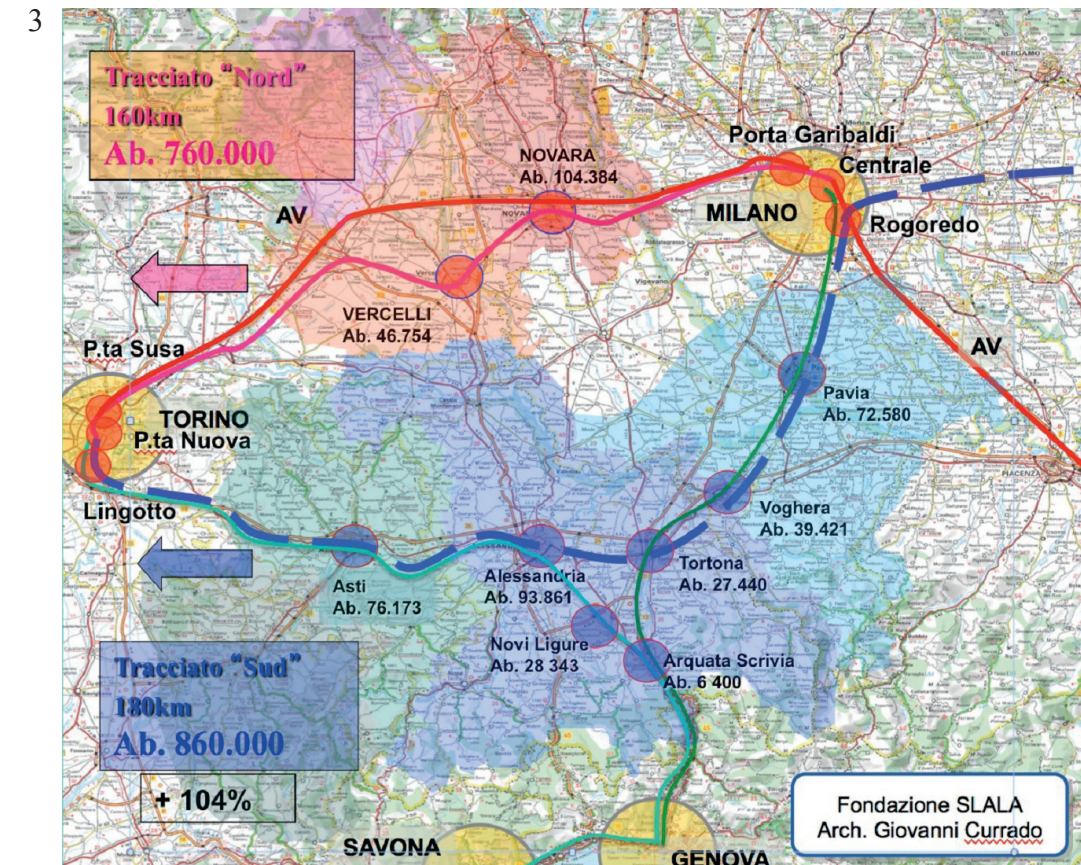
1. **Franco Ercolani**
2003 / 2004
3. **Alessandro Repetto**
2011 / 2013
5. **Daniele Borioli**
2016 / 2017

2. **Fabrizio Palenzona**
2005 / 2010
4. **Bruno Binasco**
2014 / 2016
6. **Cesare Rossini**
2017 / ----

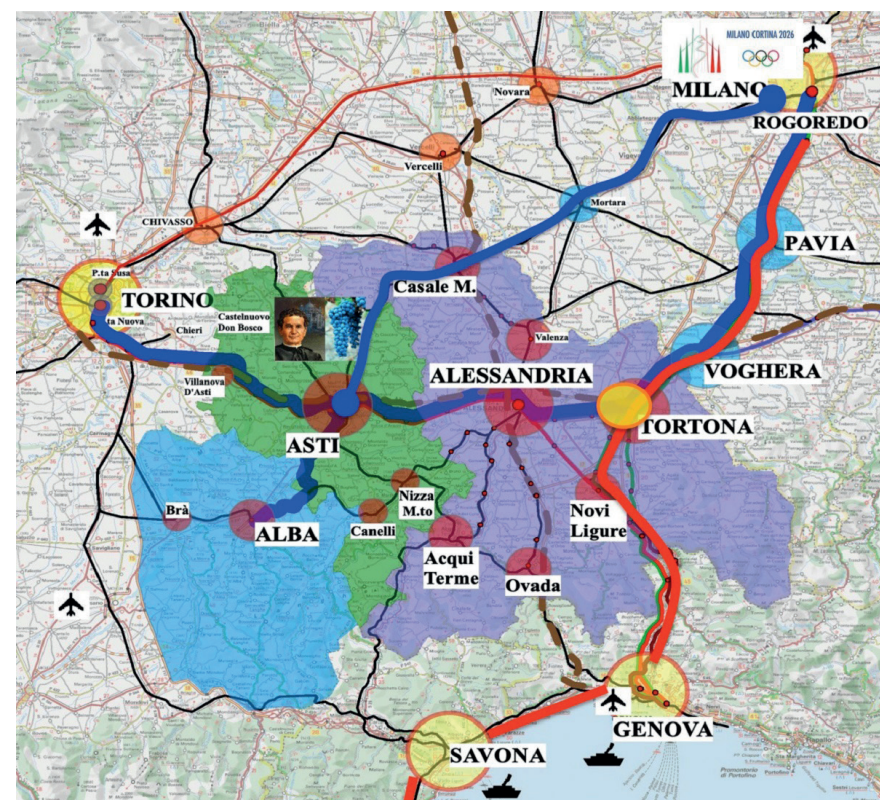
I PRESIDENTI



1



3



2

1. Gli assi principali di collegamento fra Torino, Asti, Alessandria e Milano nella configurazione 'storica' e le diramazioni che avrebbero potuto essere sfruttate in occasione dell'Expo milanese.
2. Gli stessi assi della prima cartina, ma rivisti alla luce di un "Sistema integrato di mobilità sostenibile" all'interno del quale si inserisce anche la direttrice Asti, Casale, Mortara, Milano.
3. La cartina mette a confronto i due tracciati tra Milano e Torino, paragonabili in termini di popolazione residente, ma non dal punto dei collegamenti ferroviari. Una corretta analisi del contesto sociale e demografico del bacino fra Torino, Milano e Genova, restituisce l'immagine della struttura di una conurbazione storicizzata, le cui relazioni interne si sovrappongono, tanto da poter parlare di un unico contesto socioeconomico di circa dieci milioni di abitanti in cui i collegamenti non possono essere ridotti ai soli cateti del triangolo, i cui vertici sono Genova, Milano e Torino.



Lo scalo ferroviario di Alessandria era il secondo nel nord Italia, dopo Bologna, per dimensione e capacità di smistamento. Dopo essere entrato in un tunnel di crisi che sembrava non avesse alcuna uscita, ora una parte dell'area è nelle condizioni di tornare a vivere e diventare un polo al servizio delle merci che transitano da Genova e dal Mediterraneo e sono dirette ai mercati del cuore dell'Europa. Alessandria sarà un tassello di una rete che coinvolge le altre infrastrutture, a partire dall'area di Rivalta Scrivia che non è certo antagonista con Alessandria, ma anzi rappresenta un valore aggiunto sul piano dell'integrazione dei servizi.



Il porto di Savona alla fine degli anni Novanta del secolo scorso ha conosciuto una grande trasformazione: le banchine più antiche e vicine al cuore della città sono state riconvertite ad attività turistiche, mentre le attività mercantili sono state concentrate nella parte dello scalo più lontana dalla città, dove i fondali profondi consentono l'attracco delle navi più grandi. Il porto oggi è una delle capitali europee delle crociere. Il porto di Vado Ligure è specializzato nel settore della frutta, di cui costituisce il più importante punto di sbarco nel Mediterraneo. A dicembre 2019 è stato inaugurato Vado Gateway, il nuovo terminal container all'avanguardia per tecnologia nel Mediterraneo, in grado di ospitare le portacontainer di grande dimensione.



I terminal specializzati dei "Ports of Genoa" sono in grado di movimentare ogni tipologia di merce: container, merci convenzionali e rinfuse e costituiscono un hub nel Mediterraneo per i traffici containerizzati e le autostrade del Mare. Nel 2019 i porti di Genova hanno movimentato più di 68 milioni di tonnellate di merce e 4,5 milioni di passeggeri, trasportati da 8.500 navi. I container movimentati hanno sfiorato i 2,7 milioni di teu (twenty foot equivalent unit, unità equivalente a venti piedi: è la misura standard dei container), consolidando il ruolo del sistema portuale del Mar Ligure occidentale quale principale gateway italiano e mediterraneo al servizio delle industrie e dei mercati del nord Italia e del sud Europa.



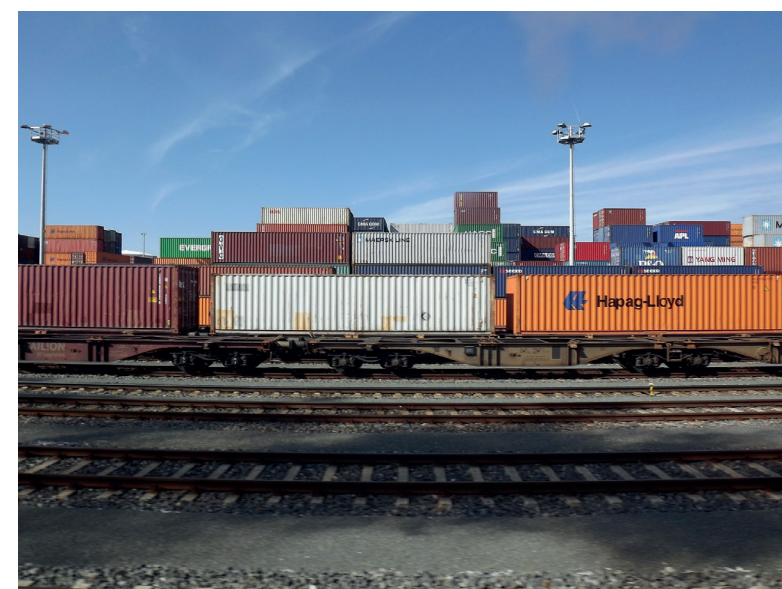
In alto l'interporto di Rivalta Scrivia che dal 2012 è di proprietà di Katoen Natie, gruppo belga specializzato nella logistica di prodotti petrolchimici e materie plastiche. Ha oltre 50 milioni di fatturato, 600 impiegati diretti, opera su 1.500.000 metri quadrati di superficie per un totale di 550.000 metri quadrati di magazzini coperti e 250.000 di magazzini freschi e surgelati.

Sopra, la città di Asti (a destra, la statua dedicata a Vittorio Alfieri, nato ad Asti nel 1749). Il capoluogo è entrato con un ruolo attivo nella Fondazione Slala e fra le iniziative più recenti vi sono quelle dedicate al mondo della scuola.



Uno studio completato dalla Commissione mobilità delle persone della Fondazione Slala riguarda la revisione degli orari per rendere più efficace e competitivo i collegamenti fra Asti, Alessandria e Milano.

Offrire più opportunità al trasporto viaggiatori consente anche di ampliare le potenzialità dei territori da un punto di vista turistico.

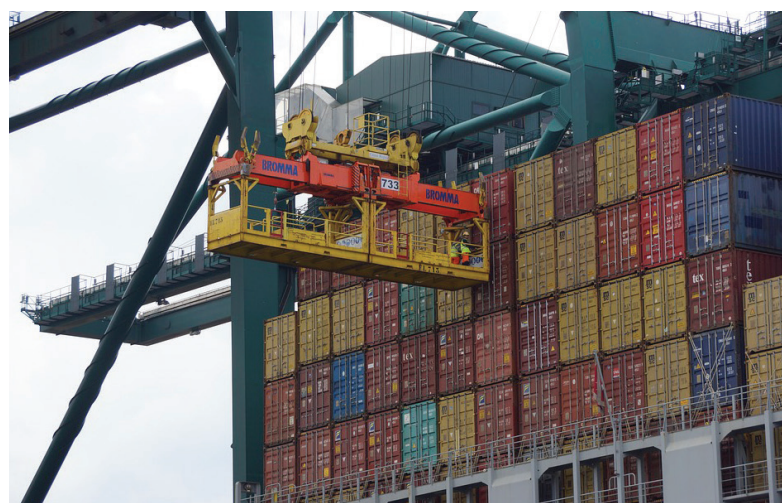


Il trasporto delle merci su rotaia rappresenta il futuro perché è in grado di snellire i traffici in uscita dai porti, di comporre treni lunghi (750 metri) ed essere competitivo sulle lunghe distanze.



Il trasporto su gomma va in parte ridefinito, così come andrà gestito in chiave di maggiore competitività ed economicità. La soluzione dei buffer rappresenta una novità operativa e una innovazione dal punto di vista della sostenibilità.

La rete infrastrutturale italiana è caratterizzata da criticità e strozzature che penalizzano il trasporto delle merci in alcune aree del Paese. Una diversa integrazione fra gomma e rotaia permetterebbe di ottimizzare entrambe.



L'attività nei porti liguri è stata in lenta crescita. In questa fase storica è indispensabile favorire la rapida uscita dalle merci dalle banchine per renderli ancora più competitivi e attrattivi.

Studi

Il progetto ferroviario e il project work

Per comprendere meglio l'azione promossa dalla Commissione Mobilità per la logistica dei passeggeri e il contenuto del progetto ferroviario e l'analisi contenuta nel project work attivato con il Master in Sviluppo Locale dell'Università del Piemonte Orientale, pubblichiamo ampi stralci dei lavori. Oltre al merito degli studi, gli elaborati contengono importanti analisi dei territori e considerazioni socio-economiche che aiutano a comprendere il contesto dei territori in cui si trova a operare oggi la Fondazione Slala.

“Per un sistema di mobilità alternativo all'auto”

Il progetto di revisione della programmazione del sistema ferroviario sull'asse Torino – Asti – Alessandria – Milano (“Linee di intervento immediate e piano definitivo di medio periodo per un nuovo sistema Rv – Regionale veloce del Nord Ovest”), elaborato da Giovanni Currado e Angelo Marinoni, punta alla individuazione delle linee di intervento immediate e del piano definitivo di medio periodo per un nuovo sistema regionale veloce del Nord-Ovest. Il progetto ha lo scopo di «ricercare un sistema di mobilità alternativo all'uso delle auto private e suggerisce un sistema di mobilità integrato secondo le diverse modalità: treno, bus e micro mobilità, sempre nella logica di valorizzare i centri storici, riducendo le emissioni di polveri sottili e agevolando il ripopolamento delle zone vicine alle aree metropolitane di Torino, Milano e Genova». Il sistema geografico nel quale si muove la progettazione in esame «è particolarmente

complesso in quanto si inserisce in differenti contesti e con differenti interlocutori.

Il frazionamento delle competenze nei trasporti dovuto alla regionalizzazione del trasporto pubblico ha fatto sì che negli anni, l'offerta di servizio di trasporto pubblico sia stata scarsa e tradotta in un uso più preponderante degli autoveicoli privati, con negative esternalità ambientali alle quale è necessario rimediare.

Quindi, al fine di verificare la rispondenza tra la domanda di mobilità e il servizio di trasporto pubblico offerto del Piemonte meridionale, a oggi di competenza di numerosi enti (Agenzia della mobilità piemontese, Trenitalia, Regione Piemonte, Regione Lombardia, Trenord, Regione Liguria e Rfi), la Commissione Trasporti di Slala ha avviato questo processo progettuale per definire la dorsale di mobilità Torino – Milano, attraverso i nodi di Asti, Alessandria, Tortona, Voghera e Pavia, quale ottimizzazione del servizio ferroviario attuale, scarsamente integrato e coordinato con la direttrice Milano – Genova, nonché con la direttrice verso Piacenza e Bologna».

Aree di vuoto di mobilità

La ricerca ha evidenziato come su questa ampia area vi siano «aree di vuoto di mobilità nonostante sia a distanza di ottanta – cento chilometri da Milano, causate dalla conformazione del territorio (la presenza delle colline e dell'appennino), ma anche dalle condizioni di degrado nelle linee che rendono difficoltosi i collegamenti. Ci sono incongruenze anche nell'offerta di servizio ferroviario del triangolo industriale, nonostante vengano investite risorse annue di un milione circa, in particolare nell'organizzazione degli orari e delle tariffe. Un chiaro esempio – si legge sulla relazione finale – è l'offerta dell'abbonamento Formula di Torino che comprende solo trasporto su treni e su mezzi urbani della città di Torino, mentre l'abbonamento integrato di Milano comprende tutto il trasporto ferroviario ed urbano su tutta la Regione Lombardia allo stesso prezzo. La pandemia ha evidenziato come circa duecentomila cittadini residenti a Torino prima del lockdown non siano tornati in città, ma si siano fermati nella seconde case in montagna o nel Monferrato». Proprio in quel Monferrato non ben collegato con i poli metropolitani e che necessiterebbe di un sistema di trasporto pubblico integrato, con una nuova dorsale efficiente che tocchi Torino – Asti – Alessandria e Milano, investendo sulla rete per velocizzare le linee attuali e consentendo il trasporto su treni che possano arrivare ai duecento chilometri all'ora. In questa direzione, la messa in esercizio del terzo valico ferroviario rappresenta un'occasione per coordinare

l'intero sistema dei trasporti ferroviari, sia per i collegamenti interregionali, sia per quelli a lunga percorrenza con l'introduzione di treni più veloci che non rientrino nella categoria dell'alta velocità. «La stessa logica – rilevano gli autori della ricerca – che è stata utilizzata in Svizzera, sulla rete del Gottardo, con l'utilizzo di treni Inter-city ed Eurocity».

Per poi implementare le relazioni con Milano, il progetto propone la fusione dei collegamenti Asti – Alessandria e Alessandria – Voghera, con variazioni di orari in corso in una prima fase e con l'accorpamento delle due attuali linee per ottimizzare i turni e il materiale rotabile. L'obiettivo è creare una dorsale tra Asti e Voghera, estendendo i treni regionali tra Alessandria e Voghera e da Asti a Pavia, in quanto a Pavia, con la linea suburbana S13 di Trenord, i collegamenti con Milano sono più frequenti e si aumenta così l'offerta ferroviaria. Estendere inoltre la percorrenza dei treni da Tortona ad Alessandria fino ad Asti, viene sottolineato, migliorerebbe le percorrenze da e verso Milano.

I 'due tempi' del progetto

Per strutturare il progetto, gli autori hanno ragionato per fasi con una prima programmazione realizzabile nell'immediato e una seconda pianificazione da realizzare nel medio e lungo periodo. Con una semplice variazione degli orari sarebbe possibile aumentare le relazioni tra il trecento e il seicento per cento. Unendo alcune tratte si ottimizza anche il materiale rotabile da utilizzare («Dove si usavano quattro treni se ne useranno tre») a vantaggio di una efficienza industriale.

«Con queste variazioni – viene rilevato – si decuplica l'offerta commerciale per rispondere alla domanda di mobilità già presente, che però potrebbe aumentare maggiormente con un evidente aumento di offerta. Si andrebbe a costituire una reazione a catena che grazie agli interventi previsti di integrazione dei servizi ferroviari sulla dorsale creerebbe un equilibrio costante tra domanda e offerta». La successiva analisi economica ha evidenziato che «un'implementazione del servizio con costi di produzione più elevati deve passare da rendite da bigliettazione molto più significative e vicine al valore medio che non al valore attuale dei biglietti dei treni regionali». Gli incrementi sono «giustificabili da un presunto aumento dell'utenza fondata sui valori di frequentazione della Asti – Milano mediati con quelli della Asti – Alessandria e Alessandria – Voghera». L'analisi ha rilevato una «facile finanziabilità» di un'operazione dai benefici particolarmente rilevanti per un ampio territorio, che può convincere i cittadini «a usare maggiormente treni e bus anziché le proprie auto private».

“Si potrebbe fare”

La relazione intende dimostrare «la fattibilità di una serie di interventi volti all'intensificazione e alla velocizzazione della relazione Asti – Alessandria – Milano: in un contesto infrastrutturale ancora molto congestionato verso Milano e in una programmazione che investe, ma non massimizza, l'efficacia dell'investimento. In ambito piemontese si è suggerito un percorso per fasi, individuando gli interventi che possono essere subito adottati e le implementazioni che si renderanno via via necessarie alla realizzazione di un collegamento ferroviario più performante ed economicamente sostenibile».

Il lavoro contiene due scenari di medio periodo. Un primo scenario prevede «un significativo cambiamento dell'attuale impianto di tutta la programmazione del nordovest, ma che ha, anche grazie alla sua modularità, buone prospettive di economie di scala nella gestione e ottimizzazione dell'operatività».

Uno scenario che può essere interpretato come definitivo o transitorio di medio lungo periodo dove si ottengono notevoli benefici sull'asse Torino – Alessandria – Milano con una più semplice raggiungibilità lasciando inalterate le programmazioni diverse da quelle piemontesi, riducendo quindi l'impianto ad un già avviato dialogo con Trenord e Regione Lombardia circa le possibili implementazioni della linea RegioExpress Alessandria – Milano Centrale.

L'impianto studiato ha il vantaggio di essere somma di cadenzamenti su linee a doppio binario che verranno ulteriormente aggiornate; questo significa che gli attuali tempi di percorrenza saranno destinati a scendere, lasciando una maggiore efficacia e non imponendo stravolgimenti del sistema. Il raggiungimento orario di Voghera da Torino, anche sul fronte regionale, consente una continuità ora pressoché inesistente, sulla dorsale Torino – Alessandria – Piacenza. L'impianto orario proposto non si limita alle necessarie implementazioni dell'offerta relativa a Asti e Alessandria, ma completano in modo efficace il sistema RV Torino – Milano aprendo a Torino la continuità su Pavia e su Piacenza – Bologna attraverso Voghera».

Le prospettive del 2026 dal punto di vista delle realizzazioni sull'infrastruttura e l'ulteriore stimolo dell'affidamento a Milano delle Olimpiadi invernali nello stesso anno, nonché l'ipotizzata realizzazione del villaggio olimpico sul sedime ferroviario dismesso di Milano Porta Genova, impongono, a giudizio degli autori, «una riflessione e l'immediata cantierizzazione di una serie di interventi migliorativi dei collegamenti con Milano, la cui road-map può partire da questa proposta».

Alessandria e Milano

Quello del collegamento fra il capoluogo provinciale e quello lombardo è in tema sempre al centro dell'attenzione e oggetto di una raccolta di firme che ha costituito uno degli stimoli che hanno portato alla costituzione della Commissione all'interno di Slala.

Attualmente l'unica relazione esistente è la Alessandria – Milano Porta Genova, gestita in modalità esclusivamente pendolare è costituita di cinque coppie di corse operative dal lunedì al venerdì e tre coppie operative il sabato.

«I tempi di percorrenza – scrivono Currado e Marinoni – non sono sufficientemente competitivi sia perché quattro delle cinque coppie effettuano tutte le fermate, sia perché anche la coppia diretta subisce una frequente instabilità orariale dovuta alla sezione a binario unico Albairate – Milano San Cristoforo. La tratta di 88 chilometri fino a Milano Porta Genova (85 a Milano San Cristoforo) è potenzialmente in grado, se adeguata infrastrutturalmente, di portare la percorrenza a un'ora. È importante ricordare che la stazione di Albairate è capolinea della S9 che passando da Romolo (M2), Forlanini (M4 nel 2023), Porta Romana (M3), Lambrate (M2) costituisce per la zona centro sud di Milano una sorta di “circle line” attestandosi poi a Monza e Brianza. Altrettanto importante diverrà la stazione di San Cristoforo, capolinea della M4 che andrà a Linate passando per San Babila. La relazione non deve quindi essere sottovalutata né per Alessandria, né per Casale Monferrato né, in prospettiva, per Asti per la quale si rimanda su

questo tema alle proposte di modifica della programmazione del trasporto pubblico locale relativo all'ex bacino provinciale di Asti e, primariamente, in ottica di medio periodo, del recupero dell'infrastruttura storica Asti – Casale Monferrato. La linea da Alessandria a Mortara è la linea del Sempione, quindi a doppio binario ad alti standard tecnologici, esattamente come la tratta S9 da Albairate, che subisce instabilità e tracce lentissime per l'immissione a Lambrate, dopo la nuova stazione di Forlanini».

Complessivamente si osserva che il servizio Alessandria – Milano Porta Genova «è esclusivamente pendolare e non efficacemente inserito nel contesto Alessandria – Novara che risulta essere una linea integrativa di scarsa utilità, ma costo pari a quello di una linea regionale. Una soluzione gestionale in grado di rendere performante la sottorete è una gestione a “Y” della relazione Alessandria – Novara/Milano Porta Genova cui potrà aggiungersi la relazione da Casale Monferrato e da Asti via Casale Monferrato qualora la tratta, attualmente in abbandono, venisse riconsiderata atta al ripristino. L'ipotesi di esercizio (al netto della non elettrificazione della tratta Casale Monferrato – Mortara, poco ostativa vista l'assenza di limiti di circolabilità sulla tratta Mortara – Milano), per tutta la sottorete è determinata da una somma di esercizi cadenzati biorari cui andranno aggiunti opportuni rinforzi velocizzati in fascia pendolare».

Pendolari e mobilità

Al centro del project work “Il sistema di corridoio territoriale esteso del sud Piemonte: i sistemi del pendolarismo e della mobilità” di Elena Elisa Binnello, tutor accademico Luca Garavaglia, elaborato nell’ambito del Masl – Master in sviluppo locale, edizione XVI – 2019 / 2020, dell’Università del Piemonte Orientale, vi sono studi sui sistemi della mobilità e del pendolarismo tra i centri urbani primari e secondari dell’area, basata sui più recenti dati disponibili per tutto il campione territoriale di riferimento: quelli resi disponibili dal database web “Atlante dei territori post metropolitani” (prodotto nell’ambito del programma di ricerca Prin “Territori post metropolitani” coordinato dal Politecnico di Milano). Il lavoro contiene anche un approfondimento di analisi basato sulle informazioni raccolte dall’Agenzia Piemonte Lavoro, che è in possesso di dati sui flussi dei pendolari che si spostano per motivi di lavoro. L’analisi si è basata sui dati riguardanti l’anno 2019 delle provincie piemontesi oggetto della ricerca (nel documento preliminare a questa ricerca “Il corridoio sud-piemontese come sistema territoriale”) e i flussi in entrata ed uscita dai territori.

Da questi ultimi dati si evince la movimentazione delle persone per motivi di lavoro, dati che dimostrano quanto sia importante la mobilità ferroviaria per questo territorio.

Dal totale degli avviamenti lavorativi del 2019 sono stati estratti i dati

riguardanti i centri urbani. L’elaborazione è poi stata integrata con informazioni di natura qualitativa e quantitativa reperite tramite la realizzazione di un programma di interviste ad attori selezionati dei territori oggetto di analisi. I dati sui flussi sono affiancati da un’ampia ricognizione di altre dinamiche territoriali al fine di fornire un quadro quanto più possibile approfondito del sistema territoriale nel suo complesso e di individuare le sue possibilità di upgrade nella direzione di un rafforzamento delle interazioni tra città e tra territori e della definizione di scenari di sviluppo futuro che potrebbero essere aperti da un miglioramento delle connessioni viarie e soprattutto ferroviarie in questo “corridoio territoriale”.

Pendolarismo

Il rapporto “Pendolarità 2018”, redatto da Legambiente, fornisce alcuni dati generali e aggregati sul pendolarismo italiano in generale, e più nello specifico sul corridoio sud-piemontese. Lo studio del trasporto ferroviario «è un ottimo indice per capire le dinamiche in corso: si evince un aumento significativo del numero delle persone che si spostano in treno, sia per motivi di studio sia per motivi di lavoro (in questa fase preliminare di analisi non è stato possibile considerare gli spostamenti per motivi di turismo e leisure)».

Ogni giorno, in Italia, coloro che viaggiano in treno sono 5,59 milioni di persone; questo dato ha registrato un aumento dell’1,2 per cento dal 2016 al 2018. In Lombardia sono 750 mila coloro che ogni giorno si spostano con il treno (+ 2 per cento dal 2017 al 2018; ancora più rilevante è l’aumento dal 2009 al 2018: + 34.1 per cento). Il Piemonte, invece, è una delle Regioni in cui l’utilizzo del treno è sotto la media nazionale e solo nella città metropolitana di Torino questa media è un po’ più alta.

In tutta Italia «i treni in servizio sono più di 3000 ogni giorno, gestiti da diversi concessionari (Trenitalia, Trenord, Cti, Atac). Uno dei problemi principali che emergono da questa relazione è dato dall’età dei treni in circolazione (pari a 16,8 anni), ma ci sono situazioni molto diverse sul territorio in quanto i treni dell’alta velocità sono nuovi e all’avanguardia e abbassano la media nazionale. Inoltre la qualità del servizio ferroviario varia anche da regione a regione, sulla

base dei differenti investimenti effettuati dalle singole Regioni: la media nazionale degli stanziamenti è dello 0.45 per cento del bilancio complessivo di ciascun Ente. La Lombardia ha stanziato per il 2017 più dell’1,15 per cento (276.53 milioni di euro per l’anno 2017 per migliorare il servizio pendolare; in Piemonte la situazione non è così rosea, in effetti la spesa per i servizi pendolari è al di sotto dell’uno per cento (5,51 milioni di euro per il 2017); la Liguria invece ha stanziato per il 2017 circa 19 milioni di euro. Un altro dei problemi da risolvere è quello della carenza del trasporto ferroviario al di fuori delle direttrici dell’alta velocità; inoltre la situazione del servizio ai pendolari è in forte peggioramento. Diminuendo il numero dei treni ed i servizi, anche le persone prendono decisioni alternative per i loro spostamenti.

L’Unione Europea ha fissato per il 2030 i primi obiettivi strategici di riduzione del Co2 e ogni paese doveva approvare, entro la fine del 2019, un piano per l’energia ed il clima in grado di realizzare questo obiettivo, partendo prima di tutto dal problema dei trasporti.

È in questo scenario che occorre collocare lo sviluppo del trasporto ferroviario, sia per raddoppiare il numero delle persone che ogni giorno utilizza questo mezzo di trasporto, sia per migliorare le comunicazioni fra le città anche in termini di logistica non solo delle persone, ma anche delle merci e delle attrezzature».

I sistemi di pendolarismo

I dati sui flussi pendolari nel territorio oggetto di analisi, prendendo in esame l'asse lineare che connette Milano e Torino passando per Pavia, Alessandria e Asti e alle sue estensioni nel Sud Piemonte e nell'arco ligure, sono caratterizzate dall'influenza delle aree urbane maggiori, in primo luogo Milano e Torino. L'analisi dei flussi pendolari nella regione metropolitana milanese «mostra con evidenza la posizione dominante del Comune di Milano, che attrae lavoratori e studenti anche da distanze molto lunghe, ma Milano non costituisce l'unico attrattore del sistema, e alcuni poli secondari (Novara, Bergamo, Como, Pavia, Lodi) esprimono una buona capacità di intercettare flussi provenienti dalla city-region così come dal centro metropolitano.

Questo policentrismo è tipico del Nord Italia, e in esso si possono rintracciare gli elementi costitutivi di un sistema di metropoli policentrica.

L'area con i flussi più intensi e a maggiore interscambio interno, nel sistema metropolitano di Milano, è quella che si estende verso Nord, da Novara a Bergamo e oltre, e che si intensifica nella prima cintura urbana, allungandosi inoltre, lungo l'asse del Sempione e in Brianza. A sud del capoluogo i flussi sono relativamente meno intensi, e si hanno meno scambi non centripeti tra le città secondarie: in particolare, sulla direttrice verso Alessandria a Sud-Ovest, si può distinguere una progressiva diminu-

zione di intensità dei flussi pendolari all'allontanarsi dal capoluogo, solo in parte mitigata dall'attrattività generata dalle città minori come Pavia, Voghera, Tortona. Alessandria e Pavia costituiscono i nodi secondari del sistema della mobilità nell'asse territoriale, e sono entrambe generatrici e attrattrici di flussi consistenti a scala locale (provinciale). L'area più densa di flussi è quella della prima cintura metropolitana, all'incirca fino a Pavia, nella quale la dimensione del pendolarismo su Milano è prevalente rispetto ai flussi locali, mentre più a sud il pendolarismo diviene meno agevole (in particolare via treno) e rapido, e di conseguenza meno consistente».

Per ricavare dai dati sul pendolarismo ed altre indicazioni utili è necessario aumentare il livello di dettaglio ed esaminare i sistemi dei flussi dei singoli poli urbani del sistema di corridoio territoriale esteso che interessa il sud Piemonte e l'arco ligure. «L'analisi dei flussi del pendolarismo in entrata a Milano fornisce una rappresentazione della capacità attrattiva del core metropolitano: nel capoluogo lombardo giungono flussi densissimi da tutta la prima cintura, nonché da distanze più ampie lungo i grandi corridoi territoriali dell'autostrada A4 a est e della via Emilia a Sud-Est. A ovest e sud, l'areale del pendolarismo intenso si estende fino a Novara, Vigevano e Pavia, per declinare marcatamente a maggiore distanza dal centro. L'area di pendolarismo meno intenso si estende nell'intera seconda cintura fino ad Alessandria e ai Comuni del Sud-Est alessandrino contigui all'autostrada in direzione Genova (con una distanza di percorrenza

media superiore all'ora in auto), e in misura minore verso Asti, per interrompersi invece nei territori agricoli e collinari del Piemonte Orientale. Milano è altresì generatore di forti flussi verso l'esterno, soprattutto verso i centri urbani di dimensioni medie, non solo nella prima e seconda cintura metropolitana ma nell'intero Nord. Pavia emerge come principale nodo dei flussi metropolitani in uscita nell'area Sud, mentre sono molto più radi gli spostamenti pendolari verso Alessandria, Asti e i centri minori della sezione meridionale del sistema (con la sola eccezione di alcuni poli urbani secondari sull'asse con Genova).

I dati relativi al pendolarismo dell'altra grande area metropolitana del corridoio, quella di Torino, mostrano areali del pendolarismo meno estesi di quelli di Milano ma certamente importanti nel quadro regionale, con un bacino di attrazione che supera i confini della provincia e arriva fino a Asti (1844 pendolari in entrata) e Alessandria (598): per entrambe queste città, i flussi con Torino sono più consistenti di quelli con Milano. Torino esercita inoltre una buona capacità attrattiva anche per i territori del cuneese e dell'albese a Sud (nonostante le difficoltà di connessione via gomma e via rotaia di quest'ultimo) e fino a Santhià verso est. È inoltre presente un marcato fenomeno di pendolarismo verso Milano (1391 persone: ma il dato è certamente cresciuto dopo il 2011 a causa del rafforzamento della linea ferroviaria ad alta velocità) cui corrispondono flussi molto minori in direzione opposta (341 ingressi da Milano a Torino). Questa dinamica pare essere indicativa di un rapporto

non paritario tra le due città, che favorisce Milano. Con riguardo ai flussi in uscita da Torino, emerge, in particolare, la capacità attrattiva di alcune città, determinata dall'accessibilità (è il caso di Vercelli, che attrae soprattutto studenti da Torino, anche grazie alla facile connessione ferroviaria; il dato è rilevante in particolare nel confronto con quelli di Asti e Alessandria, anch'esse sedi universitarie) o grazie alle specializzazioni produttive locali: è il caso di Alessandria (industria chimica), Alba (sistemi turistici e culturali)».

Analizzando poi gli spostamenti per motivi di lavoro su Torino appare evidente come i residenti di questo centro lavorano, in prevalenza, nelle aziende dislocate sul territorio. Sicuramente questo dato era più evidente una ventina di anni fa, quando la Fiat richiamava forza lavoro da tutto il territorio piemontese e in particolare dalle zone limitrofe, ma ancora oggi il tessuto industriale del territorio è ben strutturato e la ripresa dopo la crisi dell'ultimo decennio ha fatto sì che i residenti continuassero a lavorare all'interno della città metropolitana e della sua provincia. I flussi dei pendolari, che per motivi di lavoro si spostano da Torino su Milano, sono il frutto delle ottime connessioni ferroviarie che collegano le due città Metropolitane del corridoio nord occidentale. Il 43.78 per cento dei flussi in uscita da Torino per motivi di lavoro verso altre Regioni si rivolge al territorio lombardo. Solo il 4.76 per cento della forza lavoro torinese si sposta verso il versante Ligure, in special modo verso Genova, poiché la linea Torino – Savona non ha connessioni ferroviarie molto efficaci.

I flussi pendolari verso Asti ed Alessandria sono agevolati da buone connessioni ferroviarie. Sono presenti i flussi di una certa importanza da Torino verso Novara e i flussi pendolari Torinesi in uscita verso le altre Regioni sono del 14 per cento, contro il 5 per cento di flussi di torinesi che decidono di lavorare in altre Regioni del Piemonte diverse da Torino.

I sistemi del pendolarismo che fanno capo alla città di Alessandria mostrano uno scenario complesso: il pendolarismo in entrata ha una prevalenza di flussi di scala provinciale, con poche integrazioni provenienti da distanze più ampie, fino a Casale a Nord e fino a Voghera a est, mentre a sud i flussi risultano più allungati e si connettono quasi con l'hinterland genovese.

Se poi si analizzano i flussi legati a motivi di lavoro in uscita da Alessandria possiamo vedere che il 33,56 per cento di coloro che vi risiedono, lavorano all'interno della Provincia, mentre molto significativi sono gli spostamenti verso gli altri centri-zona della provincia (Novi, Casale, Tortona, Valenza, Acqui). Il 17,10 per cento dei flussi pendolari in uscita da Alessandria per motivi di lavoro si rivolgono al territorio tortonese, ma anche centri come Casale Monferrato e Novi Ligure sono di forte attrazione per i lavoratori alessandrini. La città metropolitana di Milano attira il 6,48 per cento della forza lavoro, dato non eccellente, dovuto anche alla difficoltà delle connessioni ferroviarie che non vedono una linea diretta Alessandria – Milano. I dati concer-

nenti Genova e Torino si equivalgono. La vicina Asti non costituisce per la forza lavoro Alessandrina un significativo polo di attrazione nonostante le connessioni ferroviarie e stradali siano buone, e le distanze siano relativamente brevi (circa 50 chilometri). La Lombardia è sicuramente la Regione che attira più flussi pendolari di tutto il territorio circostante: infatti, su base 100 di spostamenti al di fuori del Piemonte verso altre Regioni, il 51,02 per cento dei flussi si rivolge a questo territorio. Per i residenti di Alessandria la vicinanza con la Lombardia e la Liguria (essendo un territorio di confine per entrambe le Regioni) fa sì che il 17 per cento dei flussi pendolari in uscita da questo territorio vada a lavorare fuori Regione e invece solo il 9 per cento di coloro che si spostano lo facciano all'interno dei confini regionali.

L'attrattività di Alessandria come polo del pendolarismo con Milano appare quindi ancora poco sviluppata. Al contrario, i flussi del pendolarismo in uscita sono fortemente influenzati dall'attrattività di Milano e del core metropolitano, nonostante l'ampia distanza tra le due città e le difficoltà nella connessione ferroviaria: i pendolari che giornalmente si spostano da Alessandria a Milano, sono ben 335, e costituiscono un gruppo numeroso se confrontato con le altre destinazioni in uscita da Alessandria (ad esempio Torino o Genova, che sono assai più agevoli da raggiungere in treno). Tali dati (soprattutto se letti insieme con quelli prodotti dai centri minori dell'area, come Voghera e Novi) sembrano indicare le potenzialità per un aumento degli interscambi con Milano e le altre destinazioni lungo l'asse territoriale

(soprattutto con Pavia), in caso di un miglioramento delle connessioni via rotaia e del pieno inserimento della città nel sistema della mobilità della metropoli estesa milanese. E' inoltre presente un forte interscambio di pendolari con Asti, nelle due direzioni, a indicare un'interdipendenza forte tra le due città, che s'intensificherà certamente in seguito ai processi, in atto, di accorpamento delle funzioni di governo del territorio (Provincia, Camera di Commercio, tribunale, ospedali). Pavia è strettamente connessa, per quanto riguarda il pendolarismo, con la regione metropolitana milanese, ed è teatro di densi scambi con la città meneghina.

Pavia è una città media, posizionata lungo un asse autostradale importante e inserita, grazie al passante ferroviario, nel sistema metropolitano del trasporto su ferro, ma estranea alle reti nazionali e trans-territoriali dell'alta velocità. Grazie a tali caratteristiche essa appare in grado di attrarre flussi non soltanto dal proprio territorio provinciale, ma dal più ampio territorio tangente all'autostrada, fino ai Comuni del sud alessandrino come Novi, con i quali sono in atto intensità di scambi pendolari non indifferenti, e superiori ai flussi in uscita per le stesse direzioni. L'interscambio di pendolari con Milano, anche grazie al passante ferroviario, è forte in entrambe le direzioni, anche se i movimenti centripeti (da Pavia a Milano) sono numericamente assai superiori a quelli centrifughi (da Milano a Pavia). Il pendolarismo in uscita da Pavia predilige le destinazioni lungo l'asse infrastrutturale Alessandria – Milano, coprendo tutte le principali destinazioni con preferenza per i cen-

tri urbani. A una visione d'insieme, Pavia appare come un centro urbano pienamente integrato nel sistema metropolitano milanese, che ospita funzioni riguardanti le imprese (attività produttive, servizi avanzati) e le persone (servizi ospedalieri, culturali, formazione superiore) tali da garantirgli una buona attrattività, ma i suoi areali del pendolarismo sono caratterizzati anche dall'appartenenza al sistema lineare infrastrutturato che da Nord si dirige verso Alessandria, del quale costituisce un importante polo urbano: in questo senso, la città ha un ruolo importante negli assetti degli assi di corridoio che da Milano corrono verso Torino (sulla direttrice Sud, ma senza generare flussi che giungono oltre Alessandria) e verso Genova.

I dati sul pendolarismo relativi al comune di Voghera forniscono un'interessante rappresentazione della capacità attrattiva dei poli urbani secondari dell'asse sud-piemontese: pur essendo un piccolo centro, grazie alla buona dotazione stradale e ferroviaria, Voghera appare in grado di attrarre flussi da distanze relativamente lunghe (seppur con numeri non alti, se si eccettua il pendolarismo da Pavia), e addirittura da molte località del contesto metropolitano (da Vigevano a Lodi e Novara).

Più rilevanti sono i flussi in uscita: nonostante la distanza doppia, i flussi per Milano sono superiori a quelli per Pavia, a indicare come Voghera sia stata una delle destinazioni privilegiate nella "fuga dal centro" dei cittadini milanesi negli ultimi lustri.

La città fornisce pendolari anche al sistema alessandrino, seppur in misura minore rispetto ai flussi che si dirigono a Milano e a Pavia, e rispetto ai comuni di dimensioni simili, ma posizionati lontano dagli assi infrastrutturali mostra una marcata tendenza alla mobilità: certamente Voghera è un nodo della seconda cintura metropolitana di Milano e risulta ben integrata nei processi in atto alla scala metropolitana, come risulta anche dall'analisi delle dinamiche insediative e di quelle demografiche, nonostante la distanza dal core sia ampia. E' particolarmente indicativa, per quello che a prima vista potrebbe apparire come un "comune dormitorio", la capacità di attrarre flussi anche trans-provinciali, che è un forte indizio della presenza di un sistema policentrico (in assemblaggio) sull'asse che da Milano si orienta verso Alessandria e Asti, organizzato in maniera più complessa rispetto al modello metropolitano centro-periferia e in cui anche i centri minori hanno ruoli non trascurabili nelle dinamiche urbane e nei processi di sviluppo locale.

I dati relativi al Comune di Novi Ligure mostrano la situazione di un piccolo centro urbano localizzato in posizione marginale rispetto al sistema metropolitano, ma ben accessibile per via stradale in quanto localizzato a breve distanza dall'autostrada Milano – Genova e ben connesso con Alessandria.

A questa distanza da Milano, i flussi in entrata sono principalmente di portata provinciale, e i più corposi sono quelli originati dalla città di

Alessandria (spostamenti per motivi di lavoro, diretti alle industrie locali dell'agroalimentare, della logistica, della meccanica) e dai comuni contigui alla connessione autostradale e ferroviaria con Genova. Similmente, il pendolarismo in uscita è diretto in gran parte ad Alessandria a Genova, ma non mancano flussi corposi destinati ai poli urbani secondari dell'alessandrino, e a distanze più ampie verso Voghera e Pavia. Anche Milano riesce a esercitare una buona capacità attrattiva nei confronti dei residenti di Novi (115 spostamenti giornalieri).

Simile a quella di Novi Ligure, sia per dimensionamento che per posizionamento, è la situazione del Comune di Acqui Terme, al confine fra il territorio piemontese e ligure. È un territorio molto distante da Milano e i flussi in entrata sono di portata prevalentemente provinciale. Se si osservano i dati del pendolarismo è possibile notare come ci sia una forte movimentazione di pendolari da Ovada verso Acqui (166 persone), e un discreto numero di persone che da Acqui Terme si sposta nell'Ovadese. Sono rilevanti anche i flussi in uscita per Alessandria e, in misura minore, per Genova. Molto meno intensi, invece, gli scambi con Asti e Torino.

I dati concernenti il Comune di Casale Monferrato restituiscono appieno la posizione baricentrica rispetto alle aree metropolitane di Milano e Torino e alle altre città del Piemonte meridionale e Orientale. I flussi, pur numericamente non molto consistenti, connettono a una pluralità di poli urbani, sia in direzione nord (Novara e Vercelli) che sud (Asti e Alessandria, che resta la città con cui Casale ha il più forte interscambio). È parti-

colarmente importante, ai fini dell'accessibilità la presenza dell'autostrada A26, che garantisce facile connessione sull'asse Nord-Sud. Casale appare come "terra di mezzo" tra differenti sistemi, e potrebbe giovare grandemente di un upgrade delle connessioni via rotaia, a valorizzarne il luogo baricentrico nel Piemonte Orientale.

I dati relativi al Comune di Novara mostrano una fortissima interconnessione con il sistema milanese: sono rilevanti soprattutto i flussi in uscita verso Milano (3168 persone); ma anche i flussi in entrata da Milano, che costituiscono circa il 10 per cento degli ingressi, a testimoniare un ruolo attivo della città nel sistema economico metropolitano (come luogo della produzione, centro fornitore di servizi, città universitaria). Sono anche rilevanti le connessioni con Vercelli, nelle due direzioni. Grazie alla connessione ferroviaria, si hanno anche consistenti flussi per Torino, non paragonabili però a quelli con Milano. Novara rappresenta un potenziale e interessante caso di benchmark che mostra come la presenza di buone e rapide connessioni con le grandi città, possa permettere ai centri minori di svilupparsi non solo come generatore di pendolarismo ma anche come attrattore di flussi. Il 69,13 per cento dei residenti a Novara lavora nel proprio territorio di appartenenza, ma la vicinanza con Milano e le ottime connessioni ferroviarie e stradali ci fanno osservare che il 23,09 per cento dei flussi in uscita da Novara va verso il Milanese. Rileva, nello studio dei flussi in uscita, anche il dato di Torino e di Vercelli, mentre tutti gli altri centri del territorio non dimostrano un dato significativo. Interessante è

evidenziare i flussi verso la Lombardia, che contano un numero di 12.722 persone che si spostano per motivi di lavoro verso quei luoghi. Novara, contrariamente a Vercelli, subisce il fascino della Lombardia e il numero dei flussi pendolari in uscita per motivi di lavoro è del 27 per cento, contro l'8 per cento di chi si sposta in altre Province Piemontesi.

I dati sulla città di Vercelli mostrano un territorio posizionato sulla direttrice Torino – Milano, ma meno interconnesso, rispetto a Novara, alle dinamiche metropolitane milanesi.

Sono inoltre presenti flussi rilevanti con Torino (anche in questo caso favoriti dalla connessione ferroviaria). Non sono invece presenti flussi importanti tra Vercelli e le città del Sud Piemonte. Il 58,88 per cento dei vercellesi preferisce lavorare all'interno del proprio territorio, mentre la meta più ambita fuori Provincia è la città metropolitana di Milano, forte della vicinanza e delle ottime connessioni ferroviarie e stradali. Anche Casale Monferrato attira flussi in uscita da Vercelli, più di tutti i territori limitrofi, mentre Torino, seppur più distante, è molto ben connessa con Vercelli, tanto da avere l'11,23 per cento dei flussi in ingresso per motivi di lavoro. Anche Novara attira i lavoratori del Vercellese, città attigua anche se molto diversa. I residenti a Vercelli tendono a spostarsi dal loro territorio in misura superiore delle altre province prese in esame, tanto che il 26 per cento dei flussi pendolari per motivi di lavoro è rivolto verso altre province piemontesi e il 16 per cento va fuori dal territorio Vercellese.

I dati relativi al territorio di Tortona mostrano la situazione di un centro di medie dimensioni ben connesso a Milano: sono presenti flussi con Alessandria, ma anche rilevanti spostamenti di pendolari per Milano e per Pavia, e per tutte le destinazioni sull'asse con Genova. Discreti flussi si riscontrano anche con i territori dell'Emilia Romagna, in special modo verso Piacenza. I flussi del pendolarismo in entrata sono invece solo di scala locale.

I dati relativi al Comune di Ovada mostrano la situazione di un piccolissimo centro, che però si trova in una posizione strategica, ben connessa con Genova, ma anche molto influenzata dal territorio alessandrino. È l'ultimo Comune del territorio piemontese prima di entrare in Liguria. Essendo una città di confine, nella storia è passata di proprietà da una regione all'altra. Il pendolarismo in ingresso, pur numericamente non rilevante, proviene da Alessandria e Genova; quello in uscita, più consistente, dirige assai più verso Genova che verso Alessandria. Ovada non ha quasi scambi con centri più lontani ed estranei all'asse territoriale Genova – Alessandria: in particolare con Milano e Torino.

I dati relativi al Comune di Asti risentono del ridimensionamento delle connessioni ferroviarie sofferto dalla città negli ultimi anni: Asti attira pendolari prevalentemente dal territorio provinciale, mentre non è in grado di attrarre flussi rilevanti dalle città e dai territori più distanti.

I flussi pendolari in uscita dimostrano che la città di Torino è il maggior

polo di attrazione con 1.844 pendolari che si spostano giornalmente verso quella zona per motivi di studio e di lavoro. Altre città che convogliano gli spostamenti sono Alessandria e la vicina Alba. Milano non è un territorio così frequentato dagli astigiani, in primo luogo a causa dei problemi di connessione su ferro; ci sono pochissimi treni per Milano che passano dall'asse Torino – Alessandria – Milano, ed è sempre richiesto almeno un cambio; oppure è necessario passare da Torino, con un allungamento della tratta (e anche in questo caso almeno un cambio). Sono molto scarsi anche gli interscambi di flussi con le città liguri. L'analisi dei flussi dovuti a motivi di lavoro del territorio astigiano dimostra che il 63,04 per cento dei residenti sono impiegati a livello lavorativo su questo territorio. I flussi pendolari per motivi di lavoro verso la città metropolitana di Torino sono rilevanti, anche se non più come negli scorsi decenni, quando Torino rappresentava il polo industriale più importante del settore automobilistico e vedeva convolare verso di essa la maggior parte della forza lavoro piemontese. Altro dato rilevante è quello che riguarda i flussi in uscita da Asti verso Alba. Il 12,44 per cento dei residenti sul territorio astigiano si sposta verso l'albese per motivi di lavoro, nonostante le connessioni ferroviarie siano carenti e la maggior parte delle persone utilizzi il proprio mezzo privato per gli spostamenti, che potrebbero essere più veloci a fronte di connessioni più strutturate.

Per ciò che attiene alla vicina Alessandria (che dista una cinquantina di chilometri dall'astigiano), il dato interessante dei lavoratori che si spostano

su questo territorio è del 3,38 per cento. Un numero non così elevato data la vicinanza e le ottime connessioni stradali e ferroviarie. Milano non rappresenta, al momento, un polo di attrazione lavorativa per i residenti astigiani, forse anche scoraggiati dalle cattive connessioni ferroviarie. Solo l'8 per cento degli astigiani sceglie di lavorare fuori regione, preferendo opportunità lavorative offerte in ambito regionale. Incide sicuramente nelle scelte la città metropolitana ed il territorio Albese.

I dati relativi alle città di Alba mostrano un buon tasso d'interscambio (in entrambe le direzioni) con le città del Sud-Ovest del Piemonte e con Torino, mentre i flussi sono molto scarsi con centri urbani e territori più distanti.

La città risulta peraltro notoriamente sottodotata dal punto di vista delle connessioni stradali e ferroviarie. La sua attrattività, anche a scala sovra-regionale, è determinata assai più dai flussi turistici che non da quelli del pendolarismo (e sarà quindi esaminata in altra sezione del report conclusivo).

I flussi del pendolarismo di Genova mostrano areali estesi all'intero territorio ligure e all'asse Nord-Sud fino a Alessandria, in entrambe le direzioni. Oltre tale scala, sono presenti interscambi con le principali città del sud Piemonte e con Milano (690 pendolari si spostano ogni giorno verso la città Lombarda, mentre sono 122 i milanesi che si muovono verso Genova). Molto scarsi invece gli scambi con il Sud-Ovest Piemonte e con Torino.

I dati relativi alla città di Savona mostrano un sistema del pendolarismo molto più limitato territorialmente di quello di Genova, che comprende so-

stanzialmente solo l'arco ligure anche a causa delle difficoltà di connessione verso nord (soprattutto su ferro) gli interscambi con i territori del cuneese, del torinese e dell'astigiano sono molto scarsi.

L'analisi generale sui flussi pendolari per motivi di lavoro delle province piemontesi dimostra in modo lampante che la popolazione residente sceglie di vivere in prevalenza sul territorio dove lavora, sia motivi pratici legati alle comodità, sia per motivi legati agli spostamenti; questo dato è molto efficace per capire le dinamiche che influenzano le scelte di vita delle persone.

Se le variabili legate alla mobilità ed agli spostamenti dovessero cambiare, e le condizioni fossero nettamente migliori, sia in termini di riduzione degli orari di percorrenza delle distanze, sia in termini di frequenza delle percorrenze, il dato appena visto potrebbe essere soggetto a modifiche nel tempo. L'analisi dei flussi pendolari per motivi di studio è stata trattata ampiamente in altri elaborati finali, per cui non saranno oggetto della ricerca, anche se questo è un dato significativo per comprendere quanto stiano diventando importanti per il territorio sia il polo universitario di Asti, sia quello di Alessandria per il numero di corsi programmati e per la varietà dell'offerta formativa odierna».

Gli indici di mobilità

L'indice di mobilità esprime il rapporto tra la somma dei flussi in entrata ed in uscita dal Comune per motivi di lavoro e la popolazione occupata del Comune stesso (sempre su dati Istat 2011): un dato significativo, in quanto alti tassi di mobilità interna e esterna sono tipici dei sistemi policentrici metropolitani e di city-region e dei sistemi di corridoio territoriale. L'elaborazione dell'indice di mobilità nei territori in esame «mostra come tutta l'area sia oggetto di densi spostamenti pendolari, che s'intensificano nelle regioni metropolitane, ma includono anche le città medie che si collocano ai margini del sistema metropolitano allargato: a ovest di Milano l'area ad alta mobilità giunge fino ai confini di Vercelli e si spinge ben oltre Vigevano, mentre a nord e a est del capoluogo si estende anche a distanze maggiori lungo i principali assi di corridoio. Sull'asse verso Sud-Ovest l'area ad alta mobilità giunge quasi senza indebolirsi fino a Alessandria e a Genova, ma interessa solamente i comuni situati lungo l'asse autostradale: in questo senso pare sia in saldatura un corridoio territoriale ancora "debole", in cui però già si rintracciano gli elementi tipici di tali sistemi. Più limitata invece l'area di densa mobilità della regione metropolitana torinese.

Questi indizi trovano una prima conferma nella variazione dell'indice di mobilità nell'ultimo decennio registrato (2001-2011): tutti i principali centri urbani dell'area sud del Piemonte, a differenza dei territori marginali circostanti, mostrano aumenti

della mobilità. Alessandria e anche Asti, appaiono essere in via di maggiore interconnessione e sintonizzazione con Milano e Torino e con le rispettive dinamiche metropolitane (per un approfondimento di questi dati si rimanda alla versione completa del report, che conterrà dati sulle dinamiche sociali, economiche ed urbane).

Si evince come sia presente nel sistema territoriale del sud Piemonte un buon livello d'interscambio tra i centri urbani maggiori (capoluoghi di provincia) e tra le città minori, che supera la dimensione dei sistemi metropolitani di Torino e Milano e interessa l'area vasta. Ad essere interessate da tali dinamiche sono anche le città medio-piccole e i territori contigui ai principali assi infrastrutturali, che sono generatrici e ricettrici di flussi provenienti da una molteplicità di altri territori, anche su distanze medio-lunghe: una situazione analoga a quella che si riscontra nei corridoi territoriali in cui sono in atto dinamiche virtuose di crescita urbana ed economica (per esempio, lungo la via Emilia o nel tratto dell'A4 da Milano a Venezia). La dimensione di tali flussi attualmente non consente, però, di individuare nell'area un corridoio territoriale "maturo", se non in alcuni tratti (da Milano a Pavia e, in misura minore, a Voghera e Tortona; da Torino a Asti), anche e soprattutto a causa della scarsa dotazione d'infrastrutture per la mobilità, in primo luogo per quella su rotaia. La direttrice che connette Torino e Milano passando per Asti e Alessandria, pur penalizzata rispetto a quella passante per Novara e Vercelli dall'assenza di treni ad alta velocità e dalla scarsa

frequenza e linearità delle connessioni, attraversa un sistema territoriale densamente urbanizzato, in cui sono presenti tutte le condizioni di partenza per lo sviluppo di un sistema integrato di corridoio, in cui, non solo le città principali, ma anche quelle minori potrebbero conseguire alti livelli di attrattività: a inibire tali dinamiche pare essere, più che una mancanza del tessuto economico, sociale o urbano, la situazione infrastrutturale. I dati non evidenziano invece un interscambio significativo di flussi tra il sud del Piemonte e l'arco ligure, con la sola eccezione dell'asse territoriale Genova – Milano. Gli ostacoli orografici, uniti ai noti problemi infrastrutturali, hanno finora inibito la densificazione dei flussi pendolari nell'area (l'analisi più approfondita delle altre dinamiche territoriali consentirà però di meglio specificare l'attuale assetto delle relazioni tra le città liguri e sud-piemontesi e le possibilità di sviluppo di tale sistema trans-regionale)».

Mercato immobiliare

Il project work contiene un capitolo dedicato al mercato immobiliare. Una scelta non casuale perché una dotazione infrastrutturale e un sistema di trasporto efficiente fanno la differenza di un territorio e quindi i valori del patrimonio immobiliare, e dei terreni, sono strettamente connessi alla reale potenzialità di fruizione.

«Analizzando i dati relativi ai prezzi al metro quadro degli immobili situati sui territori trattati, si evince – rileva il documento – che i prezzi del 2020 hanno risentito della crisi immobiliare dello scorso decennio e sono diminuiti su tutto il territorio nazionale di oltre il 40 per cento. A rilevare questo dato sono le analisi svolte da Tecnocasa, operatore del mercato immobiliare, che ha analizzato l'andamento dei valori immobiliari dal 2007 al 2017 nelle città. I grandi centri come Milano e Torino hanno perso molto meno rispetto alla media nazionale. In particolare Milano, dove gli immobili hanno perso solo il 26,3 per cento del loro valore. In generale il 2012 è stato l'anno peggiore per il mercato ed è per questo motivo che, in questo elaborato, sono stati rapportati i valori del 2012 con il 2020. Le zone centrali del Milanese sono quelle che tengono di più. In proporzione anche le zone centrali della città metropolitana di Torino reggono rispetto alla sua periferia. Se si rapportano poi i dati di questi due grandi centri con quelli delle città prese in esame fino ad ora,

si possono notare le differenze sostanziali di prezzo al metro quadro. Alessandria ha un valore al metro quadro di 640 euro per l'anno 2020, contro i 2820 euro di Milano, ad esempio. Proprio questo dato è espressivo per capire i ragionamenti precedentemente fatti dagli attori intervistati.

Anche il valore di Tortona, ad esempio, 688 euro rispetto a Milano è molto più basso. Tortona è un centro relativamente vicino a Milano e con connessioni più veloci dista da Milano come una sola fermata di metro. Se si comprasse casa a Tortona, a fronte di un budget stabilito, anziché acquistare un bilocale, si potrebbe prendere una villetta immersa nel verde.

Anche i territori marginali del Piemonte che sono ben connessi con Genova hanno un prezzo decisamente inferiore. Questo significherebbe che i residenti a Genova potrebbero decidere di stabilirsi in territori come Ovada o Acqui Terme o Novi Ligure, preferendo abitazioni più grandi e confortevoli ed allontanandosi dal caos, dal traffico e dallo smog del centro Ligure.

Stesse considerazioni è opportuno farle per i fabbricati commerciali o industriali. Se i costi al metro quadro sono notevolmente più bassi, anche l'affitto dei locali commerciali scende notevolmente spostandosi dai centri. Ci sono, ad esempio, nel territorio alessandrino e nel tortonese dei punti di logistica importanti per lo smistamento e spedizione dei materiali prodotti; se i costi fissi dell'azienda si riducessero, a fronte dei medesimi servizi che trova nei grandi centri, sicuramente la scelta di spostare lo stabilimento avverrebbe in tempi brevi. La pandemia da covid-19 ha ridefi-

nito e accelerato molte questioni che da tempo sono in sospenso, ed ha fatto sì che i decisori riconsiderassero un nuovo modo di organizzare gli spazi, sia abitativi sia dell'industria e del commercio. Il tema della riduzione del divario fra territori metropolitani ed aree rurali deve essere preso in esame sia per ciò che attiene alla qualità della vita delle persone, ma deve anche essere preso in esame dal punto di vista aziendale. Queste le valutazioni che sono importanti per capire quanto cambierebbe la demografia del territorio se il divario fra le aree di periferia ed i grandi centri fosse appianato. Questo divario si livellerebbe anche per ciò che attiene al costo al m/q delle abitazioni. Sicuramente nei territori marginali il prezzo delle abitazioni crescerebbe a fronte della domanda da parte della popolazione che verrebbe ad abitarci.

Per concludere, osserviamo la variazione del reddito medio mensile delle famiglie dal 2012 al 2020.

Questo è un elemento importante per capire che, a fronte di una diminuzione considerevole del prezzo al metro quadro degli immobili, gli stipendi medi delle famiglie sono cresciuti, di poco, ma in quasi tutti i territori. Per questo, a parità di potere d'acquisto delle famiglie, comprare un'abitazione in un territorio marginale costituisce ad oggi un buon compromesso, a fronte di una crescita futura del mercato, sempre se le connessioni ed i servizi saranno migliorati».

Specializzare il territorio

Il documento redatto analizza i dati che fino ad ora sono stati prodotti sulle dinamiche dei flussi pendolari. Questi dati evidenziano che molto si potrebbe fare per lo sviluppo locale, partendo da soluzioni che sono già conosciute, presenti sui tavoli di contrattazione Regionale.

«Facendo un parallelismo con la Cina, il sindaco di Asti, Maurizio Raserio, ha raccontato che nei suoi viaggi di rappresentanza verso questo paese, si è reso conto della velocità con cui le condizioni di mobilità cambiano da una visita all'altra. Nel giro di pochissimi mesi evolvono i collegamenti, migliorano le viabilità, crescono i raccordi, aumenta il numero delle linee e delle connessioni. Occorrerebbe – scrive l'autrice – eliminare un po' di burocrazia, velocizzare i tempi di realizzazione dei progetti, perché un territorio ricco di cultura, di buone idee innovative come quello Italiano non è da meno a qualsiasi altro paese della comunità Europea, e di altri paesi del mondo. L'unione degli interessi dei vari territori per riuscire a raggiungere un risultato comune è “il focus” che porterà ad un miglioramento generale delle condizioni di vita di tutta la popolazione italiana. Per fare in modo che questo cambiamento avvenga, occorre lavorare per obiettivi cercando di sviluppare punto per punto una serie di iniziative inserite in uno specifico piano di azione comune.

È emerso dalle interviste svolte che gli attori sono concordi a partire da un miglioramento delle linee già esistenti, sia in termini di svecchiamento dei

convogli, sia in termini di aumento della frequenza dei treni, ma anche in termini di velocizzazione delle tratte, intese come ramificazioni secondarie degli assi dell'alta velocità.

Questo processo di svecchiamento comporterà sicuramente lo scoglio maggiore ed anche il più oneroso da superare, ma è un passaggio obbligato per raggiungere un livello di qualità e di efficienza conforme agli standard qualitativi dei paesi Europei confinanti con l'Italia.

Si dovrà tenere conto, nella programmazione degli orari delle linee secondarie di tutta la movimentazione dell'alta velocità per fare in modo di avere la connessione con tutti i territori principali, ma anche con quelli secondari. Questo porterà ad un'accessibilità totale su tutto il territorio ottimizzando i tempi di spostamento. Sicuramente questo primo intervento è fondamentale per dare l'avvio allo sviluppo del corridoio territoriale. Questi temi, sono presenti su molti tavoli di discussione; i tempi sono ormai maturi per prendere delle decisioni e per attuare delle misure concrete di cambiamento. Si deve lavorare sincronizzando i vari progetti per avere linee efficienti su tutto l'asse territoriale. Già sviluppando in modo adeguato questo primo punto, si potrebbero vedere cambiamenti nelle dinamiche dei flussi in entrata ed uscita dai territori. In breve tempo le persone potranno scegliere se continuare ad utilizzare il mezzo privato, il bus o il treno, sicuramente si trarrebbe un dato interessante.

Il passaggio successivo dovrebbe essere il potenziamento delle tratte secondarie, ma anche la riqualificazione delle aree dismesse e di quelle abbandonate (esempio della linea Asti – Nizza – Alba; della linea che da Castellazzo Bormida raggiunge Alessandria, Bra – Ceva; Asti – Chivasso). Ci sono linee in disuso che potrebbero anche essere riqualificate a livello turistico creando dei percorsi turistici con locomotive del passato; in questo modo si ridarebbe vita a territori marginali che senza il treno si sono spenti. È poi fondamentale pensare a livello organizzativo a “Piani territoriali condivisi” che permettano di partecipare insieme a bandi Regionali, Nazionali, Comunitari; quest’aspetto prevede una strategia comune e una visione comune di sviluppo. Questa programmazione, in parte, sta già avvenendo, ma la partecipazione a bandi ed a progetti condivisi che dovrebbe comprendere anche players fondamentali nello sviluppo del territorio: le banche.

Giorgio Galvagno, ex parlamentare astigiano e da poco nominato presidente della Cassa di risparmio di Asti, afferma che la circolazione di denaro parte delle banche e che quindi con la partecipazione delle banche ai tavoli di sviluppo si potrebbero avere risultati molto più soddisfacenti perché afferma: “Quanto più si muove il denaro, tanto più circola la ricchezza”.

Il miglioramento delle connessioni ferroviarie scatenerrebbe sul territorio un effetto domino: i flussi pendolari avrebbero un cambiamento di tendenza. Si potrebbe immaginare uno scenario in cui quelli che cercano lavoro, amplirebbero gli orizzonti di ricerca poiché, per andare da Asti a Milano

ci impiegherebbero meno di un’ora e trenta e meno di un’ora da Alessandria (meno del tempo necessario per arrivare dalla periferia di Milano a Milano Centro).

Per contro, chi lavora a Milano sarebbe influenzato da questi tempi di percorrenza per decidere di spostare la propria residenza in territori meno centrali, dove i ritmi di vita sono più tranquilli, più lenti, dove il costo al metro/quadro delle abitazioni è di gran lunga inferiore e con lo stesso investimento di denaro per comprare un appartamento di due stanze nel centro di Milano, si avrebbe la possibilità di avere una casa con giardino immersa nel verde del Monferrato.

Questo creerebbe il ripopolamento dei piccoli centri rurali; in questo modo le amministrazioni si vedrebbero obbligate a ridefinire l’offerta culturale, sportiva, del tempo libero, dello shopping, degli spettacoli, del cinema, del teatro, dell’intrattenimento per le famiglie con bambini, delle palestre, dei parchi avventura. Le amministrazioni del territorio dovranno lavorare per organizzare servizi per le famiglie, per le coppie giovani, per gli anziani.

A questo punto nascerà la concorrenza fra territori limitrofi nell’organizzazione delle strutture, degli spazi, dei programmi perché più è organizzato e servito un territorio, più la gente è disposta a valutare quel tipo di offerta. Per questo motivo è necessario pensare ad una dimensione di corridoio dove è di fondamentale importanza pensare ad una specializzazione del territorio che porterà a ciascuno benefici nel lungo periodo. Anche perché con lo sviluppo di un mercato variegato, ognuno sceglierà di vivere in un posto piuttosto che in un altro in base alle

proprie preferenze e necessità. Coloro che vorranno vivere nel verde si sposteranno, ad esempio, nel Monferrato, lungo il Ticino, sulle colline astigiane; invece coloro che prediligono gli ambienti urbani potrebbero stabilirsi nelle città che hanno migliori offerte di servizi (sanitari, di welfare, culturali, sportivi, commerciali, per il leisure). Queste scelte saranno determinate dai bisogni dei singoli: una famiglia con figli cercherà la propria abitazione vicino alle scuole; gli anziani vicino ai servizi sanitari e agli ospedali; gli sportivi vicino a palestre, campi sportivi o piscine. Con l’aumento della popolazione aumenterà la domanda di lavoro. Intanto sul versante aziende, poiché l’affitto dei capannoni è inferiore nei territori marginali, queste ultime decideranno di spostare la produzione in aree più tranquille, ma ben servite a livello logistico sia dal punto di vista stradale, autostradale e ferroviario. Con l’entrata in funzione del terzo valico, la Tav, ci saranno grandi spostamenti di merci su questo corridoio, per cui essere sull’asse degli spostamenti non può che essere economicamente interessante per le aziende che facciano parte di quel territorio. Intanto gli amministratori locali dovranno studiare, con le associazioni di categoria, le camere di commercio e le banche, nuove agevolazioni da proporre per far sì che l’azienda sfrutti queste opportunità in quel territorio. Si potrebbero valutare agevolazioni nel pagamento dei tributi, agevolazioni per le energie rinnovabili da adottare in azienda, incentivi per lo smaltimento dei rifiuti industriali, agevolazioni per i dipendenti, asili comunali dislocati vicino ai centri produttivi, e molti altri servizi fondamentali.

L’inizio del trasferimento di alcune aziende attirerà altre aziende dell’indotto ad essere vicine a quella per cui lavorano, e questo effetto domino continuerà anche a livello industriale e produttivo.

Un territorio già dotato naturalmente di bellezze naturali, artistiche, architettoniche, di prodotti enogastronomici certificati, di vini e di cantine di grido, vedrà anche un aumento rapido del turismo.

L’offerta turistica di questa parte di Italia è già molto ben strutturata, ma questi cambiamenti saranno la molla per creare una rete di operatori che lavorano insieme per studiare itinerari e percorsi nuovi. La rete dovrebbe lavorare anche sugli spostamenti e le connessioni interne fra operatori, proponendo combinazioni di itinerari che inducono il turista ad usufruire di un’offerta più ampia e strutturata.

Oggi, a causa del covid-19, si cerca sempre più un turismo di prossimità, sicuro, a misura di famiglia e quindi sarà il motivo per il quale si sceglieranno percorsi non usuali e bellezze di nicchia.

Ritornando alla bicicletta, in questo contesto si propenderà sempre più a vacanze il cui filo conduttore sarà la salute, la lontananza dall’inquinamento, dal caos delle grandi città, al riposo dello spirito e della mente.

Un territorio meglio connesso, più strutturato, con migliori servizi per gli individui, per le famiglie, per le imprese attirerà gente stimolata al trasferimento della propria residenza, dalle grandi città si ritornerà a vivere in periferia, in centri più tranquilli, nelle campagne.

Il sociologo Eric Charmes parlava di “vendetta dei villaggi”; è importante porre l’accento come, specie in questo periodo di post-pandemia (il testo è stato aggiornato e presentato prima della seconda ondata, ndr) dove il distanziamento sociale è fondamentale per evitare contagi, lo spazio sia diventato fondamentale. Si sente la necessità di allontanarsi da zone affollate, dall’inquinamento; gli individui sentono la necessità di una vita più tranquilla, di spazi più ampi, di metrature più grandi per le proprie abitazioni. La scelta che ciascuno è disposto ad operare dipende anche dalla differenza dei prezzi al metro/quadro delle abitazioni delle zone periferiche rispetto ai grandi centri.

Con connessioni migliori chi risiede nel milanese verrebbe ad abitare in periferia poiché potrebbe metterci meno tempo a spostarsi da Milano ad Alessandria piuttosto che spostarsi all’interno della città metropolitana. Inoltre ci sarebbe la possibilità di avere abitazioni più grandi del semplice appartamento cittadino; case con giardini, più stanze per una famiglia, la possibilità di adottare un animale per i bambini, paesi a misura di famiglia dove, oltre a condurre una vita più tranquilla in termini di affollamento sarebbe meno caotica, si vivrebbe anche lontano dallo smog, dai pericoli, dagli assembramenti e dalle malattie. Questo fenomeno porterebbe un’inversione di tendenza alla demografia del territorio. Si creerebbe la necessità di pensare a servizi più puntuali per giovani, per anziani, per famiglie con figli, per sportivi, per amanti della cultura, del teatro, del cinema, delle visite guidate e delle escursioni. Per effetto della domanda di abitazioni

anche il costo delle case aumenterebbe creando benessere economico a chi è proprietari di immobili.

In questo periodo è fondamentale per le amministrazioni ripensare all’organizzazione del territorio cercando di limitare le disparità di servizi fra i luoghi rurali e i grandi centri. Per rendere attrattivi questi luoghi occorre prima di tutto ripensare alle soluzioni legate alla mobilità sia stradale sia ferroviaria, in modo da agevolare il pendolarismo sia di chi va a lavorare, sia di chi si sposta per motivi di studio o per turismo. Le amministrazioni di tutti i territori si devono adoperare per avere la copertura totale della banda larga, necessaria per svolgere lo smart working, ma anche per tutti quei servizi on line da parte delle amministrazioni, per e-commerce e per poter accedere ai servizi sanitari da remoto. Alcuni territori oggetto della ricerca, stanno già studiando soluzioni per la programmazione territoriale, ma occorrerebbe una rete di soggetti che lavorano per ottenere questi risultati non solo in ambito Regionale, ma su scala più vasta.

Si conclude dicendo che le soluzioni adottate dagli altri paesi europei tengono meno conto dei confini regionali, ma lavorano per obiettivi di più largo raggio. Occorre avere una visione policentrica dello sviluppo che porterà soluzioni ottimali, come è stato per gli altri corridoi territoriali vicini a questo.

Indice

Presentazione	3
Introduzione	5
Tutto nasce su un ‘Galletto’	7
Storia della Fondazione	11
Evoluzione e commissioni	62
I Presidenti	81
Iconografia	82
Studi	89

La Fondazione Slala – Sistema Logistico del Nord-Ovest d'Italia è nata nel 2003 come società a responsabilità limitata e trasformata in Fondazione nel 2007. Nel 2019 diventando una Fondazione di partecipazione ha modificato gli scopi sociali e l'architettura statutaria per ampliare l'attività che all'originale mission della logistica delle merci ora aggiunge quella della mobilità delle persone e della formazione. Enti pubblici, associazioni bancarie, associazioni di categoria, associazioni private di natura commerciale sono rappresentati nella nuova Slala che si prefigge di esercitare una attività mirata allo studio e alla promozione del sistema logistico del Nord-Ovest dell'Italia, con particolare riferimento alle aree comprese nel territorio del basso Piemonte, collegato con i porti liguri e le aree a questi connesse, destinate a ricevere l'allocazione di insediamenti dedicati alla logistica, in grado di sviluppare iniziative tendenti alla valorizzazione delle strutture industriali e del settore terziario, nonché alle infrastrutture per il trasporto e la movimentazione delle persone e delle merci, esistenti o da realizzare, nonché per le lavorazioni e manipolazioni accessorie, con particolare riguardo alla rete ferroviaria e ai connessi centri di smistamento.

La storia della Fondazione Slala di Alessandria, costituita, grazie a un'idea di Fabrizio Palenzona all'epoca presidente della Provincia di Alessandria, nel 2003 come società a responsabilità limitata e poi trasformata prima in Fondazione e poi in Fondazione di partecipazione, è la storia di un territorio che ha saputo capire, prima di altri, le potenzialità e le opportunità della logistica. Ma è anche la narrazione di un rapporto difficile con questo progetto di sviluppo che ha registrato alti e bassi, arrivando a un passo dalla liquidazione della Fondazione. Dopo l'elezione, nel novembre del 2017, alla presidenza di Cesare Rossini è iniziato un processo di recupero, rivitalizzazione e sviluppo progettuale che non solo ha invertito le sorti di Slala, ma ha saputo anche aprire nuovi fronti, dalla formazione scolastica e professionale alla mobilità delle persone, di una azione che ha superato i confini della provincia alessandrina arrivando ad abbracciare quella di Asti, dando vita a un solido punto di riferimento per l'intero basso Piemonte e aprendo contemporaneamente le porte alle maggiori istituzioni pubbliche e operatori privati della Liguria.

La Fondazione è inoltre diventata socia, nel 2020, della Green Building Council Italia. Slala ha definito un protocollo di sostenibilità orientato agli hub logistici e alla logistica più in generale, tratteggiando delle linee guida, articolate su dieci strategie efficaci, affinché possano divenire nel tempo, uno "standard de facto" per la logistica e per la valutazione dei suoi impatti sull'ecosistema. Il "Protocollo Slala" ha ricevuto l'apprezzamento della Bei (Banca europea per gli investimenti) e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.



Enrico Sozzetti. Giornalista professionista. Da oltre venticinque anni si occupa di economia. Ha scritto per 'Il Sole 24 Ore', 'Il Corriere della Sera' (inserto Economia), l'agenzia Agi di Torino, 'Il Giornale della Logistica', 'Il Piccolo' di Alessandria (è stato responsabile della pagina di 'Economia & Lavoro'), il quotidiano online Alessandrianews, il magazine online CorriereAl e 'Il Monferrato' di Casale. Ha realizzato reportage su Cina e Israele ed è autore del blog 160caratteri.wordpress.com.

Ha curato tre dossier dedicati all'economia alessandrina e i volumi 'Dal feltro al dirigibile' (storia delle aziende della provincia); 'La cucina delle emozioni' (enogastronomia fra storia, impresa e valorizzazione del territorio lungo le antiche 'vie del sale'); i libri dedicati ai 50 anni dell'Api, i 60 anni della Cisl, i 40 anni della Scuola Edile di Alessandria, i 50 anni

della Uil di Alessandria; 'I contenitori del vino' (quaderno del Collegio Costruttori dedicato alle cantine sociali e all'architettura del paesaggio); 'Sono Beppe d'la Ruchetta' (vita da cuoco e non solo di Beppe Sardi); 'Alessandria – Gli ultimi 50 anni, Una finestra sugli eventi socioeconomici', edito dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria. È coautore del romanzo, ispirato a fatti veri, 'Il Vangelo perduto' (LAREditore) pubblicato nel 2019.



In copertina:

Le immagini dello scalo ferroviario di Alessandria, del sistema portuale genovese, del trasporto su rotaia di merci e passeggeri e del trasporto pubblico su gomma rappresentano la sintesi dei settori in cui si sviluppa l'attività della Fondazione Slala.

Le immagini storiche sono tratte dal volume "Ferrovie nel Piemonte preunitario", pubblicato nel 2018 da Hoepli. In copertina, la stazione di Felizzano; sul retro, la stazione di Serravalle Scrivia.

ISBN 978-88-31-23637-9



€ 22,00 (i.i.)