

LA LOGISTICA DEL TERZO MILLENNIO NEL BASSO PIEMONTE

ENRICO SOZZETTI

I QUADERNI DELLA
FONDAZIONE SLALA

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.



SISTEMA LOGISTICO DEL NORD OVEST D'ITALIA

LA LOGISTICA DEL TERZO MILLENNIO NEL BASSO PIEMONTE

Enrico Sozzetti



SISTEMA LOGISTICO DEL NORD OVEST D'ITALIA

I QUADERNI DELLA FONDAZIONE SLALA

I QUADERNI DELLA FONDAZIONE SLALA
NUMERO 2

© Prima edizione novembre 2021

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

Immagini:

- Fondazione Slala
- Wikipedia



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

Presentazione

«La svolta? Credo sia tutta nell'azione corale che abbiamo promosso, nella sinergia, nel dialogo fra sindaci e istituzioni, nel fare massa critica essendo capaci di superare i singoli localismi, nel lavorare per l'interesse e il futuro di un'area vasta. Perché quando arriveranno i risultati, i vantaggi saranno per tutti, nessuno escluso». Maura Pastorino, sindaco di Predosa, ha sempre parlato chiaro, fin da quando ha preso corpo il progetto di lavoro per il casello autostradale di Predosa. E nelle sue parole si ritrova lo spirito con cui la Fondazione Slala - Sistema logistico del nord ovest d'Italia ha continuato a lavorare nel 2021 con un solo obiettivo: creare le migliori condizioni possibili affinché i territori del Basso Piemonte sviluppino logistica e reti infrastrutturali al servizio di un'area vasta che va dal sistema dei porti liguri di Genova e Savona Vado all'entroterra naturale, che comprende sia il basso alessandrino, sia l'astigiano. «Per fare tutto questo è fondamentale il dialogo, l'elaborazione di progettualità affidate a tecnici di grande competenza, il con-

fronto con le pubbliche amministrazioni fino ai parlamentari, il coinvolgimento degli operatori privati pronti a cogliere le nuove opportunità che maturano nei territori. Grazie agli esperti che Slala ci ha messo a disposizione e allo spirito di totale collaborazione che ha contrassegnato l'atteggiamento di altre amministrazioni comunali, penso per prime quelle di Acqui Terme e di Ovada, si è capito - aggiunge Pastorino - che il nodo del casello non interessa solo un Comune, bensì un'area vasta. Ecco perché questa volta la progettualità assume tutta un'altra connotazione».

Cesare Rossini, presidente di Slala, ha puntato con convinzione su una organizzazione interna che nell'arco di un paio di anni ha portato prima alla nascita e poi al consolidamento di alcune Commissioni cui sono stati affidati compiti specifici. Nel corso 2021 non sono mancate poi altre novità, come la nascita di due Circuiti, promossi dalla stessa Fondazione, e la prima edizione della mostra, ospitata ad Asti, dedicata ai 170 anni della linea ferroviaria Torino - Genova.

Il volume racconta le singole attività, i processi avviati e i primi risultati concreti, a partire dallo studio trasportistico per il nuovo scalo ferroviario di Alessandria e dal progetto del casello di Predosa. Quest'ultimo rappresenta una delle sintesi più efficaci del lavoro impostato quest'anno. «La logistica - è la riflessione di Roscini - sta vivendo una fase di profondo cambiamento. E uno di questi riguarda la tipologia degli addetti che devono avere profili avanzati, digitali, altamente professionalizzanti. Ecco perché sono stati concretizzati dei Protocolli di intesa con le istituzioni scolastiche superiori di Alessandria, Asti e Tortona che prevedono la messa in atto di politiche attive indirizzate al coordinamento tra l'offerta formativa delle scuole e la domanda che arriva dalle aziende del Basso Piemonte allo scopo di creare sinergie capaci di migliorare l'indice di occupazione e della competitività del settore terziario e industriale».

Quanto accaduto negli ultimi due anni, nonostante la pandemia, testimonia una inversione di rotta significativa, non solo dell'azione promossa da Slala, ma della capacità di risposta e reazione dei territori. «Quello che oggi vedo è il recupero di quello spirito, un rinnovato coinvolgimento di istituzioni pubbliche ed enti economici. Dobbiamo essere uniti per competere. 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». Le parole sono di Fabrizio Palenzona, già alla guida della Fondazione.

«L'idea di Slala in linea con quella di Giacomo Costa, che ha creato l'interporto di Rivalta Scrivia, è quella di un quadrante che guarda al nord ovest e all'Italia, teso a intercettare uno sviluppo che passa attraverso il sistema dei porti liguri che hanno bisogno di piattaforme e strutture per dare un servizio vero alle merci. Questa logistica competitiva e tecnologica - aggiunge - rappresenta un'enorme occasione per il mercato del lavoro ad alto valore aggiunto».

«La realizzazione del sistema logistico retroportuale raggiungerebbe l'obiettivo di potenziare il tessuto economico del Basso Piemonte integrando il terminale portuale genovese con un complesso di aree retrostanti, collegate alle reti autostradali e ferroviarie, dedicate al deposito, alla lavorazione, allo smistamento e all'inoltro terrestre delle merci» puntualizza Marco Gabusi, assessore ai trasporti e infrastrutture della Regione Piemonte.

Il futuro del Basso Piemonte

Infrastrutture: il punto della Commissione Interventi strategici

A giugno la Fondazione Slala ha definito una proposta di programma di interventi infrastrutturali per il rilancio del sistema logistico del Nord-Ovest che rappresenta non solo un quadro di sintesi di quello che sarebbe necessario all'intero sistema, ma anche di ciò che si può realizzare. Accanto alle indicazioni che esprimono la mission della Fondazione vi sono progetti per i quali Slala ha ricevuto incarichi specifici e che nel corso del 2021 hanno iniziato a svilupparsi. Il programma è stato trasmesso al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, al Commissario Straordinario Marco Bucci, alle Regioni Liguria e Piemonte, ai presidenti delle Province di Alessandria, Asti, Savona, a digITALog Spa.

Il documento è stato realizzato dalla Commissione 'Interventi strategici'

- composta da Cesare Rossini, presidente; Angelo Marinoni, Federico Nicola, Piercarlo Rossi (coordinatori), Mauro Caliendo, Ezio Elia, Gerardo Ghiliotto, Maurizio Manfrin, Alessandro Marengo (rapporti con le autorità liguri competenti), Davide Maresca, Enrico Montefiori, Giorgio Rivabella, Alessandro Manzata - che ha l'obiettivo

«di circostanziare, verificare e quindi progettare la fattibilità di iniziative infrastrutturali che siano in grado di rispondere alle esigenze dei territori rappresentati su cui insistono.

I fronti su cui la Commissione sta lavorando sono dentro e fuori la provincia di Alessandria, come il corridoio Sempione – Alessandria - Porti liguri, il 24B, che ha ad Alessandria il centro fondamentale per i territori Verbano-ossolani come per quelli genovesi e savonesi. L'obiettivo è quello di fare attuare ai decisori quelle iniziative infrastrutturali che consentano a questo corridoio e a tutti i suoi

fondamentali componenti territoriali un adeguato e importante sviluppo socioeconomico dove la sostenibilità è un prerequisito» spiega Angelo Marinoni che si sta occupando delle prime iniziative promosse sul fronte degli interventi strategici: la realizzazione del casello di Predosa sull'autostrada A26 Voltri - Gravelona Toce.

«L'opera - afferma - valorizzerà in modo significativo un territorio che va dal Monferrato Acquese all'Appennino ligure consentendo alle imprese dell'area di crescere in numero e dimensioni nel pieno rispetto del territorio. Stiamo lavorando, parallelamente, anche a una connessione stradale veloce fra il casello di Altare sulla A6 Torino – Savona e il nuovo casello di Predosa in modo da collegare la valle Bormida e il Monferrato Acquese alla rete autostradale sfruttando, ottimizzando e, dove necessario, implementando le tante infrastrutture ora presenti su quella direttrice».

Viene quindi giudicato «imprescindibile» il collegamento di Alessandria e Casale Monferrato con Milano e in questo senso la Commissione lavora perché «si attui il raddoppio Albairate – Mortara e lo si faccia in un'ottica non solo suburbana milanese, ma attuando un principio di rete che realizzi una 'Y' ferroviaria atta a tutti i servizi Alessandria/Casale – Milano San Cristoforo – Milano Rogoredo».

Invece nell'ottica dello sviluppo del corridoio Reno-Alpi 24B «e perché

questo sia non strumento di transito sul territorio, ma strumento del territorio per il transito e il proprio sviluppo socioeconomico», la Commissione sta studiando «le soluzioni di implementazione infrastrutturali della rete esistente a partire dalle relazioni internazionali Svizzera – Novara – Alessandria – Genova e al corridoio suppletivo Vercelli – Alessandria – Ovada – Genova sia in ottica viaggiatori che merci».

All'alba di uno dei più ampi programmi di investimento pubblico della storia, il Recovery Plan, che nei prossimi anni porterà riforme all'ordinamento amministrativo e giuridico del Paese e incentiverà i comparti economici mediante forti iniezioni di capitali a supporto di progettualità e innovazione (soprattutto a sostegno di sostenibilità e digitalizzazione), si ritiene occorra presentare una riflessione a riguardo di un programma di interventi che, focalizzandosi sul Nord-Ovest del Paese e più precisamente sul Basso Alessandrino – Astigiano con la portualità ligure, possa creare le migliori condizioni affinché gli impulsi dati dal programma di investimenti diventino un volano stabile e continuo di crescita economica anche per le generazioni successive.

Uno sviluppo internazionale

Quello che si sta delineando, anche alla luce della ripresa dei mercati benché ancora condizionata dalla pandemia, è uno sviluppo internazionale dell'economia rispetto al quale i territori devono essere pronti a cogliere ogni opportunità di crescita e a intercettare ogni manifestazione di interesse che viene formulata da imprese pronte ad ampliare la propria attività. Per farlo non basta consolidare e ampliare la leadership mediterranea del sistema dei porti liguri, inseriti nelle strategie dei Corridoi europei, al servizio dei traffici che vedono Genova e Savona giocare un ruolo di primissimi piano, ma è anche necessario creare le condizioni per alimentare agevolmente le aree che costituiscono il retroporto naturale: il Basso Piemonte, al cui interno le province di Alessandria e Asti possiedono tutte le caratteristiche. Oltre alla presenza di infrastrutture, reti autostradali e ferroviarie, c'è un tessuto produttivo pronto a cogliere le opportunità determinate dall'adozione di specifici strumenti, a partire dalla presenza di filiere produttive che potrebbero essere in grado di attirare a loro volta investimenti e nuovi insediamenti. Gli interventi delineati sono in grado di aumentare il grado di competitività e attrattività, a tutto vantaggio non solo del Basso Piemonte, ma anche del sistema portuale. La creazione di questa nuova condizione (contrassegnata anche dalla sostenibilità delle infrastrutture) è un valore aggiunto per l'intera area del nord ovest d'Italia.

Ecco perché è stato messo a punto quindi un programma articolato di interventi, per le competenze che la missione della Fondazione Slala può raccogliere, riguardo «la creazione delle migliori condizioni infrastrutturali e operative affinché le disponibilità logistiche delle aree citate possano costituire un sistema retroportuale realmente in grado di supportare l'auspicata crescita dagli attuali circa 2,7 milioni ai previsti 4,5 milioni di Teu / anno per il Porto di Genova-Prà (+66 per cento), cui si aggiunge il Porto di Savona-Vado per raggiungere i 5,5 milioni di Teu / anno. Come è noto, infatti, uno dei maggiori ostacoli operativi dei porti liguri è costituito dalla difficoltà di scambiare i carichi con il lato terra, piuttosto che con il lato mare.

La presenza quindi di infrastrutture che, opportunamente sincronizzate e organizzate tramite la digitalizzazione con i porti, possano operare come banchina remota recependo le richieste dei terminal navali e quindi spedendo/ricevendo i carichi in modo ordinato e per opportunità operative, costituirebbe la condizione necessaria a raggiungere le auspiccate quote di traffico.

Se è dimostrato che nessuna infrastruttura di per sé è in grado di attrarre traffici mercantili, è altrettanto dimostrato che tali traffici si concentrano dove vi sono adeguate infrastrutture e organizzazioni. Indubbiamente già diverse iniziative sono state prese per realizzare interventi in chiave retroportuale».

Il Decreto Genova (Decreto-legge

28 settembre 2018, numero 109, convertito con Legge 16 novembre 2018, numero 130), si legge nella documentazione istituzionale, «prevede all'articolo 6 che il Ministero sovrintenda “alla progettazione e alla realizzazione, con carattere di urgenza, di infrastrutture ad alta automazione, di sistemi informatici e delle relative opere accessorie per garantire l'ottimizzazione dei flussi veicolari logistici in ingresso e in uscita dal porto di Genova, ivi compresa la realizzazione del varco di ingresso di Ponente”, destinando per queste attività 30 milioni di euro (8 per il 2018, 15 per il 2019, 7 per il 2020)».

Sempre il Decreto Genova, all'articolo 7, ha istituito la Zona Logistica Semplificata (Zls) - Porto e Retroporto di Genova che comprende i territori portuali e retroportuali del Comune di Genova, fino a includere i retroporti di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure.

Sulla base delle norme, di concerto con il Commissario per la Ricostruzione, Marco Bucci, è stata sottoscritta una Convenzione (17 luglio 2019) tra Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili (per cui la struttura tecnica di missione sovrintende alle attività), Adsp Mar Ligure Occidentale (quale soggetto attuatore) e Uirnet Spa (ora digITALog; provvede all'affidamento, alla

progettazione e alla realizzazione di lavori e servizi) per «l'impiego dei fondi di cui all'articolo 6 del Decreto Genova per le seguenti attività (stabilite nel documento programmatico allegato alla convenzione). Delle attività previste dalla Convenzione sono state avviate: interventi sul Varco di Ponente, completata la progettazione definitiva degli interventi (maggio 2021) al vaglio della conferenza dei servizi per l'approvazione; progettazione del nuovo centro merci ferroviario di Alessandria: affidato lo studio trasportistico alla base della progettazione di fattibilità tecnico economica». I dettagli relativi allo studio sono approfonditi all'inizio del capitolo dedicato all'attività della Commissione logistica delle merci.

Zls estesa al Basso Piemonte

Nel giorno della presentazione a Torino del 'position paper' dedicato a logistica e infrastrutture della Commissione Logistica di Confindustria Piemonte (il 26 ottobre) è arrivata la notizia della estensione «anche ai Comuni del basso e medio Piemonte» della Zona logistiche semplificate (Zls), istituita con il decreto Genova, che inizialmente era stata prevista per una serie di centri, ma ne aveva visti esclusi altri. Adesso le cose cambieranno, come spiega Silvia Fregolent, capogruppo di Italia Viva in Commissione Ambiente alla Camera, a proposito dell'emendamento al decreto Trasporti a sua prima firma, approvato. «Con questa norma, annunciata in estate ad Asti con la presidente della Commissione Trasporti di Montecitorio, Raffaella Paita, anche le imprese dei territori piemontesi potranno beneficiare di procedure semplificate e regimi procedurali speciali per attrarre investimenti e promuovere programmi specifici di attività economiche ed imprenditoriali» sottolinea.

Per recuperare quote di mercato e consolidare la leadership mediterranea dei porti liguri è necessario «creare le condizioni per alimentare in modo efficiente e organizzato le aree di retroporto naturale nelle province di Alessandria e Asti». E per rendere maggiormente competitiva questa area vasta «uno dei nostri obiettivi è procedere alla modifica dell'articolo sette del Decreto Genova del 2018», modificando l'elenco delle località in cui è stata istituita la Zona logisti-

ca semplificata (Zls) per identificare «un'area di riferimento che include le province di Alessandria e Asti».

Le parole di Teresa Bellanova, viceministro per le Infrastrutture e mobilità sostenibili, sono state pronunciate durante l'incontro 'Il Pnrr, volano per le infrastrutture del Piemonte',

ospitato nel salone del centro culturale San Secondo di Asti e organizzato da Italia Viva. Con Bellanova c'erano Silvia Fregolent e Raffaella Paita che hanno iniziato a lavorare per una modifica che è arrivata, con una singolare e positiva coincidenza, nel giorno in cui è stato presentato il documento del 'position paper' dedicato a logistica e infrastrutture realizzato con il contributo di Unioncamere Piemonte e condiviso con la Regione Piemonte.

Interventi infrastrutturali

A supporto del rilancio logistico del Nord-Ovest, la proposta mette a fuoco una serie di interventi eterogenei e sinergici infrastrutturali «necessari alla definizione di una migliore organizzazione logistica al fine di rendere la portualità italiana, e in particolare quella a cui fa riferimento il Nord-Ovest del Paese, e cioè i Porti di Genova-Prà e di Savona-Vado, più appetibile come scalo internazionale. Gli investimenti proposti mirano a sostenere l'espansione dei traffici mercantili mediante il recupero di mercati, storicamente di riferimento, purtroppo persi negli ultimi decenni a causa di servizi non competitivamente all'altezza di quelli offerti da sistemi portuali concorrenti, seppur lontani, come quelli olandesi, belgi e tedeschi».

Gli storici mercati della Svizzera, del Baden-Württemberg, della Baviera e della pianura padana si sono progressivamente rivolti ai porti del Nord Europa con la conseguenza di aver ceduto le entrate fiscali e gli indotti lavorativi ad altri sistemi economici.

Si deve infatti considerare, nella valutazione di sostenibilità degli investimenti richiesti, che un container in importazione da 20' (corrispondente al cosiddetto Teu) contenente un valore di merce medio-basso (circa 30.000 euro) apporta, solo di imposizione diretta Iva, un introito per l'erario di circa 6.600 euro.

Ad oggi, si stima che circa 900.000 Teu / anno diretti in Italia passino per i porti del Nord-Europa. Risulta allora elementare notare come il recupero di quote di mercato di importazione diretta possa generare entrate miliardarie per l'erario statale. Inoltre, va aggiunto il valore indotto che la filiera logistica dei container comporta a riguardo delle necessità di gestione amministrativa, scarico/carico, trasporto, apertura, lavorazione, smistamento... valutabili in circa 7.000 euro a Teu. Ecco perché Olanda, Germania e Belgio adottano organizzazioni amministrative che supportino in tutti i modi l'efficienza e l'attrattività dei loro porti. Chiaramente il rilancio della competitività del sistema portuale italiano non è solo questione di infrastrutture, molto deve essere fatto a livello di organizzazione amministrativa, di coordinamento tra le diverse amministrazioni che sovrintendono ai traffici e di digitalizzazione dei processi logistici. A questo proposito si confida che le iniziative della Maritime Single Window (in capo al Comando Generale delle Capitanerie di Porto), lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (in capo all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli), la Piattaforma Logistica Nazionale Digitale (in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso digITAllog Spa) possano sopperire alle carenze organizzative, e quindi all'efficienza, dell'attuale sistema portuale».

Il disegno di interventi al centro di questa proposta è quindi da considerarsi come un tassello necessario al processo di miglioramento dell'at-

trattività logistica del Nord-Ovest del Paese ma imprescindibile da una serie di interventi organizzativi di carattere operativo, amministrativo e digitale. In particolare, questi ultimi sono di particolare urgenza a causa dell'avvio dei lavori di realizzazione del Programma Straordinario del Nuovo Piano di Viabilità Portuale che investirà il bacino di Sampierdarena a partire dall'estate 2021 e per i prossimi quattro anni. Il Programma Straordinario interverrà sui punti nevralgici del Porto dotandolo di accessi e viabilità interna adeguati alle esigenze, purtroppo per realizzare ciò dovranno essere chiusi a turno gli attuali varchi e parte delle vie interne. Questa esigenza causerà seri problemi di congestionamento non solo al Porto ma a tutto il nodo viario genovese. Occorre pertanto intervenire con un piano organizzativo di contingentamento dei flussi merci che si appoggi logisticamente su infrastrutture rapidamente approntabili.

Le regole d'oro per progettare hub logistici sostenibili

Lo sviluppo sostenibile declinato sul fronte della logistica e delle infrastrutture degli hub. Questo è l'obiettivo di un decalogo che rappresenta un'opportunità sia per le aziende, sia per gli enti locali cui spetta la programmazione dei territori. È il 'Protocollo Slala per la sostenibilità', il cui marchio di impresa è stato registrato dal Ministero dello sviluppo economico.

La Fondazione Slala - Sistema logistico integrato del nord ovest d'Italia ha definito il 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 uno standard per la logistica e per la valutazione dei suoi impatti sull'ecosistema.

Il documento ha ricevuto anche l'apprezzamento della Bei (Banca europea per gli investimenti) e del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Il decalogo, tutelato anche dal marchio, è stato messo a punto da Fabrizio Dellachà, consulente tecnico di Slala. «L'obiettivo iniziale - spiega - è stato individuare precise linee guida di natura quantitativa che possano non solo garantire l'armonizzazione delle necessità di sviluppo con la tutela ambientale, ma anche

diventare un riferimento sia nazionale, sia internazionale».

Il protocollo ha suscitato l'interesse di Gbc (Green Building Council) Italia, associazione senza scopo di lucro cui aderiscono le più competitive imprese e le più qualificate associazioni e comunità professionali italiane operanti nel segmento dell'edilizia sostenibile, e del direttore generale, Marco Caffi. La Fondazione Slala è socia di Gbc Italia.

La versione aggiornata del Protocollo, suddiviso per macro categorie, contiene un elemento innovativo che è l'attenzione alla Iaq (Indoor air quality) e alla Oaq (Outdoor air quality).

«Questi parametri tecnici e una attenta progettazione orientata alla qualità dell'aria - racconta Dellachà - li ho concepiti a seguito della pandemia. Avere un continuo e costante monitoraggio dell'aria e adottare sistemi di depurazione attivi e passivi da particolati e microparticelle biologiche, virus compresi, garantirà una superiore salubrità e un impatto zero sui territori di coronamento degli Hub logistici».

I punti qualificanti sono dieci: Aria (Iaq/Oaq e controllo delle emissioni inquinanti, uso di biometano, edifici senza canne fumarie); Acqua (riuso di quelle meteoriche, preservazione della falda, nessun uso di acqua dolce per costruire e condurre gli Hub); Terra (scelta preferenziale di aree industriali preesistenti e riconversione di siti abbandonati, evitare di consumare e di impermeabilizzazione il suolo); 4) Energia & Ict

(autoproduzione da fonti rinnovabili, uso di mezzi elettrici per spostamento merci e caricamento/stoccaggio, ottimizzazione dei processi tramite istituzione di database informatizzati e di codici di lettura sui container); Materiali (calcolo del Life Cycle Assessment (Lca, Analisi del ciclo di vita) e impiego di prodotti riciclabili); Filiera (filiera breve, riuso degli scarti, messa in moto della produzione locale, approvvigionamento a chilometri zero); Tempi ridotti di cantiere (edificazione modulare a secco, edifici scatolari antisismici, impianti modulari di rapida posa); Edifici efficienti (Nearly zero energy building, passivhaus, edifici attivi che autoproducono l'energia necessaria); Clima (controllo delle isole di calore con asfalti speciali, nessuna emissione inquinante in atmosfera, controllo e compensazione delle emissioni in ecobilancio nullo); Natura (piantumazione essenze mangia-smog, contenimento del rumore con barriere verdi, laghetto artificiale ove possibile). Il Nearly zero energy building (Nzeb) dal gennaio 2021 è un parametro obbligatorio in Italia per tutti i nuovi edifici.

Questa l'articolazione in dettaglio del Protocollo.

1) **Aria** - IAQ (indoor air quality) e OAQ (outdoor air quality). Monitoraggio e controllo costante delle emissioni inquinanti interne ed esterne, a garanzia di ambiente e lavoratori. Riduzione delle emissioni tramite l'impiego di mezzi pesanti a biometano ed edifici senza canne fumarie (Nzeb alimentati da Fv e riscaldati da pompe di calore).

Uso di filtri ambientali - sia interni sia esterni - in grado di abbattere i particolati e gli agenti patogeni (Sars Cov etc) in atmosfera. Uso di vernici fotocatalitiche su edifici ed infrastrutture in grado di bruciare le particelle inquinanti.

2) **Acqua** - Riutilizzo delle acque meteoriche (per irrigazione, lavaggio piazzali e cassette di scarico dei sanitari). Conservazione della falda sotterranea attraverso l'impiego di asfalti con speciali a mescole permeabili all'acqua, che non impermeabilizzano il terreno sottostante l'Hub. Nessun uso di acqua dolce: né per costruire (edifici a secco) né per condurre (riuso precipitazioni meteoriche) gli Hub.

3) **Terra** - Per limitare il consumo di suolo, la scelta preferenziale sarà verso aree industriali preesistenti e/o tramite la riconversione di siti abbandonati o inutilizzati, questo per evitare di consumare e di impermeabilizzazione ulteriormente del suolo naturale.

4) **Energia & Ict** - Autoproduzione da fonti rinnovabili (Fv, geotermia). Uso di mezzi elettrici (muletti, carroponti, gru) per spostamento merci e caricamento/stoccaggio. Ottimizzazione dei processi di carico/scarico/trasporto tramite istituzione di database informatizzati e l'apposizione di sensori Gps e di codici sui container (tracciabilità in tempo reale e precisa conoscenza della categoria merceologica trasportata).

5) **Materiali** - Calcolo dell'Lca dei materiali impiegati (per orientare la progettazione verso materie prime e prodotti ecocompatibili). Impiego preferenziale di prodotti riciclabili (economia circolare).

6) **Filiera** - Filiera breve con preferenza per l'approvvigionamento locale a chilometro zero (rimette in moto le economie locali, evita sprechi di combustibile per il trasporto, abbrevia i tempi di fornitura). Riutilizzo degli scarti (ad esempio asfalti con inerti provenienti dai termovalorizzatori).

7) **Tempi ridotti di cantiere** - Edificazione modulare a secco. Edifici scatolari antisismici. Impianti modulari di rapida posa e semplice manutenzione.

8) **Efficienza** - Nzeb (Nearly zero energy buildings). Passivhaus (costruzioni che possono anche non necessitare di impianti termici). Edifici 'attivi' (che autoproducono l'energia necessaria e talvolta sovrapproducono). Batterie di stoccaggio. Stazioni di ricarica dei mezzi elettrici.

9) **Clima** - Controllo delle isole di calore con asfalti speciali 'Ir reflective' (white asphalt). Nessuna emissione inquinante o climalterante immessa in atmosfera. Controllo e compensazione delle eventuali emissioni (con ecobilancio nullo: punto successivo).

10) **Natura** - Piantumazione di essenze mangia-smog a compensazione delle emissioni. Contenimento del rumore con barriere verdi. Piccolo bacino artificiale per la raccol-

ta/riuso delle acque meteoriche (ove possibile), che possa rappresentare al contempo un utile ristoro per uccelli migratori.

«Sostanzialmente - sottolinea Del-lachà - questo nuovo Protocollo v2 riprende e semplifica il decalogo primigenio, aggiungendo i concetti di IAQ (indoor air quality) ed OAQ (outdoor air quality), resi estremamente importanti ed attuali a seguito della pandemia di Covid-19. La maggiore novità risiede soprattutto nell'aver riunito in macrocategorie le varie misure. Questo, consente peraltro di fare un'analisi ad ampio spettro di tutte le possibili criticità che normalmente sorgono quando si costruiscono estesi poli logistici».

I buffer

Rivalta Scrivia è, per eccellenza, l'area del Basso Alessandrino votata alla logistica. Non a caso sorgono già strutture logistiche di primaria importanza quali l'Interporto di Rivalta, il Rivalta Terminal Europa e il gruppo Gavio. L'Area Buffer proposta andrebbe ulteriormente a potenziare l'offerta logistica portando sul territorio una struttura votata alla gestione del traffico camionistico verso i porti di Genova e Savona. Questa ulteriore concentrazione di merci troverebbe nell'offerta di servizi locale il terreno adatto allo svolgimento di operazioni di lavorazione della merce, come peraltro già avviene nell'Interporto di Rivalta Scrivia, fattore fondamentale per lo sviluppo di un vero sistema di Retroporto. L'area, in prima ipotesi, sarebbe composta da almeno due entità distinte e cooperanti: la prima è il Rivalta Terminal Europa, centro intermodale già operativo che sovrintenderebbe agli scambi di merce gomma-ferro, la seconda sarebbe il Buffer vero e proprio, nuova infrastruttura dedicata alla gestione dei container e dell'autotrasporto. Il Buffer sarebbe inoltre il punto di riferimento per il consolidamento dei container, pieni e vuoti, in imbarco o sbarco dai porti di Genova e Savona, e quindi il servizio di shuttling su gomma si attesterebbe principalmente qui come base operativa. Dal punto di vista dimensionale «possiamo considerare i seguenti riferimenti: area di sosta per autoarticolati: 80.000 metri quadrati; area di stoccaggio container:

155.000 metri quadrati; superfici coperte (uffici, officine, servizi): 2.100 metri quadrati».

Rivalta Scrivia è localizzata in una posizione ottimale per poter agire come un retroporto per il porto di Genova. L'area è parte del territorio del comune di Tortona, sulle direttrici ferroviarie che collegano Genova a Milano e Torino a Bologna. Inoltre, è accessibile dalle autostrade A7 (Milano – Genova) e A21 (Torino – Piacenza). Queste sono le funzioni previste per le Aree Buffer: stalli per la sosta degli autoarticolati; locali di servizio e ristoro per gli autisti; officina riparazioni più gommista; rifornimento carburanti (possibilmente Gnl); parcheggi auto a disposizione degli autisti; misure di sicurezza e controllo accessi; possibilità di ricovero solo rimorchio, gestione del riaggancio; possibilità di ricovero solo motrice, gestione del cambio autista; movimentazione container; deposito container (pieni e vuoti); deposito container refrigerati; stiva carico/scarico integrata con il terminal; disponibilità shuttling gomma; disponibilità shuttling treno; dogana marittima; riparazione container; uffici temporanei; sedi aziendali per operatori.

La realizzazione del Buffer di Rivalta Scrivia «può essere effettuata per step successivi. In particolare, per avviare rapidamente le operazioni di shuttling (in funzione emergenziale di mitigazione dei prossimi blocchi di accesso al Porto di Genova), è possibile utilizzare, previo accordo con l'attuale gestore, parte del Rivalta Terminal Europa tramite i servizi che già offre alla propria clientela.

Complessivamente, si ritiene che la creazione dell'infrastruttura dell'Area Buffer di Rivalta Scrivia possa costare 22 milioni di euro ed essere realizzata, dall'avvio dei lavori, in trenta mesi.

Il casello di Predosa

Per il progetto del nuovo casello di Predosa, il primo atto politico va in scena alla fine di aprile ad Acqui Terme quando il Consiglio comunale discute la delibera che impegna il Comune «a supportare tutte le azioni utili alla realizzazione di un casello sull'autostrada A26 nel Comune di Predosa e una bretella di collegamento a Strevi». Iniziative analoghe anche in altri territori, direttamente coinvolti dalla infrastruttura, a iniziare proprio da Predosa e Ovada. Una volontà precisa e forte come spiegano, durante una conferenza stampa, i sindaci Lorenzo Lucchini (Acqui Terme), Maura Pastorino (Predosa) e Paolo Lantero (Ovada). «Penso che si possa guardare alla realizzazione del casello di Predosa e al suo collegamento dalle aree dell'Ovadese e dell'Acquese con prudente ottimismo. Abbiamo lavorato a lungo per farci trovare pronti e ora stiamo agendo con una strategia ben strutturata per mettere la realizzazione di queste infrastrutture come priorità assoluta nelle sedi istituzionali. Vogliamo dare un volto nuovo al futuro del nostro territorio» sono state le parole di Lucchini. Maura Pastorino ha ricordato che

«l'idea di questo casello risale a decenni fa, addirittura fin ai tempi della costruzione dell'autostrada. Poi nel 2007 è stato predisposto uno studio di fattibilità.»

Oggi riparlamo, alla luce di nuove condizioni e sinergie, di quel progetto, ma con finalità e contesti nuovi. È necessario - aggiunge - intraprendere azioni serie e concrete per lo sviluppo delle nostre zone, pianificare il futuro dei nostri territori, e farlo attraverso un lavoro di squadra». Che questa infrastruttura «oggi sia ancora più necessaria che in passato» lo ha ribadito in modo convinto Paolo Lantero. «C'è un indubbio aumento di traffico pesante da a per le aree industriali a nord di Ovada, gli insediamenti vengono raggiunti da mezzi pesanti che appesantiscono in modo eccessivo la viabilità cittadina. E poi - ha aggiunto il sindaco di Ovada - c'è la possibilità di dare un accesso veloce ad Acqui Terme e innescare un processo virtuoso per lo sviluppo del territorio sul fronte turistico. Potrà infatti diventare sempre più la porta di accesso del Monferrato e per l'Acquese, con un percorso tra le colline di assoluto pregio paesaggistico. Sul piano delle risorse, guardiamo al Recovery Plan perché se è vero che il casello dovrà essere messo in capo come spesa a società Autostrade, c'è da sviluppare la rete di connessioni sulla viabilità ordinaria in modo tale che sia strutturata nel modo corretto al servizio dello sviluppo industriale e turistico».

Da Slala sono poi arrivano le considerazioni più tecniche. «Il nuovo casello di Predosa - ha rilevato Marinoni - è importante per l'accessibilità a un territorio di area vasta e per la definizione delle traiettorie dei traffici. Significa integrare una rete di trasporto che arriva fino a Domodossola con la A26 e verso la A7 at-

traverso la bretella di Novi Ligure. Sostanzialmente segue il percorso dei “corridoi” internazionali delle merci. Consentirà di avere la necessaria e funzionale accessibilità e di canalizzare tutti quei flussi che adesso insistono sulla viabilità ordinaria nel modo più compatibili possibile con l’ambiente e la qualità della vita. Ho commentato l’avvio dello studio trasportistico per lo scalo ferroviario di Alessandria dicendo che è “come una biglia sul piano inclinato che finalmente ha iniziato la corsa”. Anche il casello è una biglia sul piano inclinato: è una struttura semplice, ma fondamentale che consentirà di fare esplodere in senso positivo i territori che le stanno intorno». Le considerazioni sull’importanza del casello per i trasporti e la logistica sono di Nicola Bassi, coordinatore della Commissione ‘Logistica delle merci’. «Più dell’ottanta per cento delle merci - sottolinea - viaggia su gomma e i porti, come Genova, hanno problemi nello scambio delle merci con l’entroterra. I buffer serviranno proprio a cercare di compensare i picchi di traffico, gestendo in modo diverso le merci da e per il porto. Ricordo che Genova potrebbe arrivare a quattro milioni e mezzo di teu (container), quasi raddoppiando il traffico attuale. In questo scenario c’è bisogno soprattutto di una grandissima volontà e di una disponibilità dei territori a infrastrutturarsi e quello del casello di Predosa è un ottimo esempio, così come lo sviluppo dello scalo smistamento di Alessandria. Chiaramente parliamo di un disegno che va oltre quello che è il territorio del Basso Piemonte e si inserisce in un disegno

di logistica nazionale ed europea che ha bisogno dell’impegno del Ministero delle Infrastrutture come quello degli operatori economici che lavorano nel settore. Non ci nascondiamo che è un progetto di sviluppo molto complesso, ma è altrettanto allettante perché stiamo parlando di volumi economici e di lavoro, qualificato e ad alta professionalità, cui questo territorio può e deve guardare».

Il casello di Predosa si collega poi al progetto della bretella Predosa - Strevi. «L’idea - ha ricordato Lucchini - risale ad anni fa e ultimamente è stata rivista dal punto di vista realizzativo perché i costi necessari erano considerati troppo alti. Durante un incontro con la Provincia di Alessandria, il presidente Gianfranco Baldi ha riferito che è stata aperta una scheda per la realizzazione in questa bretella con un indice di spesa ridimensionato, passato dai trecento milioni di euro previsti inizialmente a 150 milioni. È prevista la realizzazione di un collegamento ex novo». La zona dove dovrebbe sorgere il casello autostradale è stata individuata nell’area industriale di Predosa. Lo studio di fattibilità del 2007 lo collocava invece in un’area agricola, al di fuori della viabilità esistente.

«Noi abbiamo previsto una collocazione molto più vicina alle strade che già ci sono. Sarà una struttura - ha concluso Maura Pastorino - molto più snella e più facilmente realizzabile».

Tecnicamente perché è necessario un casello a Predosa? Una delle infrastrutture che maggiormente necessita

di un migliore sfruttamento è la A26, strumento importante di mobilità della persona e strumento fondamentale della risposta alla domanda di trasporto della logistica. La A26, oggetto di un revamping che a fine pandemia sarà, presumibilmente, vicino al completamento ha molte potenzialità ancora da estrinsecare e alcune criticità da risolvere.

Partendo dalle criticità esiste un problema di inaccessibilità del casello di Ovada al traffico pesante e parallelamente un crescente traffico pesante determinato dalla logistica di tutta l'area dell'Alto alessandrino, una crescita destinata ad aumentare di intensità in concomitanza con lo sviluppo della retroportualità diffusa dei buffer.

Esiste, altresì, un 'salto' di 30 chilometri fra la stessa Ovada e il casello di Alessandria Sud cui si aggiunge una rete stradale provinciale sotto stress che impone un livello manutentivo elevato la cui intensità costituisce un problema destinato a crescere senza adeguate scelte di incanalamento dei flussi. La prima risposta a entrambe le domande di trasporto viaggiatori e logistica è la realizzazione del casello di Predosa, infrastruttura individuata interamente in territorio del Comune di Predosa all'inizio della diramazione A26 (Voltri – Gravelona) verso A7 (Genova – Milano) quindi al centro del triangolo individuato dai caselli di Alessandria Sud, Ovada e Novi Ligure. Gli attori sono essenzialmente pubblici, ma con un forte interesse di tutto il sistema produttivo

vo a convergere verso il risultato della cantierizzazione, considerabile un periodo da dodici a diciotto mesi da inizio iter autorizzativo e una stima di costo approssimativa per la sola infrastruttura al netto degli espropri di 15 milioni di euro.

Per iniziare il percorso, che passa attraverso la conferenza dei servizi, sono necessari alcuni dati e studi fondamentali, come l'analisi dei flussi di traffico e una iniziale valutazione economica di massima del progetto. Attualmente la domanda di mobilità provinciale trova risposta maggioritaria nel trasporto individuale con le relative conseguenze che questo comporta su un territorio, sia in ambito urbano e con livelli significativi di antropizzazione, sia negli ambiti di bassa antropizzazione cui spesso corrisponde un sostanziale isolamento e conseguente impoverimento progressivo demografico e economico: il fenomeno di desertificazione delle periferie che è, anche, una delle prime cause del dissesto idrogeologico di molte aree. Il territorio della provincia di Alessandria direttamente coinvolto dal casello predosino spazia dalla pianura padana alle colline Unesco dei panorami vitivinicoli agli ambiti montani dell'Appennino ligure su cui si estende a sud e sudest. Il livello di antropizzazione è relativamente importante e rappresentato dai centri maggiori di Ovada e Acqui Terme, dai centri zona di Predosa, Capriata e Cassine con una popolazione complessiva di circa 45.000 abitanti e un significativo ambito industriale. Le aree interessate sono soggette a un forte pendolarismo e a una significativa domanda di mobili-

tà nel corto raggio: questo significa che anche velocizzare percorsi brevi lungo l'asse nord - sud Alessandria – Genova così come da Predosa a Tortona può significare uno spostamento maggiore anche dei trasporti interni dalla viabilità ordinaria a quella autostradale con indubbi benefici sotto tutti i profili.

I primi dati, elaborati grazie al lavoro svolto da Angelo Marinoni, contengono giú numeri estremamente importanti se analizzati sulla base di un'area con un raggio di 35 chilometri compresa tra il casello di 'Alessandria sud' sulla A26, Novi Ligure e Ovada. Secondo queste stime verrebbe tolto un camion ogni tre minuti dalla viabilità ordinaria. Una sola impresa logistica da 10.590 movimenti all'anno sposta fuori dalla viabilità ordinaria 42 tir al giorno. Dei 32.800 spostamenti di pendolari, tre quarti sono in auto e buona parte di questi potranno velocizzare lo spostamento fruendo del casello intermedio e alleggerendo strade residenziali e provinciali. Inoltre buona parte degli spostamenti Monferrato - Liguria che ora usano Serravalle Scrivia potranno utilizzare Predosa, lo stesso per il tragitto Milano - Monferrato da Novi a Predosa, con ripercussioni su viabilità ordinaria e aumento di appetibilità' delle destinazioni finali. È chiaro che il successo del casello di Predosa possa generare una reazione a catena sul sistema infrastrutturale dell'area e consenta ad Acquese e Ovadese di riportarsi all'interno del piano nazionale dei trasporti con una forza contrattuale ed un bagaglio di domanda di mobilità e trasporto cui non può essere data risposta diversa

che il completamento della rete così come ai territori è necessaria. Ed è evidente come l'accessibilità dell'area, e un pendolarismo che ora sceglie altre strade, si possano affacciare con maggiore comodità al sistema autostradale grazie all'ingresso predosino, con molta dell'utenza che ora va direttamente sulla A7 Milano - Serravalle e per Torino e Piacenza su A21 ad Alessandria Ovest o Est. L'appetibilità della A26 può quindi aumentare. In ogni caso, precisa Marinoni, questi valori sono sottodimensionati perché non tengono conto degli spostamenti sistematici, non pendolari, che vengono effettuati per ragioni di lavoro e studio e personali. Altro esempio: una delle imprese di logistica dell'area ha una prospettiva 2022 / 2023 di 10.590 movimenti che ora impegnano i tre caselli disponibili di Alessandria Sud, Novi Ligure, Serravalle Scrivia e Ovada a seconda della provenienza.

Tutti questi movimenti divenuti origine-destinazione a seconda della direzione, con Predosa oltre a vedere annullato il transito sulla viabilità locale, determinerebbero un aumento importante del chilometraggio su autostrada e la facilità di accesso porterebbe a un facile aumento delle attività in ulteriore prospettiva.

Nella zona di Capriata si andrebbe a rendere appetibile all'insediamento logistico vaste aree già urbanisticamente dedicate a questo.

Sulla relazione preparatoria di Angelo Marinoni si legge ancora: «Le

dimensioni delle imprese di logistica che andrebbero a insediarsi sono significative.

Nella quantificazione del fenomeno che coinvolge il dieci per cento di un bacino antropico che genera verso le principali destinazioni più facilmente accessibile con l'infrastruttura predosina non bisogna dimenticare che i 32.800 spostamenti sono pari a meno del 35 per cento di incidenza media complessiva dei pendolari. L'apertura del casello rivoluziona gli attuali percorsi e, di fatto, ne crea di nuovi in quanto l'apertura di un vettore che prima non c'era comporta un nuovo flusso, anche inizialmente di minima intensità, ma, in ogni caso nuovo confermando il segno positivo sul bilancio dei movimenti registrati sulla rete. Il flusso turistico sarebbe poi particolarmente agevolato dalla nuova infrastruttura che oltre ad aumentare la percorrenza autostradale aumenta sicuramente il numero degli spostamenti rispondendo ad una precisa domanda di mobilità non adeguatamente risposta dal punto infrastrutturale allo stato attuale.

Predosa sarebbe così in grado di assorbire il traffico verso il Monferrato proveniente da Genova e ora distribuito fra Serravalle e parzialmente Ovada, aprendo un vettore nuovo particolarmente interessante per intensità su tutta l'area del Monferrato».

L'infrastruttura non può definirsi una 'grande opera', ma grande è il contributo che può dare non solo al territorio che la ospiterà, ma a tutto il sistema trasportistico del Nord Ovest

inserendosi come esplicitazione delle potenzialità ancora inespresse della complessa infrastrutturazione esistente. Un'analisi di sostenibilità finanziaria di un'opera come l'inserimento di un nuovo casello non dovrebbe porsi il problema del ritorno dell'investimento, in quanto dovrebbe trattarsi di un bene strumentale del servizio pubblico, ma diventa utile inserire il parametro della sostenibilità dell'investimento per dimostrarne l'efficacia sul territorio e ampliare le possibilità di finanziamento con l'inserimento di capitale privato in termini di partenariato con il pubblico o addirittura di investimento della società di gestione (comunque tornata a maggioranza pubblica). Gli elementi di convenienza economico-sociale sono molti e verranno affrontati per voce: va detto in premessa che l'opera, seppure localizzata in un punto e interamente sul territorio predosino non ha sola valenza locale, anzi l'ampissima valenza locale è comunque minoritaria all'effetto rete che essa produce sul sistema infrastrutturale dell'area.

Le voci di costo sono rappresentate principalmente dalla acquisizione dei terreni non di proprietà su cui deve insistere l'infrastruttura, opere di sbancamento, livellamento e realizzazione del manto stradale, opere d'arte necessarie alla connessione con il sistema viabile ordinario (una rotonda) e con l'autostrada (rampe e viadotto), impianti tecnologici, opere edili accessorie. Complessivamente una prima valutazione indica in circa sei milioni e mezzo di euro l'entità del costo globale del nuovo casello. Il casello di Predosa potrà, rispetto

allo sviluppo economico, aumentare l'accessibilità che significa aumentare l'attrattiva per l'impresa; portare evidenti benefici per le piattaforme logistiche esistenti e assorbimento non invasivo di nuove sul territorio; dare la possibilità di intermodalità con la rete ferroviaria merci (linea Alessandria – Ovada a forte utilizzo cargo); assicurare sostenibilità sia ambientale, sia economica della creazione dell'area logistica: lo sfruttamento della sostenibilità è precondizione e non punto di arrivo, e può rappresentare un esempio significativo di sviluppo sostenibile e di 'sostenibilizzazione' dei processi produttivi.

La bretella Altare Predosa

La realizzazione di un percorso autostradale dall'area ingauna (la piana d'Albenga) al casello di Predosa risale alla fine del secolo scorso.

È chiaro che il contesto socioeconomico è radicalmente mutato, come la portualità savonese e la sua retroportualità conseguente, come si sono rese più stringenti le esigenze di tutela ambientale e di contenimento e risoluzione del dissesto idrogeologico.

Dalle esperienze progettuali precedenti si ricava quindi una urgenza di realizzazione di una bretella che connetta la A6 dal casello di Altare alla A26 al realizzabile casello di Predosa la cui fattibilità è facilmente traguardabile e l'opportunità a realizzarla è invece divenuta urgenza proprio per l'evoluzione del sistema portuale Vado – Savona.

L'infrastruttura si compone di una bretella fra due autostrade che andrebbe a chiudere una maglia di rete alleggerendo la viabilità ordinaria e incentivando l'intermodalità. La bretella autostradale Altare - Predosa sostanzialmente segue la linea ferroviaria Savona - Alessandria con la differenza che a Strevi si congiunge a Predosa. L'ipotesi che si intende perseguire è quella di un tracciato che segua il fondovalle condividendo lo stesso ambito per le diverse linee di comunicazione: soluzione migliore e più adottata per ridurre il consumo di suolo e attuare intermodalità. Si tratta di una infrastruttura di viabilità

ordinaria, ma di carattere autostradale a due e quattro corsie come sfogo quando inseribili nel contesto; è quindi un percorso autostradale mai in interazione con la viabilità ordinaria attuale se non negli svincoli che, trattandosi di strada a grande scorrimento extraurbana, sono di facile realizzazione e poco costosi, quindi più numerosi di quelli di un percorso autostradale vero e proprio e in grado di garantire al flusso in transito lo standard di velocità autostradale e al territorio attraversato la massima fruibilità e quindi accettabilità.

Non ultimo si andrebbe a ottimizzare le infrastrutture già realizzate e dotate di svincoli nel savonese e nell'acchese

come quelli di Ponti o il tratto tra l'inizio del Comune di Cairo e la fine di quello di Deigo, la tangenziale di Acqui Terme raccordandola all'attuale percorso a scorrimento veloce da Acqui Terme a Strevi. Il percorso si dirama dal casello di Altare, andrebbe verso Cairo - Spigno - Bistagno - Acqui Terme - Strevi - Predosa. La funzione di bretella è di chiusura di maglia di rete e consente uno sviluppo adeguato alle aree attraversate arricchendole e non solo attraversandole. In questo contesto è facile evidenziare come la bretella descritta sia in grado di canalizzare il flusso del traffico pesante da Vado-Savona a A26/A7 con una velocità ora impossibile e senza coinvolgere altri nodi (Genova), insieme a un ambito infrastrutturale già sotto stress e riducendo i chilometri percorsi quindi

con indubbio beneficio energetico.

L'impostazione di fare evolvere il vecchio concetto di autostrada Albenga - Predosa in due progetti (bretella A10-A6 (Albenga - Altare) e bretella A6-A26 (Altare - Predosa) con diversi percorsi decisionali e, quindi, evoluzioni indipendenti, è vincente perché consente di realizzare due strutture non solo utili a far transitare sul territorio persone e merci originanti e destinate altrove, ma anche ad essere importanti strumenti di mobilità del territorio attraversato.

In questo senso la Commissione sta lavorando principalmente a due ipotesi infrastrutturali in grado di rispondere in modo sinergico alle esigenze di corridoio e al territorio attraversato.

La prima urgenza è chiaramente soddisfare la domanda generata dal porto di Vado-Savona ed anche in questo senso la soluzione bretella consente una risposta in tempi dimezzati rispetto a soluzioni alternative che oltre a essere percepite ed essere più lontane ai territori attraversati, fatti principalmente di piccole municipalità comunque importanti per storia e paesaggio, fornirebbe risposte un decennio dopo consentendo al mercato di trovare prima altre soluzioni sfruttando una concorrenzialità portuale agguerrita e dinamica.

La questione savonese

La provincia di Savona è componente importante di Slala e la Commissione Interventi Strategici, riprendendo un tema accennato dalla Commissione Mobilità ha cercato di analizzare i possibili percorsi progettuali perché Savona possa essere sinergica al Monferrato e inserire nell'offerta turistica determinata dal sistema crocieristico il turismo eno-gastronomico, fatto anche dei panorami Unesco del basso Piemonte.

Il primo passo per fornire a Savona uno strumento per rompere quell'isolamento che lamenta da decenni, oltre al tema del completamento delle maglie autostradali, è lo studio delle ferrovie esistenti, studio che ha consentito alla Commissione di definire anche un metodo di analisi dei problemi.

La linea ferroviaria che da Alessandria corre a Savona, per esempio, è classificata linea regionale e interpretata in maniera didascalica la classica "secondaria italiana a scarso traffico" secondo una interpretazione del sistema ferroviario che ha dominato la programmazione degli ultimi anni, ma che deve trovare, rapidamente, un nuovo approccio per consentire allo stesso sistema ferroviario il necessario up-grade dell'offerta.

Lo scopo è quello di trovare possibili soluzioni alla valorizzazione della linea in funzione della valorizzazione dei territori su cui insiste.

Nei molti contesti europei dove si è investito sul sistema ferroviario la risposta in termini di ricchezza distribuita sul territorio è stata più che

incoraggiante raggiungendo il livello medio dell'ordine di grandezza: per esempio per ogni euro che la Provincia Autonoma di Bolzano ha investito sul suo sistema ferroviario ne sono tornati indietro undici sul territorio (fra ricchezza distribuita intesa come ricchezza indotta dall'aumento delle attività economiche e aumento di valore dei beni immobili e miglioramento dei servizi indotto dagli investimenti della pubblica amministrazione avente a disposizione una maggiore disponibilità da fiscalità oltre il ritorno economico tout-court dell'attività ferroviaria).

Il ritorno economico dell'investimento ferroviario non va calcolato come se si trattasse di una qualunque linea di produzione, ma va valutato nel quadro di una scelta politica di gestione territoriale:

la politica dei trasporti è parte importante della gestione territoriale e non risponde alle stesse logiche del mercato dei servizi, logiche che, invece, possono essere ragionevolmente associate alla gestione operativa dei servizi ferroviari.

Nel panorama degli operatori economici più significativi della portualità viaggiatori savonese vi sono gli attori del sistema crocieristico, una realtà particolarmente significativa quanto a numeri prodotti da ogni singolo evento, motivo per cui è difficile associare un servizio di trasporto pubblico: è importante che il turista abbia a disposizione un'efficace rete di trasporto pubblico che gli consenta di muoversi nelle aree contigue, ma è

chiaro che gruppi di qualche centinaio di unità, come quelli che originano dai “pacchetti crocieristici” debbano trovare un sistema di vezione in grado di fornire uno strumento dedicato. In entrambi i casi l’efficienza dell’infrastruttura ferroviaria è indispensabile. Attualmente Savona è origine e destinazione del turismo crocieristico, affinché divenga anche punto intermedio degli itinerari crocieristici è opportuna una sua connessione nel senso appena citato.

Una analisi dei flussi attuali rivela una domanda significativa bidirezionale sull’asse litoraneo verso Genova, una domanda significativa con Cuneo e la Granda e una forte ricettività savonese da Torino e Milano, mentre, anche e soprattutto per la mediocrità delle relazioni trasportistiche, una domanda molto limitata verso i territori contigui con cui sarebbe possibile una significativa osmosi “turistica”.

Il sistema trasportistico non è in grado, attualmente, di soddisfare adeguatamente la domanda inibendola e costringendo i territori ad una perdita di opportunità.

La prima fase di lavoro della Commissione su questo tema, ricorda sempre Marinoni, ha prodotto una analisi della situazione e soluzioni immediate di mitigazione del disagio, ponendosi l’obiettivo di redigere studi che producano soluzioni di medio-lungo periodo da associare alle soluzioni stradali su cui si lavora primariamente in funzione della logistica delle merci in questa fase.

In sintesi, buona parte della doman-

da di mobilità fra Savona e Monferato e Langa astigiana è determinata in quantità dall’offerta che si riuscirà a creare, offerta che se di dimensione adeguata consentirebbe uno sviluppo sostenibile dei territori ed un significativo miglioramento di Savona come punto intermedio del sistema crocieristico e non solo origine e destinazione senza implicazioni diverse dal solo comparto marittimo sul territorio.

Sono allo studio, per esempio, anche soluzioni charter ferroviarie da operarsi con i treni storici della Fondazione Fs con cui la Commissione ha iniziato un dialogo.

L'ultimo fronte dal Verbanò Cusio Ossola a Genova

Il fronte più recente aperto dalla Commissione 'Interventi strategici' è quello del Verbanò Cusio Ossola. «Due sono le priorità di questo territorio negli anni Venti di questo secolo: gestire direttamente la pianificazione della infrastrutturazione e dei servizi avendo un ruolo di regia nella costruzione dello strumento risorsa del 'corridoio 24' di cui è elemento principale e avere una gestione diretta della programmazione dei servizi di trasporto che insistono sul suo territorio in modo da poter avere la massima efficacia nella creazione dei servizi che dalla Svizzera di dipartono verso le tre metropoli del Nord Ovest italiano» spiega Angelo Marinoni. I temi al centro sono moltissimi - traforo, logistica, intermodalità, viabilità stradale ordinaria e autostradale - e sono stati al centro del convegno 'Valico internazionale del Sempione' che si è svolto a metà settembre. La presenza di Slala, attraverso la Commissione, è coincisa non solo con la partecipazione, ma anche con l'elaborazione di un documento articolato che dopo una introduzione concettuale sul tipo di lavoro che si deve sviluppare, propone l'analisi dei documenti presentati dalla Provincia del Vco, una serie di osservazioni cui si è aggiunto il contributo di Giorgio Rivabella (membro della Commissione). Uno studio sullo stato dell'arte, e le conseguenti proposte, non può prescindere, ovviamente, dal contesto territoriale più ampio e dalla presenza

di importanti 'corridoi'. Il primo è il "Reno - Alpi" che coinvolge i quadranti Sud-Est e Nord-Est del Piemonte. Costituisce una delle rotte merci più trafficate d'Europa perché collega i porti del nord Europa (Rotterdam) con il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale: grazie alle tre gallerie ferroviarie alpine di base (Lötschberg di 37 chilometri, San Gottardo di 57 chilometri e Monte Ceneri di 15 chilometri) i treni merci di una lunghezza di 750 metri e fino a 2000 tonnellate possono essere trainate da Mare del Nord fino a Tortona con un locomotore.

L'altro corridoio che interessa il Piemonte, nel quadrante Nord-Est, è quello che attraversa l'Italia del nord da Trieste a Verona, Milano, Torino per raggiungere Modane attraverso il tunnel di base del Moncenisio lungo 57,5 chilometri.

Il corridoio "Mediterraneo" è collegato al sistema portuale del Mar Ligure Occidentale non solo con il "Reno-Alpi" a Milano e Novara, ma anche da una linea che diramandosi dalla linea / galleria di base - 37 chilometri - del "Terzo valico dei Giovi" a Novi Ligure via Alessandria / Asti raggiunge Torino. Il "Reno-Alpi" prevede due direttrici: una a est con percorso Genova - Tortona - Luino o Chiasso - Milano - Gottardo - Brugg Ag (Zurigo) - Basilea (San Gottardo); l'altra a ovest con percorso Genova - Ovada - Alessandria - Novara - Domodossola - Sempione - Lötschberg base - Basilea. In questo corridoio non vengono previsti

collegamenti con il porto di Savona in quanto all'epoca della redazione del piano il progetto della piattaforma Maersk di Vado Ligure era ancora nella fase di definizione. Visto l'attuale stato di avanzamento del progetto "Corridoio Reno-Alpi" è necessario velocizzare la realizzazione delle opere per il completamento del corridoio Alta velocità / Alta capacità, indispensabili, oltre che per completare il corridoio Reno-Alpi, per distribuire il traffico merci sulle due direttrici verso la Svizzera e alleggerire l'impegno merci sulle linee lasciando spazio ai treni passeggeri a lunga percorrenza e al trasporto pubblico locale.

Dal punto di vista della Svizzera non esistono due rami del corridoio Reno - Alpi, ma un solo fascio infrastrutturale che dai valichi di Domo-dossola, Luino e Chiasso guadagna l'area portuale ligure e precisamente Genova che è, di fatto, il porto della Svizzera e non solo la principale realtà portuale italiana.

Dal punto di vista italiano lo sviluppo del corridoio è stato, invece, differente per il fascio A, ovvero il Sempione - Alessandria - Genova rispetto al fascio B, ovvero Chiasso - Milano - Genova, con un vistoso ritardo del primo rispetto al secondo.

La ragione è stata principalmente una scarsa regia nazionale e un modello gestionale del sistema regionale che ha consentito la derubricazione a locali di infrastrutture di rilievo continentale.

L'obiettivo della Commissione Interventi Strategici è quello non solo di

recuperare il divario e poter porre il Sempione in piena sinergia (non in competizione) con tutto il resto del corridoio Reno - Alpi (unificando de facto e de iure 24B e 24A in 24 allineandosi con la prospettiva svizzera), ma anche aumentare le performance del corridoio con la salvaguardia e lo sviluppo dell'intero fascio infrastrutturale.

In questo senso si pongono gli studi sulla direttrice Vercelli - Casale Monferrato - Alessandria - Ovada/Genova e sulle relazioni di adduzione come la Casale Monferrato - Mortara che pone in relazione attraverso 26 chilometri di rettilineo ora non sfruttato il Monferrato e la Lomellina, facendo di fatto da raccordo fra i fasci A e B e fra le direttrici offrendo il Monferrato alla logistica europea e offrendo al Monferrato la potenzialità della logistica europea attraverso una infrastruttura completamente sostenibile.

Un tema caro alla Commissione è, infatti, quello di porre il Nordovest elemento sostanziale e non di mero transito nel grande sistema trasportistico europeo: alla fondamentale funzione di punto di transito delle lunghe percorrenze tra Mediterraneo e Mare del Nord deve corrispondere una utilità socio economica del fascio infrastrutturale nella sua interezza sul territorio per il trasporto delle merci come delle persone, favorendo l'estrinsecazione delle grandi opportunità che il sistema Ten-T disegna sui territori sui quali insiste.

Il territorio astigiano

Nella definizione di un quadro complessivo di interventi a livello di Nord Ovest, spicca la necessità di dotare il bacino produttivo dell'astigiano di un centro merci di riferimento mirato allo scambio rapido e ordinato con i porti liguri. L'area di interesse può essere individuata in prossimità della Zona Industriale prospiciente il casello autostradale di Asti Est (A21). La zona è densa di imprese manifatturiere che ben accoglierebbero la presenza di un centro logistico specializzato nelle relazioni con i porti liguri. Inoltre, il casello di Asti Est è anche il riferimento del raccordo tra l'autostrada Cuneo-Asti (A33) e la Torino-Piacenza- Brescia (A21).

L'astigiano trarrebbe, peraltro, indiscutibile vantaggio da una evoluzione positiva delle progettualità accennate nei paragrafi che precedono, avendo possibilità di interfacciarsi come adduzione e destinazione con un corridoio dinamico e funzionale come quello che deve diventare il 24 dal Sempione a Genova e potendo sfruttare quei potenziamenti infrastrutturali delle maglie di rete di adduzione, per esempio inserendo la ferrovia dei panorami Unesco Asti - Casale come valore d'opzione del collegamento Casale - Milano San Cristoforo e potendo godere di servizi diretti, charter se non di linea con la realtà savonese.

Il complessivo adeguamento infrastrutturale non risponde positivamente solo allo sviluppo della logistica, ma anche alla mobilità delle persone dando vita ad uno sviluppo positivo

dell'intero sistema socioeconomico che si riconduce al Monferrato e alla langa astigiana.



Il terminal container di Genova Pra'



Il Rail Hub Europe di Rivalta Scrivia

Lo scalo di Alessandria e i possibili scenari di sviluppo

La Commissione logistica delle merci e la complessa attività del 2021

La storia dello scalo ferroviario di Alessandria è lunga e tormentata. Da grande infrastruttura del nord Italia, seconda solo a Bologna, a fascio di binari praticamente dimenticato. Negli ultimi anni, però, c'è stata qualche novità. Si sono riaccessi i fari sullo smistamento per poi arrivare allo studio trasportistico presentato a fine settembre.

Rete ferroviaria italiana (Rfi) e digITALog stanno valutando il contenuto dello studio trasportistico sul 'Nuovo Scalo Alessandria' (il nome che digITALog Spa, ex UIRNet, ha assegnato alle attività di riprogettazione dello Scalo Smistamento) che è stato messo a punto dal raggruppamento temporaneo di imprese composto da Redas Engineering (sedi a Monza e Firenze, opera nel nel campo dell'ingegneria del traffico e dei trasporti; ha già collaborato con Rfi ed è esperta del nord ovest), Go Mobili-

ty (opera sia a livello nazionale che internazionale nel campo della consulenza per la pianificazione dei trasporti e della mobilità, sede a Roma), Fit Consulting (sede a Roma, nata per la progettazione ed erogazione di servizi di consulenza tecnico-scientifica nell'ambito dei trasporti, mobilità e logistica).

Gli scenari delineati hanno valutato la migliore combinazione delle tre principali funzioni logistiche previste: Hub ferroviario (la capacità del nodo di comporre treni e ricombinare carichi ponendosi come luogo di scambio ferro-gomma); Retroporto (caratteristiche operative integrate con l'ambito portuale quali, ad esempio, la continuità portuale, doganale e operativa, e la possibilità di organizzare depositi gestiti come terminal remoto dal porto);

Navettamento su ferro delle merci sui porti liguri (servizio di trasporto merci in cadenzamento regolare basato su treni di media capacità atto a garantire regolarità negli scambi).

Quale combinazione possa risultare migliore è ora al centro della valutazione. Lo studio trasportistico si è concentrato nell'analisi dell'area compresa fra Genova, Savona e Alessandria, valutando ogni aspetto relativo alla logistica, soprattutto le modifiche all'assetto della viabilità e della rete ferroviaria da oggi al 2030 (Terzo Valico, Gronda di Genova, interventi ferroviari sulla rete ligure), le capacità di scambio con le aree limitrofe e sul lungo raggio, le tecniche di movimentazione innovative che Rfi vorrebbe impiegare per valutare le condizioni di sostenibilità di ogni eventuale investimento sullo Scalo di Alessandria.

La questione ambientale non ha più un aspetto marginale come negli studi precedenti e potrebbe contribuire ad arrivare a conclusioni diverse.

Quello dello scalo ferroviario di Alessandria è uno dei temi su cui si è concentrata l'attività della Commissione logistica delle merci che è composta da Francesco Mariani (presidente), Nicola Bassi (coordinatore), Fabrizio Vincis (cocoordinatore), Cristina Bargerò, Rodolfo De Dominicis, Fabrizio Dellachà, Francesco Maresca, Guadenzio Sorteni (membri).

'Struttura perfettamente accessibile'

Lo Scalo Smistamento di Alessandria, impianto ferroviario, è una struttura di circa 1.000.000 metri quadrati (in Italia seconda per dimensioni solo allo Scalo di Bologna San Donato) attualmente in parte dismesso e sottoutilizzato. La raggiungibilità ferroviaria dai porti liguri occidentali è ottima, e il nodo può svolgere funzione di consolidamento carichi e rilancio su treni più lunghi e pesanti che non possono essere utilizzati nel bacino di Sampierdarena. «È uno scalo a gravità con andamento pressoché simmetrico rispetto all'asse con orientamento est - ovest che divide gli arrivi e le partenze nord da quelle sud. Esso è formato da un fascio direzioni di 42 binari lunghi circa 1000 metri posto in serie ad un fascio arrivi/partenze di 40 binari di uguale lunghezza. Tra i due fasci è interposta la sella di lancio che smista i tagli verso i quattro freni principali del fascio direzioni. I binari di arrivo sono situati al centro del fascio in diretta corrispondenza con la sella di lancio, quelli di partenza sono ai due lati. I binari più esterni dei due fasci partenze sono abilitati anche per gli arrivi dei treni non destinati ad essere smistati nel fascio direzioni. Lungo il lato sud del fascio arrivi/partenze vi è un ulteriore fascio sussidiario di dieci binari non elettrificati denominato "fascio nuovo". Esso è collegato a est con la radice di ingresso dello scalo e ad ovest con il binario di circolazione sud. Completano lo scalo due aste di manovra per l'estrazio-

ne dei convogli dal fascio direzioni, i binari per la circolazione delle locomotive e i mezzi di manovra aree e fasci per il deposito dei carri e la manutenzione dei rotabili», si legge sullo ‘Studio Retroporto di Genova in Alessandria’, realizzato dalla Fondazione Slala. I contenuti sono riassunti all’interno del documento ‘Programma di interventi infrastrutturali per il rilancio del sistema logistico del Nord Ovest’.

L’impianto ferroviario «è perfettamente accessibile alle due linee che servono Genova (via Ovada e via Novi Ligure), ed è anche ben raggiungibile dal Porto di Savona-Vado. Da Alessandria, come nodo ferroviario, sono poi possibili rilanci verso nord (Sempione o Chiasso), verso ovest (linea Genova-Torino), verso est e sud (linea Mortara-Milano o Torino-Lecce e Torino-Palermo). Alessandria è uno dei nodi più interrelati sulla rete ferroviari italiana».

Il Nuovo Scalo Alessandria rientrerà nella definizione di “terminale innovativo” in quanto i treni potranno accedere alla parte terminal per “inerzia” e senza bisogno di effettuare manovra. Il convoglio verrà quindi lavorato da gru a portale e una volta pronto tornerà in circolazione senza bisogno di manovra e di cambio locomotore.

La trasformazione dello Scalo Smistamento di Alessandria in Nuovo Scalo Alessandria è «da inserirsi in un contesto di importanti interventi ferroviari sui due corridoi europei Mediterraneo e Reno-Alpi. Da una parte la cosiddetta Tav, dall’altra il Terzo Valico, e tutte le opere di adeguamento all’infrastruttura per

consentire il passaggio di treni da duemila tonnellate, costituiranno un crocevia ferroviario di interesse europeo in cui il Nuovo Scalo Alessandria assume posizione baricentrica per quanto riguarda il passaggio delle merci.

L’investimento è quindi da considerarsi in chiave strategica quale hub ferroviario di riferimento per i traffici europei sull’asse Lisbona-Kiev e sull’asse Genova-Rotterdam».

Rileggere la storia

Rileggere la storia dei progetti per il retroporto di Alessandria è istruttiva. Riconferma infatti la capacità professionali dei tecnici che hanno messo a punto i vari documenti che si sono alternati in questa storia che ha mosso i primi passi nel 2007, ma anche la difficoltà, trasversale perché ha toccato tutti gli schieramenti, della politica a portare a termine iniziative che avrebbero permesso ai territori di essere molto più avanti rispetto quanto non siano oggi.

Quello che è accaduto dopo il crollo del ponte Morandi di Genova, il 14 agosto del 2018, ha permesso, benché frutto di una tragedia costata la vita a quarantatré persone, di accelerare processi e progetti infrastrutturali e uno di questi è quello per il retroporto alessandrino.

La modifica degli scenari legati ai traffici, al commercio internazionale, all'economia globalizzata, hanno stimolato un rinnovato slancio sui territori, sia da parte delle pubbliche amministrazioni, sia dagli operatori, che ha visto la ripresa dell'attività della Fondazione, sviluppata fra Alessandria e Asti, abbracciando il Basso Piemonte e la Liguria, con i sistemi portuali di Genova e Savona-Vado Ligure. In questa prospettiva è cresciuta la collaborazione con Uirnet (soggetto attuatore unico per la realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale - società è impegnata nella realizzazione della Piattaforma logistica

nazionale), che ha assunto la nuova denominazione di Digitalog, che sta progettando lo sviluppo di aree infrastrutturate per rispondere alla necessità di crescita delle attività portuali. Si sono così concretizzati alcuni presupposti per consentire di estendere i porti di Genova e Savona-Vado Ligure nel basso alessandrino, attraverso un'attività sinergica tra Uirnet e tutti i soggetti interessati. Fra gli interventi previsti c'è quello per lo Scalo Smistamento di Alessandria con la progettazione del nuovo centro merci ferroviario di Alessandria Smistamento. Questa attività prevede la progettazione degli interventi necessari all'adeguamento dell'attuale infrastruttura per un utilizzo in chiave di nodo ferroviario atto al navettamento delle merci dal/al porto di Genova e Savona-Vado. L'attività progettuale considera anche l'opzione di trasformazione in chiave intermodale dello Scalo Smistamento.

Quello che è accaduto nel 2021, affonda le radici nel 2007, quattro anni dopo la nascita di Slala Srl (diventerà fondazione proprio nel 2007).

Il primo Master Plan della Logistica

Nel marzo 2007 la Regione Piemonte ha affidato a Slala l'incarico per lo svolgimento dell'attività di studio, ricerca e progettazione relativamente ad interventi infrastrutturali logistici. E in questa ottica l'allora società a responsabilità limitata, sotto la presidenza di Fabrizio Palenzona con Giancarlo Gabetto, prima amministratore delegato e poi direttore di Slala, ha predisposto il documento denominato "Master Plan". Lo studio di cinquantadue cartelle è stato interamente realizzato dall'architetto Maria Augusta Mazzarolli con i contributi di Rocco Giordano (Csst, Centro studi sistemi di trasporto), Angela Di Febbraro (Università di Genova), Luigi Gambarotta (Università di Genova), Maurizio Maresca (Università di Udine) e di Nicola Bassi per lo studio di fattibilità relativo al Sistema informatico a supporto della macro area logistica. Il Master Plan comprendeva anche un progetto «finalizzato al riutilizzo di oltre 250.000 metri quadrati dello scalo smistamento di Alessandria con funzione di retroporto (Porti di Genova e Savona), ovvero centro di smistamento delle merci».

L'anno successivo, come si legge sui documenti della Fondazione Slala, quasi tutti elaborati dall'architetto Maria Augusta Mazzarolli, sono stati sottoscritti documenti che guardavano a uno scenario che però non si sarebbe mai concretizzato.

A Genova nel mese di maggio del 2008 è stato firmato il protocollo

d'intesa tra Ferrovie dello Stato Spa, Regioni Piemonte e Liguria, Province di Alessandria, Genova e Savona, Comuni di Alessandria e Genova, Autorità portuali di Genova e Savona, Fondazione Slala, Confindustria della Liguria e del Piemonte per "la realizzazione e la gestione della piattaforma logistica retroportuale di Alessandria e relativi interventi sulla viabilità d'accesso". Il progetto comprendeva «il recupero dello scalo smistamento e la realizzazione di un distripark con raccordi ferroviari in adiacenza allo stesso scalo, per una superficie complessiva di circa 500.000 metri quadrati».

L'obiettivo del protocollo è «realizzare, su parte del sedime dello scalo ferroviario di Alessandria-Smistamento e su eventuali aree limitrofe, una piattaforma logistica retroportuale collegato anche alle attività del sistema dei porti di Genova e Savona e, più in generale, alla portualità ligure, indirizzato verso le funzioni tipiche di Centro Intermodale, Gateway e Retroporto».

L'Autorità Portuale di Genova, con una delibera, decide «di fare in Alessandria Smistamento il proprio Retroporto». Il Comune di Alessandria, intanto, ha approvato il programma operativo collegato ai Programmi territoriali integrati (Pti) al cui interno sono ricompresi «sia lo studio di fattibilità collegato alla infrastrutturazione di Alessandria Smistamento con funzioni di Retroporto di Genova, sia la strada di collegamento tra lo scalo Smistamento e la tangenzia-

le di Alessandria». L'area «si colloca, sotto il profilo territoriale, in una posizione strategica, favorita dalle tendenze evolutive in atto in relazione al rafforzamento delle due principali dorsali di sviluppo continentali». Le dorsali sono costituite «dal sistema continuo che va dall'Inghilterra del sud alla pianura padana, denominato 'Blue Banana' dalla forma e dal colore utilizzato nella rappresentazione cartografica, sistema che si colloca sull'asse meridionale dalla Catalogna alla pianura padana, denominato 'Arco Latino'».

Lungo le dorsali continentali sono stati individuati i 'Corridoi internazionali', elementi «di collegamento preferenziale per i trasporti in ambito europeo ed extraeuropeo».

I corridoi che interessano il Piemonte sono il numero 5 che collega Lisbona a Kiev l'asse dei due mari (Ten 24) che collega l'Arco Ligure (porti di Genova, Savona e La Spezia) con Rotterdam. Alessandria «è posizionata all'incrocio di questi due corridoi e all'interno della macroarea di sviluppo europeo, inoltre si configura come naturale retroporto di Genova e Savona. La Regione Piemonte e la Provincia di Alessandria hanno recepito la vocazione logistica dell'alessandrino, e hanno condiviso un modello di logistica multipolare che prevede l'integrazione di diversi centri a supporto della logistica e del trasporto merci».

Come era lo scalo

Lo scalo di smistamento di Alessandria occupa un'area di circa un milione di metri quadrati, nelle immediate vicinanze della stazione, ed è a gravità con andamento pressoché simmetrico rispetto all'asse con orientamento est - ovest che divide gli arrivi e le partenze nord da quelle sud. Lo smistamento, rileva una relazione allegata agli studi elaborati da Slala che riassume le caratteristiche tecniche dell'infrastruttura, è formato «da un fascio direzioni di quarantadue binari lunghi circa mille metri posto in serie a un fascio arrivi/partenze di quaranta binari di uguale lunghezza. Tra i due fasci è interposta la sella di lancio che smista i tagli verso i quattro freni principali del fascio direzioni. I binari di arrivo sono situati al centro del fascio in diretta corrispondenza con la sella di lancio, quelli di partenza sono ai due lati. I binari più esterni dei due fasci partenze sono abilitati anche per gli arrivi dei treni non destinati ad essere smistati nel fascio direzioni. Lungo il lato sud del fascio arrivi/partenze vi è un ulteriore fascio sussidiario di dieci binari non elettrificati denominato 'fascio nuovo' ed è collegato a est con la radice di ingresso dello scalo e ad ovest con il binario di circolazione sud». Completano lo scalo «due aste di manovra per l'estrazione dei convogli dal fascio direzioni, i binari per la circolazione delle locomotive e i mezzi di manovra aree e fasci per il deposito dei carri e la manutenzione dei rotabili».

La progettualità che all'epoca riguardava l'alessandrino aveva trovato un riscontro anche all'interno della legge 8/2008 in materia di logistica approvata dalla Regione Piemonte. La legge definiva i principi generali della programmazione regionale: promozione e valorizzazione delle potenzialità territoriali e delle sinergie con i territori confinanti, anche a scala sovregionale; potenziamento del trasporto delle merci su rotaia, anche al fine di diminuire il congestionamento stradale; promozione delle iniziative di sostegno a favore di una mobilità eco-sostenibile delle merci; sostegno allo sviluppo di iniziative di logistica per la distribuzione urbana delle merci; miglioramento e razionalizzazione delle strutture di interscambio tra le diverse modalità di trasporto delle merci e valorizzazione e promozione degli interporti regionali; integrazione ed ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture per il trasporto merci e per il trasporto di passeggeri, anche attraverso lo sviluppo delle applicazioni di tecnologie innovative per l'incremento dei livelli di sicurezza e di efficienza. All'interno della legge erano state definite le aree d'intervento prioritarie in cui era stato inserito anche lo scalo smistamento intermodale di Alessandria insieme alla Piattaforma logistica. Le altre strutture inserite erano Sito di Orbassano, Cim di Novara, Interporto di Rivalta Scrivia, Domo 2 Beura-Cardezza. Il Piano territoriale provinciale di Alessandria all'epoca disciplinava le scelte strategiche e fondative: dorsali di sviluppo, terzo valico ferroviario dell'Appennino,

dorsale di riequilibrio infrastrutturale, dorsali di sviluppo. La dorsale di sviluppo che interessa il Comune di Alessandria era «la Dorsale sud-nord, asse che collega il porto di Genova Voltri e in genere l'arco portuale ligure con il Sempione e quindi con il centro Europa». Obiettivo del Piano era quello «di fare sì che i flussi di traffico all'interno dell'Ovadese, dell'Alessandrino e del Casalese» si traducessero in «uno sviluppo collegato dell'indotto». Poco più avanti si legge: «Il ruolo di Alessandria e di Casale risulta strategico in entrambi le dorsali di riequilibrio regionali sia in funzione della riqualificazione delle aree e delle attività produttive, sia in funzione del sistema infrastrutturale».

Il piano prevedeva «a supporto delle due dorsali di riequilibrio regionali e alla realizzazione di due nuovi caselli autostradali (Predosa, Mirabello), il potenziamento dello scalo ferroviario di Alessandria Smistamento Intermodale e la realizzazione di un centro intermodale di secondo livello a Casale».

Lo sviluppo infrastrutturale

Cosa prevedeva il Master Plan elaborato dall'architetto Mazzarolli? Il documento, da rileggere alla luce di una elaborazione che fa riferimento al Piano nazionale della logistica del 2006, contiene elementi che, benché datati alla luce della evoluzione dell'economia e dei mercati, è utile ricordare.

Nell'ottica dell'incarico affidato dalla Regione Piemonte a Slala, la Fondazione ha predisposto il Master Plan finalizzato

«a costituire il quadro di riferimento per lo svolgimento delle funzioni regionali in materia di logistica, interporti, infrastrutture per il trasporto e l'intermodalità delle merci; affrontare il tema dello sviluppo del sistema portuale/retroportuale con particolare riferimento, in termini prioritari, alle aree Alessandrino/Valbormida, relazionate in successione con le aree del Nord attraverso il nodo di Novara, con le aree centro-padane e con l'area Torinese; approfondire l'analisi territoriale, tenendo conto delle proposte di realizzazione elaborate dai vari soggetti interessati (traforo Turchino, Castellazzo, Interporto Rivalta ed altre eventuali iniziative in itinere) e ricadenti nell'area definita come Piattaforma logistica del Nord-Ovest anche nel Piano Nazionale della Logistica, approvato dal Comitato interministeriale programmazione economica (Cipe) il 22 marzo 2006; verificare ed eventualmente emendare e affinare, anche in riferi-

mento ad un coordinamento ed armonizzazione a scala regionale, le varie proposte puntuali sul territorio predisposte dai vari soggetti interessati, di natura pubblica e privata; elaborare una proposta operativa di pianificazione e programmazione concernente aree ed infrastrutture, con relative priorità, tempistiche realizzative e relativa sostenibilità economico finanziaria, riferita all'individuazione delle risorse, dei soggetti finanziatori e delle possibili partnership pubblico privato; integrare l'indagine sullo stato del sistema infrastrutturale con analisi valutazioni e stime sui traffici al fine di determinare il fabbisogno di accessibilità/connettività di reti in relazione alle realtà e servizi già operanti; correlare le attività oggetto della presente convenzione con i documenti di programmazione regionale già definiti ed in corso di redazione; sviluppare l'analisi dei sistemi informatici e telematici in uso presso gli operatori delle diverse filiere logistiche (domanda e offerta), nonché presso gli Enti interessati e componenti in materia, finalizzata a garantire la piena funzionalità e fruibilità della prevista piattaforma di sistema».

Il Master Plan si configurava come un 'Programma integrato', con allegati Studi di fattibilità, (relativi alle opere pubbliche o di interesse pubblico in esso contenute), e approfondiva diversi aspetti: Obiettivi generali di sviluppo e di riqualificazione attraverso la valorizzazione delle potenzialità della Macro-area; Analisi del contesto socio-economico ed ambientale; Coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale appro-

vati a livello nazionale, regionale, provinciale, comunale; Ricognizione dei vincoli a cui le aree sono sottoposte e procedure da seguire per il superamento delle criticità; Ricognizione sulla disponibilità delle aree e delle tempistiche e procedure per l'eventuale acquisizione Motivazioni per cui vengono scelte delle aree di intervento all'interno della Macro-area; Gli interventi, i servizi, le azioni, le attività da realizzare con esplicitazione dei singoli obiettivi che si intendono raggiungere, anche con specifico riferimento agli obiettivi generali del Programma: investimenti pubblici, investimenti privati; azioni immateriali; Individuazione infrastrutture mancanti per il collegamento ferroviario/viario, con particolare riferimento a criticità puntuali e "missing links"; Coerenza con altri programmi regionali e locali: Prusst, Prg; Costo previsto per il programma e quello relativo alle opere pubbliche o di interesse pubblico in esso contenute; Fonti di finanziamento e altre risorse (lavoro, beni o servizi, previste nel Programma Integrato); Interventi, servizi, azioni e attività inseriti nella proposta di programma, in fase di progettazione o di attuazione, già oggetto di finanziamento o per cui, con il Programma, vengono forniti gli elementi per il successivo finanziamento; Cronoprogramma degli interventi».

In particolare il Master Plan conteneva «analisi puntuali per ogni intervento di natura pubblica, privata o mista, per realizzare e implementare le infrastrutture logistiche» e sviluppava «anche un'azione conoscitiva delle realtà informatiche in uso ai

singoli soggetti ed enti, nonché progetti in fase di attuazione o di avvio, il tutto sempre specificamente riferito a tematiche di tracciabilità/monitoraggio dei traffici e di sistema di supporto alla gestione operativa delle imprese delle filiere produttive e dei servizi di trasporto e logistica».

Infine il Master Plan era stato integrato «con un lavoro di analisi finalizzato alla raccolta dei dati che caratterizzano e distinguono i sistemi in uso/attivazione, intesi sia come strutture che come servizi».

Dal Protocollo al ‘Retroporto’ liquidato

Le pagine della storia successiva che si susseguono dal 2008 registrano importanti passi in avanti, seguiti però anche da clamorosi arretramenti e da un quasi ritorno al passato, come se molti anni fossero trascorsi inutilmente.

Il 2008 è l’anno in cui è stato siglato il protocollo d’intesa fra le Ferrovie dello Stato Spa; le Regioni Piemonte e Liguria; le Province di Alessandria, Genova e Savona; i Comuni di Alessandria e Genova, le autorità portuali di Genova e Savona; la fondazione Slala, la Confindustria della Liguria e del Piemonte per la “realizzazione e gestione dell’Hub di Alessandria e relativi interventi sulla viabilità d’accesso”. Obiettivo era “realizzare, su parte del sedime dello scalo ferroviario di Alessandria-Smistamento e su eventuali aree limitrofe, una piattaforma logistica retroportuale collegato anche alle attività del sistema dei porti di Genova e Savona e, più in generale, alla portualità ligure, indirizzato verso le funzioni tipiche di Centro Intermodale, Gateway e Retroporto”.

Nel dicembre del 2008 era stato approvato e finanziato da parte della Comunità Europea, per oltre cinque milioni di euro, il “progetto di collegamento porto-retroporto di Alessandria”, presentato dall’Autorità Portuale di Genova.

Sempre con lo scopo di sviluppare l’area dello scalo ferroviario, nel dicembre del 2009 è stata costituita la società ‘Retroporto di Alessandria Spa’. I soci erano Fs Logistica Spa, Finpiemonte Partecipazioni Spa, Autorità Portuale di Genova, Autorità Portuale di Savona, Fondazione Slala. Nel marzo dell’anno successivo erano stati avviati i contatti per la bonifica da ordigni bellici e il mese di aprile ha visto l’avvio della gara per l’effettuazione di sondaggi per la caratterizzazione geognostica e chimica dell’area del retroporto. La gara verrà successivamente annullata nel mese di novembre del 2010.

Il 2011 e il 2012 hanno segnato, di fatto, l’ennesimo rallentamento delle attività della Fondazione, con una contrazione delle attività, già rarefatte, e l’unico obiettivo raggiunto, si legge sui documenti di quegli anni, è stato quello «legato ai progetti di costruire la 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». Un riscontro, in questo senso, era arrivato «dalla partecipazione qualificata al seminario che si è tenuto in Alessandria nel mese di giugno del 2011 durante il quale si è avuto il modo di presentare il progetto MoS24, ma anche una prima dimostrazione delle potenzialità della piattaforma Uirnet».

Il 2013 è un anno difficile. L’attività di Slala «è stata caratterizzata dalla verifica della reale volontà di partecipazione degli enti fondatori a continuare l’esperienza concretiz-

zata dalla Fondazione. Una verifica ha evidenziato un quadro di interessi politici ed economici assai diverso da quello nel quale era maturata la volontà da dare 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 - si legge sempre sui documenti della Fondazione - 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 difficoltà 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».

Sempre nel 2013 è calato il sipario sulla società del retroporto che a gennaio era stata trasformata da per azioni a responsabilità limitata.

Nel successivo mese di giugno l'assemblea dei soci, dopo avere preso atto «della sopravvenuta impossibilità di raggiungere lo scopo sociale», ha deliberato la messa in liquidazione.

I soci, al dicembre 2013, erano Autorità Portuale di Genova, Autorità Portuale di Savona, Comune di Genova, Finpiemonte Partecipazioni Spa, Fondazione Slala, Fs Logistica Spa, Provincia di Alessandria, Provincia di Savona e il capitale sociale era di 63.000 euro. Il 21 luglio 2014 la società è stata cancellata dal Registro Imprese di Alessandria. Per comprendere meglio il periodo storico, si devono rileggere le parole del paragrafo che riassume le criticità della società per il retroporto. Parole che fanno riflettere sulle evoluzioni, e sulla loro velocità, che hanno contrassegnato gli ultimi due anni:

«La gestione della società è risultata particolarmente difficoltosa; ciò in ragione della rilevante componente partecipativa pubblica e delle conseguenti oggettive difficoltà procedurali e finanziarie, che nel periodo hanno contraddistinto la vita degli enti pubblici.

Tali criticità hanno impedito, da una parte di raggiungere l'obiettivo del proposto aumento di capitale sociale a 350.000 euro, ma la società ha

dovuto anche prendere atto del fatto che la Regione Piemonte non ha confermato il pur previsto finanziamento di nove milioni di euro destinato alla realizzazione della nuova arteria al servizio della Retroporto di Alessandria in un primo tempo finanziato a valere sui Fondi Fas 2007/2013».

La nuova svolta del 2021

Come ricordato in apertura del capitolo, la svolta del 2021 ha radici in una tragedia, quella di Genova, che ha accelerato alcuni processi che si erano fermati, rilanciato altre progettualità, ridato linfa alla volontà dei territori liguri e piemontesi che ricorda quella dei primi anni duemila. L'idea progettuale per lo scalo ferroviario alessandrino consiste in un intervento «a basso impatto infrastrutturale che consentirà a gru di tipo ponte di operare su treni posizionati in parallelo spostando le unità di carico per la costituzione dei convogli. L'ingresso dei treni nella zona operata dalla gru avverrebbe per inerzia, la circolazione sarà poi ripresa dallo stesso locomotore. La nuova configurazione dello scalo consentirà l'alleggerimento del piano del ferro in quanto gli stessi binari saranno usati per carico/scarico e per arrivo/partenza; l'eliminazione del cambio locomotore; la drastica riduzione del numero di manovre primarie e secondarie». L'impianto ferroviario «è perfettamente accessibile alle due linee che servono Genova (via Ovada e via Novi Ligure), ed è anche ben raggiungibile dal Porto di Savona-Vado. Da Alessandria, come nodo ferroviario, sono poi possibili rilanci verso nord (Sempione o Chiasso), verso ovest (linea Genova-Torino), verso est e sud (linea Mortara-Milano o Torino-Lecce e Torino-Palermo). Alessandria è uno dei nodi più interrelati sulla rete ferroviaria italiana».

Il Nuovo Scalo Alessandria rientrerà

nella definizione «di “terminale innovativo” in quanto i treni potranno accedere alla parte terminal per “inerzia” e senza bisogno di effettuare manovra. Il convoglio verrà quindi lavorato da gru a portale e una volta pronto tornerà in circolazione senza bisogno di manovra e di cambio locomotore». L’infrastruttura svolgerà la funzione «di caricare/scaricare i treni navetta da/per i porti e di caricare/scaricare i treni a lunga percorrenza (funzione di hub ferroviario).

La trasformazione dello Scalo Smistamento di Alessandria in Nuovo Scalo Alessandria «è da inserirsi in un contesto di importanti interventi ferroviari sui due corridoi europei Mediterraneo e Reno-Alpi. Da una parte la cosiddetta Tav, dall’altra il Terzo Valico, e tutte le opere di adeguamento all’infrastruttura per consentire il passaggio di treni da 2.000 tonnellate, costituiranno un crocevia ferroviario di interesse europeo in cui il Nuovo Scalo Alessandria assume posizione baricentrica per quanto riguarda il passaggio delle merci. L’investimento è quindi da considerarsi in chiave strategica quale hub ferroviario di riferimento per i traffici europei sull’asse Lisbona-Kiev e sull’asse Genova-Rotterdam».

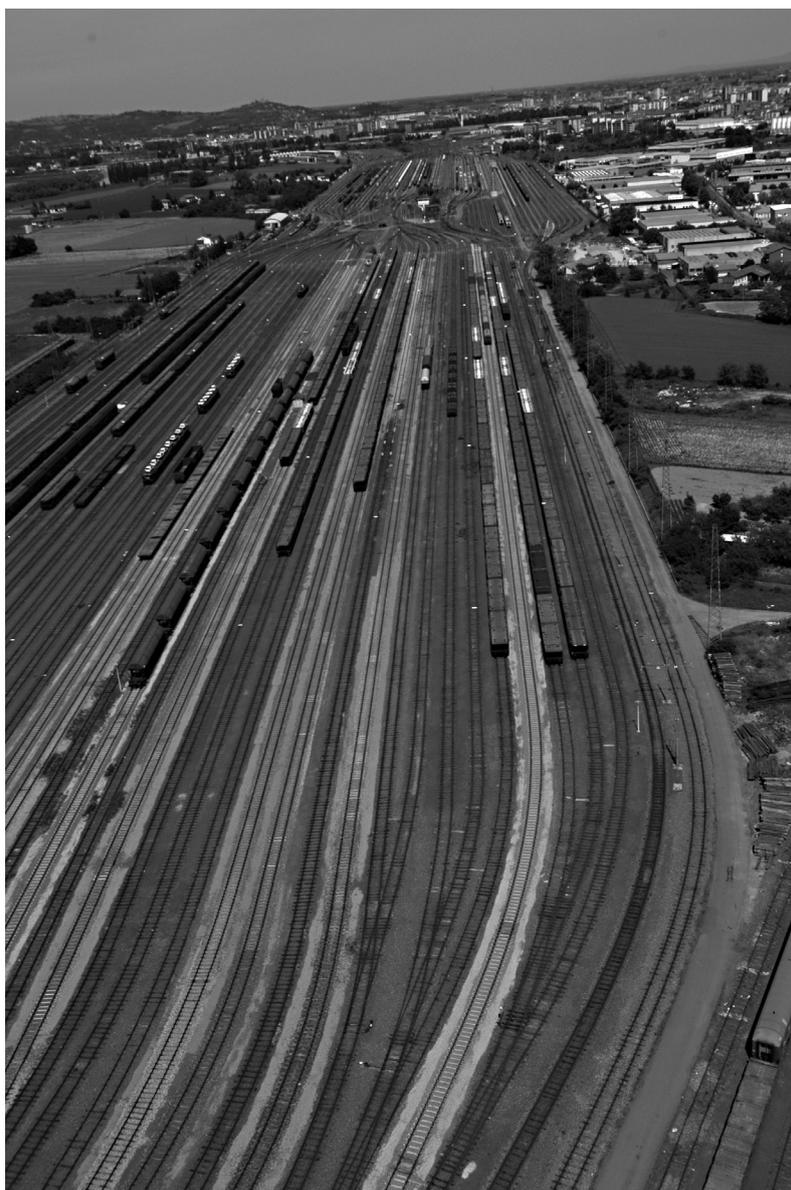
Una criticità esiste, ma non è tale da causare particolare preoccupazione: l’area infatti «risulta poco praticabile al traffico su gomma, di conseguenza è da scartare, a meno di non prevedere importanti investimenti viari, l’ipotesi di utilizzo in chiave intermodale».

Nel mese di aprile è stato avviato da Digitalog Spa (ex Uirnet), in partnership con Rfi, lo studio trasportistico

preliminare alla progettazione di fattibilità tecnico economica.

L’incarico è stato affidato dal ministero al raggruppamento temporaneo di imprese costituito da Redas Engineering

(sedi a Monza e Firenze, opera nel campo dell’ingegneria del traffico e dei trasporti; ha già collaborato con Rfi ed è esperta del nord ovest), Go Mobility (opera sia a livello nazionale che internazionale nel campo della consulenza per la pianificazione dei trasporti e della mobilità, sede a Roma), Fit Consulting (sede a Roma, nata per la progettazione ed erogazione di servizi di consulenza tecnico-scientifica nell’ambito dei trasporti).



Lo scalo smistamento di Alessandria

Lo scalo di Alessandria
e i possibili scenari di sviluppo

La mobilità per lo sviluppo

Confindustria Piemonte alla Regione: dieci linee di lavoro condivise

Il sei per cento della forza lavoro, 49 grandi opere da concludere entro dieci anni e 7,5 miliardi di fondi del Pnrr da spendere entro il 2026. Sono questi alcuni dei numeri contenuti nel position paper dedicato a logistica e infrastrutture della Commissione Logistica di Confindustria Piemonte, realizzato con il contributo di Unioncamere Piemonte, che è stato presentato il 26 ottobre e condiviso con la Regione Piemonte. L'obiettivo è contribuire al completamento entro la fine dell'anno del Piano Regionale Mobilità e Trasporti (Prmt) lanciato nel 2018. Due i piani di settore, previsti dal Prmt, su cui la commissione si è concentrata nelle riunioni del suo primo anno di operatività: il Piano Regionale della Logistica (PrLog) e il Piano Regionale per la Mobilità delle Persone (PrMop). Dall'analisi e dall'ascolto dei contributi ricevuti, la commissione ha tratto dieci proposte

per rendere più competitivo e attrattivo il sistema regionale. «Una logistica efficiente e infrastrutture moderne di visione nazionale rafforzano le imprese del territorio e incentivano nuovi investimenti in Piemonte. Grazie alla connessione con la Liguria, la nostra regione è uno degli sbocchi strategici per le merci in arrivo dall'Asia e dall'Africa, oltre a essere al centro del continente europeo. In questi mesi di pandemia, tutti hanno compreso come la logistica sia centrale per la nostra economia. Ora abbiamo la possibilità di farne una leva di sviluppo» ha commentato Marco Gay, presidente di Confindustria Piemonte, Marco Gay.

«L'attuale amministrazione regionale sostiene fin dal primo giorno la centralità della logistica e delle infrastrutture nel futuro del Piemonte.»

Un settore di sicuro sviluppo che passa attraverso la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione e del Terzo valico

ferroviario e che vede i territori nel sud del Piemonte quali preferenziali ambiti retroportuali del sistema portuale ligure, oltre naturalmente al miglioramento di tutta la rete infrastrutturale regionale ed extraregionale. Come già dimostrato sul tema della gestione dei fondi del Pnrr, la Regione Piemonte è al fianco di Confindustria per realizzare piani e strategie che possano rispondere alle necessità delle imprese, che, nel caso della logistica e delle infrastrutture, devono poter pensare al loro futuro in un quadro quanto più definito possibile di realizzazione di reti materiali e immateriali.

Il dialogo instaurato con Confindustria Piemonte rappresenta lo strumento più alto e più efficace per dare risposte concrete alle imprese» sono state le parole di Alberto Cirio, presidente della giunta regionale piemontese, e Marco Gabusi, assessore ai Trasporti e Infrastrutture.

In Piemonte ci sono 14.000 aziende di logistica che contano 83.146 addetti, pari al 6,1 per cento del totale degli occupati piemontesi. Confindustria Piemonte ne rappresenta più di 200 che sommano 18.000 addetti. Da questo comparto arriva la richiesta di valorizzare i nodi logistici consolidati di Novara come crocevia del traffico nord sud, Rivalta Scrivia come retroporto delle merci in arrivo da Genova, Savona e Vado, Orbassano come hub logistico torinese. Anche il Pnrr verrà in supporto, finanziando l'asse del Terzo valico appenninico verso Milano e il collegamento ferroviario con Tortona e Alessandria. Sono invece fermi al palo alcuni altri tasselli fondamentali della rete

ferroviaria, come il potenziamento della Torino-Savona ferroviaria, la Fossano Cuneo, la variante di Demonte. Sono invece undici le opere che il documento, analizzando i dati dell'osservatorio Oti, ritiene saranno ultimate entro il 2023, altre sette saranno pronte nel 2026, tre entro il 2030 e infine la Torino-Lione che potrebbe entrare in esercizio nel 2032, come annunciato recentemente.

«Gli obiettivi che si pone il Prmt sono molto vasti, e infatti fissano il 2050 come termine per realizzarli. Dalla sicurezza all'accessibilità delle reti, dall'efficacia all'attenzione degli impatti energetici e ambientali, in un anno di lavoro abbiamo toccato ambiti molto diversi cercando però fin da subito di garantire un sostegno alle imprese. Senza logistica e infrastrutture adeguate, infatti, il nostro export non potrà continuare a crescere con i ritmi attuali, che entro metà 2022 ci consentiranno di recuperare quanto perso durante la pandemia» è stato il commento di Iames Pingani, presidente della Commissione Logistica di Confindustria Piemonte.

L'obiettivo è attuare una delle grandi priorità anche del Pnrr, ovvero creare un'alternativa al trasporto su gomma, che il 77,3 per cento delle imprese piemontesi ancora utilizza prevalentemente, nonostante sia la soluzione meno conveniente. Per interrompere questo corto circuito, tra le richieste fatte dalla regione per il Piano nazionale di ripartenza e resilienza, 349 rientrano nella Missione 3 denominata "Infrastrutture per una mobilità sostenibile". Il valore complessivo di questi interventi ammonterebbe, se finanziati, a 7,464 miliardi di cui

6,561 miliardi per l'alta velocità ferroviaria e strade sicure, mentre 0,9 miliardi servirebbero all'intermodalità e la logistica integrata. Altrettanto cruciale, sarà lo sviluppo delle infrastrutture immateriali, come sostegno alla transizione delle imprese verso l'industria 4.0 e la sostenibilità ambientale. Per rispettare i tempi, il documento propone quattro elementi: procedure parallele e non sequenziali nella realizzazione di un'opera; project management moderni; tempi rigorosi agli enti pubblici; selezione del vincitore della gara d'appalto rinunciando alla predisposizione delle graduatorie per evitare al minimo i ricorsi al Tar, causa di ritardi nella realizzazione delle opere.

La Commissione Logistica di Confindustria Piemonte è composta da: James Pingani (presidente della Commissione, amministratore delegato di Rail Hub Europe di Rivalta Terminal Europa, Confindustria Alessandria), Maurizio Caredio (Caredio Group Srl, Unione Industriale della provincia di Asti), Mauro Piacentini (Basi-ricò Trasporti Srl, Unione Industriale Biellese), Giovanni Battista Mellano (Nord Ovest Spa, Confindustria Cuneo), Simona Negri (Logitec Spa, Confindustria Canavese), Anna Ida Russo (Trasgo Srl, Confindustria Novara Vercelli Valsesia), Stefano Serra (Teseo Spa, Unione Industriale di Torino), Laura Zoni (Zoni Spedizioni, Unione Industriale del Verbano Cusio Ossola).

Il Piemonte è parte integrante della macro regione del Nord che insieme alle Regioni Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Liguria, Lombardia, Trentino-Alto Adige e Veneto

esprimono 16 milioni di abitanti e ben 2,2 milioni imprese (pari al 42 per cento del totale nazionale), rappresentando il 56 per cento del prodotto interno lordo nazionale e il 70,4 per cento dell'export italiano ed è crocevia rispetto ai due corridoi europei Ten-T Mediterraneo e Reno-Alpi, adiacente al sistema portuale ligure, confinante a est con l'area economica lombarda e ad ovest con l'Auvergne Rhône-Alpes. La Regione è uno dei cuori industriali del nostro Paese e, più in generale, dell'Europa, al quarto posto nel panorama nazionale per vocazione manifatturiera, con un Pil di oltre 126 miliardi di euro nel 2020, pari al 7,7 per cento del totale nazionale, e un valore di export pari a 41 miliardi di euro e di import pari a 27,9 miliardi di euro.

Il settore della logistica è andato assumendo nel corso degli anni una posizione sempre più rilevante nel sistema produttivo e nel mercato del lavoro piemontese,

testimoniato anche dal crescente aumento delle aree per lo più destinate ai nuovi insediamenti di logistica (basti pensare al nuovo polo logistico Kering a Trecate, ai centri di distribuzione Amazon di Novara, Alessandria, Vercelli e Torrazza, al polo logistico nazionale di Lidl a Carmagnola, all'acquisto da parte della società intermodale tedesca CargoBeamer di aree nello scalo ferroviario Domo2 di Domodossola o all'acquisizione da della parte società di trasporto Lannutti di una vasta area a Fossano).

Il decalogo, punto per punto

L'analisi del documento elaborato da Confindustria Piemonte consente di mettere a fuoco le singole proposte, ma anche di approfondire ulteriormente alcune caratteristiche del sistema logistico e infrastrutturale regionale.

1 - Definire le priorità per lo sviluppo logistico del Piemonte. Se la rete infrastrutturale è lo scheletro su cui viaggiano le merci e le persone, i nodi logistici interportuali «sono gli elementi organizzati dove si sviluppano le attività multimodali e i servizi connessi ai flussi logistici. L'obiettivo - si legge - è diventare una grande piattaforma intermodale che produce valore accogliendo e smistando container in transito. In questa direzione è necessario valorizzare i nodi logistici consolidati di Novara come crocevia del traffico nord sud, Rivalta come retroporto delle merci in arrivo dal mare e Torino Orbassano come hub logistico torinese e stazione della nuova linea Torino-Lione». L'interporto Cim Novara «è la porta d'ingresso in Italia delle merci in arrivo dai porti del nord e dalla Svizzera. Dal 2019 Cim è gestita da Hupac grande operatore svizzero, e incentra le sue attività su tre temi chiave, l'intermodalità, la logistica e i servizi interportuali, su cui il nel tempo sono stati fatti numerosi interventi di potenziamento e a cui si sono aggiunte attività legate alla manovra ferroviaria, alla manutenzione e alla

riparazione di carri ferroviari e delle unità di trasporto intermodali Uti». L'alessandrino «da sempre ricopre un ruolo di primo piano nella logistica rispetto ai sempre più consistenti flussi di merci che da e per i porti liguri si proiettano verso la pianura. Per questi motivi, nel tempo, si sono concentrati numerosi insediamenti logistici tra cui l'interporto di Rivalta Scrivia, il Terminal Hub Europe collegato alla stazione di Rivalta già con treni lunghi 750 metri sulla linea Novi Ligure-Tortona. Il polo logistico di Pozzolo Formigaro e più a sud l'interporto di Rivalta Scrivia in prossimità dell'autostrada A7 Milano-Genova e in connessione con la linea ferroviaria per Genova» sottolinea il documento confindustriale. L'interporto di Sito Orbassano rappresenta «il nodo per distribuzione delle merci alla città metropolitana fornisce servizi di eccellenza per società di logistica e spedizionieri, si presta per attività di city logistics e, con il completamento della Torino-Lione, diventa il riferimento per l'Alta Capacità del Corridoio Mediterraneo. Sito gestisce anche le tratte per Calais per il Terminale dell'Autostrada Ferroviaria Alpina. Sono previsti interventi per il potenziamento delle aree all'interno dello scalo Rfi di Orbassano nel terminal dell'interporto per gli adeguamenti europei e per aree di stoccaggio merci».

2 - Completare le infrastrutture nei tempi stabiliti. La rete infrastrutturale e i servizi logistici rappresentano «un imprescindibile fattore abilitante e di rilevanza crescente per la competitività dei territori e quindi delle imprese. È fondamentale evitare so-

spensioni o, peggio ancora, “passi indietro” degli iter tecnici e amministrativi connessi alla realizzazione delle infrastrutture, con riferimento sia al sistema delle connessioni fisiche (strade, autostrade, ferrovie), sia alla rete immateriale di Banda Ultralarga. Lavorare su orizzonti temporali che definiscano a 3, 5 e 10 anni l’evolversi delle condizioni infrastrutturali accresce la fiducia negli scenari sui quali le imprese notoriamente appoggiano le proprie iniziative di insediamento nei territori».

3 - Dichiarare le scelte per il territorio e conseguirle con continuità. Viene definito «indispensabile partire dal tema delle scelte e chiediamo che la Regione dichiari con responsabilità trasparenza e chiarezza, le scelte su cui intende lavorare e su cui sta lavorando. Dev’essere chiaro, ai tecnici come ai politici, che i tempi e il perseguimento degli obiettivi - anche se scelti da precedenti manager o politici - non deve assolutamente essere motivo di cambiamenti o dilazioni».

4 - I costi del trasporto, rendere attrattivo il trasporto su ferro, incentivare la Nuova linea Torino-Lione. La rete ferroviaria del nord ovest «non essendo ancora adeguata agli standard europei di sagoma lunghezza dei moduli e peso assiale di 2000 tonnellate ha creato una disparità modale a favore della gomma che non ha precedenti e sono oggi evidenti i conseguenti problemi di inquinamento dell’aria e acustico oltre che di sicurezza lungo le arterie stradali e autostradali». Confindustria Piemonte si dichiara convinta. Siamo convinti che «oggi esistano le condizioni per rendere competitiva l’intermodalità. L’adeguamento nor-

mativo e del peso trainabile sono a costo zero, mentre per l’adeguamento della lunghezza a 750 metri e delle sagome per il Pc80, servono interventi infrastrutturali sull’intero corridoio. L’obiettivo è di incrementare complessivamente la frequenza dei treni su una rete consolidata, si porrebbero le condizioni per rispondere alla crescente domanda della grande distribuzione organizzata».

5 - Il quadro delle risorse disponibili assegnate alla Regione Piemonte. Per il Pnrr la Regione Piemonte ha presentato un pacchetto di 2964 interventi del valore complessivo di 34,617 miliardi di euro; di questi interventi, 349 rientrano nella Missione 3 (“Infrastrutture per una mobilità sostenibile”) per un valore complessivo di investimenti pari a 7,464 miliardi di euro articolati in 6,561 miliardi per progetti di alta velocità ferroviaria e strade sicure e 0,9 miliardi per progetti di intermodalità e logistica integrata.

6 - Digitalizzazione – Logistica 4.0 e semplificazione. Più volte richiamato nel documento, il tema della digitalizzazione «è e sarà sempre di più un servizio abilitante necessario per potenziare la competitività delle infrastrutture e della logistica. Gli interporti stanno lavorando da anni sul tema della digitalizzazione, in particolare nei terminal ferroviari. Molti degli interporti italiani (e del Nord Ovest in particolare) sono oggi soci digITALog Spa (ex Uirnet), il soggetto attuatore del Ministero delle Infrastrutture che dovrà completare la Piattaforma logistica nazionale, con evidenti benefici per i nodi intermodali e per gli operatori presenti.

Riteniamo necessario il completamento della PIn, che possa creare i presupposti del dialogo “smart” tra le differenti modalità di trasporto e i relativi operatori». Una politica di semplificazione delle procedure doganali, degli standard autorizzativi insieme a una politica per la formazione di nuove figure professionali 4.0 «non possono mancare nell’agenda regionale che punta alla competitività italiana ed europea».

7 - Riconoscere l’Alessandrino come retroporto di Genova e, in prospettiva, il Cuneese e l’interporto Sito come retroporto di Savona-Vado Ligure. L’Alessandrino, per la sua posizione “alle spalle” del porto di Genova, dispone «di una naturale vocazione logistica rispetto agli importanti flussi di merci che da e per i porti liguri si proiettano verso la pianura. La presenza di operatori d’eccellenza, la volontà nazionale di far crescere i traffici del sistema portuale ligure (per il valore intrinseco che ogni container si porta dietro) e in risposta al bisogno di rendere più sostenibile il trasporto merci, rende necessario connettere i porti con le aree dell’alessandrino attraverso adeguamenti della politica tariffaria per la fase di giacenza nel porto». Inoltre «condividendo la mission e gli obiettivi della Fondazione Slala ed essendo la Regione Piemonte socia, riteniamo opportuno ribadire le necessità infrastrutturali contenute nel Programma di interventi redatto dalla Fondazione di giugno 2021 anche per una analisi delle proposte in seno alla programmazione regionale».

8 - Porti liguri e retroporti. collaborazione tra Piemonte e Liguria. Di fronte alla consistente programmazione di

investimenti nei porti italiani, il Piemonte, territorio di riferimento, non può «non lavorare a fianco alla Regione Liguria, per cogliere l’opportunità di crescita dei traffici e dei servizi. Si deve lavorare in sinergia prevedendo risorse per la retroportualità, per le connessioni stradali e ferroviarie e digitali adeguate da e per i porti. Il Terzo valico ferroviario, opera di rilevanza macroregionale e europea utile al decongestionamento e aumento di capacità dai porti liguri, insiste in gran parte sul Piemonte e simboleggia la cooperazione tra le due Regioni».

9 - Incentivare il rinnovo dei parchi-veicoli. La strategia green europea prevede una riduzione delle emissioni del 55 per cento entro il 2030 per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. La transizione energetica richiede interventi mirati e strutturati nel settore dei trasporti, sia pubblico che privato. Le richieste ruotano intorno «alla transizione all’interno di ogni modalità di trasporto verso tecnologie e organizzazioni del trasporto a emissioni basse o nulle; investimenti in infrastrutture meno impattanti; predisposizione di corretti incentivi all’utilizzo di carburanti e fonti energetiche diverse, così come di infrastrutture e spazi congestionati».

10 - Programmare i lavori di manutenzione della rete stradale e autostradale. Confindustria Piemonte evidenzia «l’annosa questione della carenza di un’adeguata programmazione della manutenzione della rete stradale e autostradale (particolare attenzione la poniamo a quella ligure, emersa drammaticamente nel 2018 con il crollo del Ponte Morandi) che, inevitabilmente, genera impatti sulla

catena logistica piemontese e, in particolar modo, sul segmento dell'autotrasporto. Sebbene nel triennio 2018-2020 siano stati riconosciuti ristori delle maggiori spese affrontate dagli autotrasportatori, tali compensi sono stati ritenuti "oggettivamente inferiore ai maggiori oneri sopportati dagli autotrasportatori" ancor più nel momento in cui gli stessi sono stati valutati tassabili dall'Agenzia delle Entrate come ricavi di esercizio. Ad aggravare ulteriormente la situazione vi è il perdurare della cantierizzazione diffusa su numerosi assi autostradali con una criticità senza precedenti lungo la A6 Torino-Savona che si traducono in un allungamento dei tempi di percorrenza, aumento dei costi e minor sicurezza. Queste difficoltà hanno agito su un contesto di per sé già critico, nel quale le imprese di autotrasporto hanno continuato ad affrontare interruzioni stradali, divieti e limiti di transito con conseguenti extra costi operativi (aumento dei tempi di percorrenza, code e attese, limitata capacità di consegne, etc.) e modificando la propria operatività ed organizzazione produttiva (gestione e coordinamento dei ritardi, maggiore utilizzo di ore di lavoro con conseguente saturazione delle ore straordinarie disponibili, difficoltà nel garantire servizi di trasporto). Le richieste vanno quindi nella direzione di una ottimizzazione della qualità dei servizi di trasporto ai clienti; la minimizzazione dei tempi di consegna della merce; l'efficientamento dei flussi veicolari da e per il sistema portuale ligure; la massimizzazione dei corrispettivi chilometrici e ripetitività giornaliera delle consegne».

Lo stato di salute

Qual è lo stato dell'arte delle infrastrutture piemontesi? Una risposta strutturata e articolata è arrivata dal primo Rapporto dell'Osservatorio territoriale infrastrutture (Oti) che monitora oltre cinquanta opere nella regione per un valore complessivo di circa ventinove miliardi. Dal 13 maggio 2021 è disponibile il documento che racconta le infrastrutture piemontesi all'interno di un quadro globale che consente individuare le connessioni tecniche che intercorrono fra un'opera e l'altra.

Si parla di progetti, proposte progettuali, cantieri appaltati e cantieri avviati.

Questo è il raggio d'azione del portale di Oti Piemonte, nato nel 2001 su iniziativa di Confindustria Piemonte con Unione Industriale e Camera di commercio di Torino per monitorare lo stato di avanzamento dei progetti infrastrutturali strategici. L'Osservatorio ha ampliato la rete di partner con l'adesione di Regione Piemonte e Unioncamere Piemonte, dando al progetto un respiro regionale e con l'aggiornamento del portale (www.otipiemonte.it) diventa uno strumento di coordinamento e monitoraggio sull'avanzamento delle opere, con particolare attenzione al rispetto delle tempistiche, segnalando eventuali emergenze e criticità nel caso non vengano rispettate.

Il sito raccoglie i dati che riguardano i progetti programmati o in fase di realizzazione in Piemonte, indivi-

duati integrando le priorità espresse dai territori e in collaborazione con la Regione, con un aggiornamento periodico. Sulle otto province sono accessi cinquanta focus di attenzione tra Corridoi internazionali (Mediterraneo e Reno-Alpi), opere ferroviarie e stradali, trafori e valichi, nodi logistici, sviluppo della banda ultra larga.

«La mappatura - spiegano i promotori - consente di navigare per sistemi infrastrutturali, che raggruppano le opere afferenti alla stessa rete di connessione, oppure per settori. Per ogni progetto presente in elenco è stata predisposta una scheda informativa che consente di valutare i progressi nello stato di avanzamento o gli eventuali ritardi.»

L'aggiornamento del portale dunque arricchisce e rende più fruibili le informazioni raccolte, ispirandosi a principi di trasparenza, affidabilità e chiarezza «Il Piemonte rappresenta circa l'otto per cento del prodotto interno lordo nazionale, è una delle regioni industriali più potenti e multisettoriali in Italia e in Europa e con Liguria e Lombardia fa battere il cuore manifatturiero del Nord Ovest. Le nostre imprese per competere – sottolinea Marco Gay, Presidente di Confindustria Piemonte – devono poter contare su una rete infrastrutturale moderna, veloce, con tempi di realizzazione certi e servizi logistici in grado di supportare processi produttivi innovativi. Ecco che quindi il progetto Oti Piemonte può diventare uno strumento chiave, di control-

lo e sollecitazione. Spesso ci siamo resi conto che non sono le risorse a mancare, ma un metodo di lavoro, le procedure, il senso del tempo che passa, il coordinamento tra istituzioni e territorio. Con l'ingresso dei nuovi partner, pubblico e privato ora collaborano su un settore, quello delle infrastrutture, che è strategico per lo sviluppo e l'attrattività del territorio. Altra novità importante è l'inclusione nel monitoraggio anche delle opere immateriali, indispensabili al funzionamento efficiente delle reti e dei nodi logistici».

Importanti, per il progetto messo a punto, le parole di Marco Gabusi, assessore ai Trasporti della Regione Piemonte: «Abbiamo aderito al progetto di monitoraggio delle opere realizzato da Confindustria Piemonte riconoscendone il valore e il contributo che rappresenta. La sinergia tra gli enti coinvolti consentirà uno screening più puntuale dell'andamento delle opere, mettendone in luce avanzamenti e criticità. La mappatura aggiornata degli interventi consente una visione immediata e globale della situazione, utile per impostare ragionamenti di impatto e di sviluppo nei territori interessati».

Piena condivisione arriva da Union-Camere Piemonte, guidata dall'alexandrino Gian Paolo Coscia: «Abbiamo aderito con interesse a Oti Piemonte, insieme a Confindustria Piemonte e Regione Piemonte, perché il programma rientra appieno nelle strategie delle Camere di commercio: monitorare le criticità e raccontare lo stato di avanzamento dei progetti infrastrutturali ritenuti strategici per il territorio è un elemento

imprescindibile per sostenere la nostra economia e le nostre imprese. Avere reti di trasporto efficienti e conoscere i tempi di realizzazione dei vari interventi consentirà una programmazione più efficace della logistica aziendale e della distribuzione delle merci piemontesi e, allo stesso tempo, consentirà valutazioni trasparenti e affidabili anche per il futuro». Con l'ultimo aggiornamento, Oti Piemonte propone «un nuovo modo di monitorare e raccontare le opere infrastrutturali, per sistemi e settori e si pone i seguenti obiettivi: informare imprese e cittadini sulle tempistiche di avvio e realizzazione delle opere nei vari territori evidenziare le criticità finanziarie, tecniche e politiche familiarizzare con gli obiettivi 2030, regionali ed europei».

Tra le oltre cinquanta opere sotto osservazione, particolare attenzione viene posta al rispetto delle priorità e certezza di tempi e risorse per il corridoio Mediterraneo, la tratta Torino - Lione Ten-T, il corridoio Reno Alpi Genova - Rotterdam con la tratta Genova - Milano - Novara (Terzo valico appenninico), il potenziamento, l'estensione e il completamento dell'autostrada Asti-Cuneo, della Pedemontana Piemontese (primo lotto tra Masserano e Ghemme), dei lavori per l'autostrada Torino- Milano, per la linea 1 e 2 della Metropolitana di Torino, per l'integrazione della provincia di Alessandria nel sistema logistico del nord-ovest, nonché come retroporto del sistema ligure e centro di eccellenza della logistica. «Solo così si potranno rafforzare i collegamenti con le aree più industrializzate d'Europa, connettere il Piemonte con

l'area Orientale - Balcanica e l'Estremo Oriente, incrementare i livelli di competitività sui mercati internazionali e ridurre l'impatto ambientale dei trasporti, trasferendo significative quote di traffico merci dalla strada alla ferrovia: obiettivo 2030».

In occasione dei vent'anni di Oti Piemonte, il sito web è stato completamente rivisto nella grafica, l'esperienza di navigazione è stata migliorata e i contenuti aggiornati.

Tra le principali novità vi è l'aumento del numero di filtri applicabili per la ricerca che consente di avere quadri complessivi della rete della mobilità piemontese in relazioni a più temi (sistemi infrastrutturali, settori, scadenze, stato avanzamento lavori e copertura finanziaria). Rispetto all'elenco delle opere monitorate c'è la massima apertura a integrazioni sulla base delle esigenze dei territori, dello stato avanzamento lavori per ciascuna opera e in relazione alle scelte che, a livello nazionale, saranno adottate con il Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) e i prossimi strumenti di programmazione.

Reti e dotazioni

Il Piemonte è una regione industriale «tra le più potenti e multisettoriali in Italia e in Europa» e rappresenta «l'otto per cento del prodotto interno lordo, il nove per cento dell'export e il sette per cento dell'import italiano». Piemonte, Lombardia e Liguria costituiscono il cuore manifatturiero del Nord Ovest e rappresentano il 32,2 per cento del prodotto interno lordo nazionale, il quaranta per cento dell'export e il cinquanta per cento dell'import italiano. L'Osservatorio territoriale infrastrutture aiuta a contestualizzare anche economicamente le infrastrutture piemontesi, fornendo una serie di dati aggiornati.

«Dal punto di vista della dotazione infrastrutturale - si legge su un rapporto - le comunicazioni stradali del Piemonte sono garantite da una rete di 14.159 chilometri di strade di diverso livello.»

I principali indicatori della dotazione infrastrutturale, che riportano la disponibilità di strade rispetto alla superficie e alla popolazione, evidenziano una regione con una buona dotazione complessiva se paragonata agli indicatori medi del Nord Ovest; se si prende a riferimento la popolazione (chilometri per centomila abitanti), gli indicatori presentano valori decisamente più elevati rispetto alla macroarea; meno performante, invece, se rapportata alla superficie territoriale. Gli indicatori migliori sono quelli delle strade regionali e provinciali (altre strade). La regione

si caratterizza per un tasso di motorizzazione elevato pari a 889,4 veicoli ogni 1000 abitanti, superiore al tasso medio della macro ripartizione pari a 848,8. La rete ferroviaria regionale ha una lunghezza complessiva dei binari di 2.656 chilometri. Gli indicatori della dotazione ferroviaria mostrano che la disponibilità di linee fondamentali, elettrificate e a doppio binario è in linea con quella media del Nord Ovest se si prende a riferimento il territorio, superiore, invece, rispetto alla popolazione. In Piemonte si estende la metà della rete alta velocità della macro-ripartizione di appartenenza, 226 chilometri. Di questa rete, 109 chilometri sono attrezzati con il sistema Etms per garantire l'interoperabilità sulle reti alta velocità / alta capacità».

Capitolo dotazione di piattaforme logistiche intermodali. «Il Piemonte è dotato di tre grandi aree logistiche. L'interporto Sito di Torino sorge nel comprensorio di Orbassano, in una delle aree più popolate e industrializzate della regione. L'interporto - spiega sempre una relazione dell'Oti - si trova sulla direttrice del corridoio Mediterraneo e il raccordo con la linea Torino - Lione lo renderà un terminal passante per le merci che, attraverso le Alpi, sono destinate all'Europa nord occidentale. La struttura fornisce servizi a imprese di trasporto e logistica e, grazie alla sua posizione rispetto a Torino, si presta a funzioni di City logistics. Il Cim di Novara si posiziona all'incrocio tra i corridoi Reno - Alpi e Mediterraneo e, a oggi, è l'infrastruttura a servizio della logistica più importante del Piemonte e del Nord Ovest. L'inter-

porto si trova in prossimità dell'uscita Novara Est della A4. Il terminal intermodale di Cim gestisce i traffici diretti al nord Europa ed è il secondo in Italia per numero di treni gestiti. Il polo logistico alessandrino si estende nella parte meridionale della regione e rappresenta il retroporto naturale dei porti liguri.

In quest'area sono attivi diversi insediamenti logistici, tra cui: l'Interporto di Rivalta Scrivia che è direttamente collegato, attraverso una bretella, al terminal Rail Hub Europe, sulla linea Tortona – Novi Ligure; l'Interporto di Arquata Scrivia localizzato sulla A7 e in prossimità della linea ferroviaria per Genova; il polo logistico di Pozzolo Formigaro, inaugurato nel 2017, che è localizzato sulle principali direttrici che collegano Piemonte, Liguria e Lombardia, in prossimità dell'A7, e offre servizi a supporto della grande distribuzione organizzata».

I problemi aperti

Il report dell'Osservatorio traccia poi un quadro aggiornato di opere e stati di avanzamento. «Le problematiche riscontrate negli anni precedenti sul fronte del potenziamento infrastrutturale del Piemonte non hanno visto nel 2020 grandi segnali di cambiamento.

Anzi, come era immaginabile, la pandemia ha rallentato l'avanzamento di diverse opere in corso e in progettazione, e nel 2020 oltre la metà delle opere monitorate risultano in ritardo.

In particolare, analizzando i sistemi infrastrutturali del Piemonte, si delinea un quadro assai variegato che di seguito sintetizziamo. Per quanto riguarda i grandi corridoi europei - precisa il report - si segnala l'avanzamento dei lavori sul Corridoio Mediterraneo (Torino- Lione) e l'avvio verso la conclusione dei lavori per il Corridoio Reno- Alpi (Terzo Valico). Per quanto riguarda il sistema aeroportuale si segnalano avanzamenti rilevanti dei cantieri solo per la realizzazione del collegamento del Passante Ferroviario torinese con la linea ferroviaria Torino-Ceres la cui conclusione è prevista per la fine del 2022 (a cui faranno seguito le fasi di collaudo e di messa in esercizio delle opere realizzate che presumibilmente interesseranno almeno tutto il 2023). Sul fronte dei nodi logistici, nel 2020 si sono avviate le procedure per l'ammodernamento e adeguamento

degli interporti di Sito - Torino e Cim-Novara ed è stato avviato il progetto preliminare per lo scalo ferroviario di Alessandria. Per l'interporto Sito, nel febbraio 2021 è stata firmata una convenzione tra la società che gestisce la struttura e il Ministero dei trasporti per la realizzazione di un pacchetto di lavori del valore di oltre tre milioni di euro.

Per quanto riguarda le opere afferenti al sistema dei valichi alpini, il quadro è abbastanza variegato e comprende una moltitudine di infrastrutture con stati di avanzamento lavori molto diversificati:

vi sono ricomprese opere ancora alla fase di proposta (come il potenziamento della stazione di Iselle nel Verbano Cusio Ossola e la riattivazione del servizio ferroviario Santhià- Arona) e altre, invece, già concluse, come il Colle della Maddalena, per il quale Oti Piemonte monitora la realizzazione del piano dei lavori per la gestione del rischio valanghivo. Si segnala che a ottobre 2020 il maltempo ha provocato il crollo del tratto di strada che si trova all'uscita del traforo del Tenda - lato Francia e causato l'allagamento del tunnel. Nel maggio 2021 durante la Conferenza Intergovernativa Italia-Francia è stato scelto il nuovo progetto di ricostruzione (due sono state le proposte presentate da Anas) che prevede l'arretramento dell'uscita del vecchio tunnel, in modo da far confluire le due strade in un viadotto sopra il Rio della Cà. Si prevede una spesa superiore di settanta milioni di euro rispetto al progetto origina-

rio, con il completamento del nuovo tunnel e la riapertura al traffico a fine 2023 (entro fine 2025 dovrebbe invece essere concluso l'ammodernamento del vecchio traforo). Con riferimento al sistema pedemontano, la Pedemontana piemontese non ha visto avanzamenti nel corso del 2020 per problemi procedurali (autorizzazioni ministeriali), mentre per l'autostrada Asti-Cuneo, opera attesa da oltre un trentennio, è stato avviato l'iter procedurale per l'apertura del cantiere dell'ultimo tratto Cherasco-Alba. Nel maggio 2021 si è riunito il Comitato di Supporto ai lavori, coordinato dalla Regione Piemonte, che ha l'obiettivo di approfondire le tematiche legate ai cantieri, al cronoprogramma dei lavori, all'informazione corretta della cantierizzazione, alle opere di accompagnamento che si dovranno realizzare».

L'Osservatorio si occupa poi della viabilità dei nodi urbani, dove la situazione «è estremamente varia». A Torino «si sono registrati passi in avanti sul completamento del passante ferroviario, è stata aperta, nell'aprile 2021, la tratta Lingotto-Bengasi della linea metropolitana 1 ed è incorso la progettazione della linea 2. Per quanto riguarda i progetti di viabilità tangenziali, si registra un avanzamento per le tangenziali di Novara e Fossano; fermi al palo, invece, i lavori per la realizzazione della tangenziale est di Torino e della tangenziale di Cuneo».

Rispetto al sistema ferroviario il rapporto usa parole molto chiare e dirette: «Risulta particolarmente evidente che a causa della mancanza dei dovuti ammodernamenti» sia sulla

linea Biella - Novara, sia sulla linea Biella- Santhià, il territorio biellese si trova «in una situazione di forte criticità che la rende di fatto l'unica provincia piemontese a non avere collegamenti diretti verso le aree metropolitane di Torino e Milano».

Per quanto riguarda, infine, la posa della banda ultralarga nel 2020 «si sono registrati ritardi e le criticità del digital divide che separano i territori montani da quelli urbani sono stati ancora più evidenti, soprattutto con la didattica a distanza e il lavoro agile. Sarà, quindi, indispensabile accelerare i lavori di posa quantomeno per la rete Nga (Next Generation Access) con velocità di connessione in download di almeno 30 mbit/s la cui ultimazione è prevista nel 2021 (il report è stato diffuso a metà dell'anno, nda)».

Le opere monitorate

Le opere monitorate da Oti Piemonte sono state scelte «in base alla loro rilevanza strategica nel contesto europeo, nazionale e naturalmente regionale» e sono «state condivise tra i partner di progetto e con le Confindustrie territoriali, che hanno espresso le 'urgenze' per ciascun territorio».

L'elenco sarà «costantemente aggiornato anche in relazione alle scelte che, a livello nazionale, verranno adottate con il Piano nazionale di ripresa e resilienza e i prossimi strumenti di programmazione (Fsc, contratti di programma)».

Nel 2020 sono state complessivamente monitorate cinquanta opere. Ecco il quadro emerso.

Opere prioritarie per la Regione Piemonte: asse ferroviario Torino-Lione; ferrovia Alta Capacità Genova - Milano - Novara (Terzo valico appenninico); autostrada Asti - Cuneo; Pedemontana piemontese (A4 Santhià- Biella- Gattinara A26 Romagnano- Ghemme); banda ultra larga: connessione prioritaria alle aree industriali.

Opere per la provincia di Alessandria: ferrovia Torino - Alessandria - Tortona: adeguamento; polo logistico alessandrino; stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia; uscite autostradali dedicate al traffico pesante lungo la A7; autostrada Predosa - Carcare - Albenga.

Opere per la provincia di Asti: Autostrada Asti - Cuneo.

Opere per la provincia di Biella: ferrovia Biella - Novara: riqualificazione; ferrovia Biella - Santhià: ammodernamento; ferrovia Biella - Brianco: interconnessione con l'alta velocità; Pedemontana piemontese (A4 Santhià - Biella - Gattinara A26 Romagnano - Ghemme).

Opere per la provincia di Cuneo: Colle della Maddalena: gestione del rischio valanghe; autostrada Asti - Cuneo: ferrovia Fossano - Cuneo: raddoppio della linea; ferrovia Torino - Fossano - Mondovì - Savona: adeguamenti per la logistica; polo logistico cuneese; tangenziale di Cuneo; tangenziale di Fossano; traforo Armo - Cantarana; traforo del Tenda; variante di Demonte.

Opere per la provincia di Novara: ferrovia Biella - Novara: riqualificazione; ferrovia Novara - Malpensa - Seregno: variante di Galliate; interporto di Novara Cim: potenziamento; ferrovia Torino - Fossano - Mondovì - Savona: adeguamenti per la logistica; nodo ferroviario di Novara; tangenziale di Romagnano; superstrada 33 del Sempione; superstrada Novara - Vercelli; tangenziale di Novara: completamento; ferrovia Vignale - Oleggio - Arona: raddoppio; ferrovia Santhià - Arona: riattivazione del servizio e potenziamento; nuovo ponte sul Ticino Vigevano - Abbiategrasso.

Opere per la provincia di Torino: autostrada A5 Torino - Aosta: mes-

sa in sicurezza di un'area soggetta a frana a Quincinetto; autostrada Torino - Milano A4: ammodernamento e adeguamento; autostrada Ferroviaria Alpina Afa: potenziamento; Chivasso: interconnessione con l'alta velocità; ferrovia Torino - Chivasso - Ivrea- Aosta: adeguamento e miglioramento; ferrovia Torino - Fossano - Mondovì - Savona: adeguamenti per la logistica; ferrovia Torino - Pinerolo: raddoppio; ferrovia Torino - Alessandria - Tortona: adeguamento; metropolitana di Torino - Linea 1: completamento; metropolitana di Torino - Linea 2; nodo idraulico di Ivrea: adeguamento e ricostruzione del Ponte Ribes; nuovo collegamento ferroviario Torino - Ceres (Aeroporto di Caselle); passante ferroviario di Torino: completamento; tangenziale di Torino (Satt): ammodernamento e adeguamento; tangenziale est di Torino; traforo di sicurezza del Frejus; interporto di Torino Sito: potenziamento; strada statale 27 del Gran San Bernardo: completamento.

Opere per la provincia del Verbano Cusio Ossola: stazione ferroviaria di Iselle: potenziamento imbarco autotreni; strada statale del lago Maggiore e galleria di Verbania e di Canero; superstrada 33 del Sempione.

Opere per la provincia del Vercelli: ferrovia Biella - Novara: riqualificazione; ferrovia Biella - Santhià: ammodernamento; superstrada Novara - Vercelli; ferrovia Santhià - Arona: riattivazione del servizio e potenziamento.

Obiettivi sui ‘Corridoi’

Tutto inizia nel 2001 con la costituzione di Oti Nord Ovest su iniziativa di Assolombarda, Confindustria Genova e Unione Industriale di Torino. Nel 2021 l’Osservatorio ha ampliato la rete di partner confindustriali con l’adesione di Confindustria Emilia-Romagna, Confindustria Friuli Venezia Giulia, Confindustria Liguria, Confindustria Lombardia, Confindustria Piemonte, Confindustria Trento, Assoimprenditori Alto Adige e Confindustria Veneto. Le sette Regioni rappresentano ventisette milioni di abitanti e 2,2 milioni imprese (pari al 42 per cento del totale nazionale) che generano il 56 per cento del prodotto interno lordo e il 70,4 per cento dell’export italiano.

In questa ottica, assumono una particolare importanza, dal punto di vista del monitoraggio delle opere, gli obiettivi accesi sui sistemi che compongono il mosaico infrastrutturale del nord Italia: Corridoio “Mediterraneo”; Corridoio “Reno-Alpi”; Corridoio “BalticoAdriatico”; Corridoio “Scandinavo-Mediterraneo”; Corridoio “Tirreno-Brennero”; Sistema dei valichi alpini; Sistema portuale; Sistema aeroportuale; Sistema Pedemontano; Nodi metropolitani di Milano, Torino, Genova, Venezia, Bologna; Sistema degli interporti merci. Sono circa una settantina le opere e i progetti prioritari monitorati e che ricadono all’interno di uno o più dei sistemi infrastrutturali identificati.

Ecco la fotografia scattata dall’Osservatorio. «Il Corridoio Mediter-

raneo - si legge - è andato avanti per la gran parte delle opere che lo compongono, sia per quanto riguarda quelle ferroviarie che per quelle stradali. Nello specifico, le tratte ferroviarie Torino-Lione, Brescia-Venona, Verona-Vicenza, Venezia-Trieste non hanno subito rallentamenti sia per le opere in corso che per quelle in fase di progettazione.

Permangono criticità tecniche per quanto riguarda la risoluzione del nodo di Brescia e finanziarie per quanto riguarda la tratta Vicenza-Padova.

L’asse stradale ha visto proseguire i cantieri sul Traforo di sicurezza del Frejus, A4 Torino-Milano e, anche se con qualche ritardo, A4 Quarto d’Altino-Villesse. Diversa la situazione per il Corridoio Reno-Alpi, dove con diversi ritardi sono proseguiti i lavori per il Terzo Valico dei Giovi, mentre rimangono ancora sulla carta i potenziamenti ferroviari verso Milano/Novara da un lato e verso le linee per il Gottardo e il Loetschberg dall’altro. In particolare, le scelte di sviluppo infrastrutturale per questi assi prevedono nel breve e medio termine adeguamenti tecnologici, di sagoma e di modulo sulle linee esistenti (si pensi alla velocizzazione della Milano-Genova e agli upgrading sulle Milano-Chiasso, Domodossola Novara, Luino-Gallarate e Luino-Novara). Il Corridoio Baltico-Adriatico se da un lato ha visto il completamento dei lavori sulla linea ferroviaria Adriatica tra Bologna e Rimini, dall’altro ha vissuto un sostanziale stallo per quanto riguarda i potenziamenti au-

tostradali lungo la A13, la A14 e la Tangenziale di Bologna, dove hanno pesato le incertezze dovute al rapporto tra lo Stato e la concessionaria autostradale Aspi».

Anche per il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo «sono proseguite senza intoppi le attività per la parte ferroviaria (tunnel del Brennero e linea Fortezza-Verona), mentre sono rimasti sostanzialmente al palo gli interventi di potenziamento autostradale sulla A22 e, anche se in misura minore, sulla Campogalliano-Sassuolo.

Il Corridoio Plurimodale Tirreno-Brennero, se si esclude il raccordo autostradale tra l'A15 della Cisa e la A22 del Brennero che ha visto proseguire i cantieri, è rimasto in stallo sia per quanto riguarda l'autostrada regionale Cispadana, sia per quanto riguarda il potenziamento ferroviario Pontremolese. Allo stesso modo il sistema dei valichi alpini, se da una parte ha visto l'apertura da parte della Confederazione Elvetica della galleria di base del Monte Ceneri, completando così il progetto Alptransit Gottardo, per contro è rimasto fermo per quanto riguarda il raddoppio ferroviario del Ponente Ligure e ha subito una battuta d'arresto per il nuovo tunnel stradale del Colle Tenda. Anche il sistema pedemontano, comprendente le tre pedemontane piemontese, lombarda e veneta, se le prime due non hanno avuto rilevanti avanzamenti nel corso del 2020, la pedemontana veneta, invece, è in corso di realizzazione».

Per l'autostrada Asti - Cuneo, opera attesa da oltre un trentennio, a fine 2020 «sono stati avviati i cantieri per la realizzazione dell'ultimo tratto, da Cherasco a Alba, che consentirà il completamento dell'opera».

Il sistema portuale «presenta una situazione diversificata: avanzamenti importanti si sono riscontrati rispetto alle attività programmate per i potenziamenti dei porti di Genova, Savona, La Spezia, Venezia, Trieste, mentre lo stesso non si può dire per quanto riguarda il porto di Ravenna». Per quanto riguarda il sistema aeroportuale «si segnalano gli avanzamenti dei cantieri per i collegamenti infrastrutturali agli aeroporti di Milano Linate (linea metropolitana 4) e Torino Caselle (ferrovia Torino-Ceres) e per il rinnovamento delle aerostazioni di Genova, Venezia e Bologna. Per contro, le opere di accessibilità a Malpensa, ad eccezione del collegamento ferroviario tra il terminal 2 e Gallarate che ha visto la pubblicazione del bando di gara, sono rimaste ferme al palo (strade Magenta - Vigevano, Vanzaghello - Samarate, Rho - Gallarate e ferrovie Rho - Gallarate e Novara - Malpensa)».

Il sistema degli interporti «non ha avuto rilevanti avanzamenti nel corso del 2020 e le attività sono ancora ferme allo stato di progettazione (polo logistico alessandrino, Sito Torino e Interporto di Verona), oppure di precantierizzazione (Milano Smitamento e Cim Novara)».

Il 2021 dei porti di Genova e Savona

Il bilancio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

La sintesi di un anno di attività per tracciare un quadro, forzatamente generale, del sistema dei porti liguri. I rapporti mensili (consultabili sul sito <https://www.portsofgenoa.com/it/> da cui è stata tratta la documentazione) dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale permettono di definire i contorni di un lavoro che è tornato a crescere dopo il pesante impatto con le conseguenze della pandemia e che rappresenta il naturale contraltare del basso Piemonte. Ognuno non può fare a meno dell'altro se si vuole perseguire un solo obiettivo di crescita e sviluppo. Ecco perché dedicare un capitolo a Genova e Savona.

Il porto di Genova è storicamente uno dei principali scali del Mediterraneo, crocevia di traffici sino dall'epoca romana. «Fortemente ampliato durante i periodi di splendore delle repubbliche Marinare e del Siglo de

Oro, si è trasformato profondamente alla fine dell'ottocento, divenendo elemento fondamentale per lo sviluppo industriale del Nord Italia. Oggi - si legge sul sito dell'Autorità - il porto mantiene la sua anima versatile, grazie a terminal attrezzati per accogliere ogni tipo di traffico: contenitori, merci varie, prodotti deperibili, metalli, forestali, rinfuse solide e liquide, prodotti petroliferi e passeggeri, affiancati da una industria portuale in grado di offrire servizi complementari altamente specializzati: costruzione e riparazioni navali, tecnologia e informatica.

Il porto di Pra' è la componente più moderna del porto di Genova, progettata negli anni Settanta e completata nei primi anni '90 quando ha iniziato a operare il terminal contenitori, divenuto rapidamente il primo gateway italiano.

Il traffico ha raggiunto per la prima volta il milione di contenitori nel 2007 ed oggi supera 1,6 milioni. I forti investimenti in innovazione

tecnologica e il potenziamento degli impianti ferroviari consentono al terminal di allargare il proprio raggio di penetrazione fino alla Svizzera, raggiunta da tre treni alla settimana».

Dopo la fusione delle autorità portuali, sotto quella del Mar Ligure Occidentale opera anche il porto di Savona. Alla fine degli anni Novanta del secolo scorso lo scalo «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 di Savona oggi è una delle capitali europee delle crociere, un nodo centrale delle autostrade del mare nel Mediterraneo e un importante punto di approvvigionamento di materie prime per le industrie del Nord Ovest».

A poca distanza opera il porto di Vado Ligure, il più occidentale fra i quattro bacini del sistema. Lo scalo «è specializzato nel settore della frutta, di cui costituisce il più importante punto di sbarco nel Mediterraneo. I traghetti offrono collegamenti regolari verso la Corsica, mentre nella rada si trovano impianti per lo sbarco di prodotti petroliferi, destinati alle industrie costiere ed alle raffinerie dell'entroterra».

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.

La mappa dei traffici

L'ultimo report disponibile quando il volume viene chiuso in tipografia è quello di agosto. Un mese in cui l'economia mondiale ha mostrato segnali di rallentamento, condizionato principalmente dall'andamento del settore industriale. «In Cina - spiega il comunicato messo a punto dall'Autorità portuale - quest'ultimo ha fatto registrare una crescita del 5,3 per cento, (contro il +6,4 per cento di luglio) a causa del persistente effetto della variante delta che sta provocando epidemie isolate e costringendo allo stop alcune realtà produttive. Negli Stati Uniti, nonostante l'economia sia in crescita, il Manufacturing Purchasing Managers' Index (Pmi, l'Indice composito degli acquisti dei manager) ha mostrato una moderata contrazione, la più forte degli ultimi quattro mesi (61,2 a fronte di 63,4 del mese di luglio). Anche l'economia dell'area euro ha continuato a crescere, ma ha subito un rallentamento dovuto in gran parte agli ostacoli della catena di approvvigionamento (il Pmi è sceso da 62,8 di luglio a 61,5). Nel contesto sopra delineato, il commercio globale è in fase di ripresa, trainato prevalentemente dalle esportazioni di prodotti finiti dalle economie dell'Asia orientale e dalle importazioni di materie prime sempre verso i principali paesi asiatici. Secondo i dati forniti da Euler Hermes, l'andamento del commercio globale dovrebbe mantenersi su valori positivi fino alla fine del 2021, con una crescita dei volumi fino al 7,7 per cento (contro il - 8,0 per cen-

to del 2020) e un tasso di crescita in termini di valore del 15,9 per cento (-9,9 per cento nel 2020)». Il traffico commerciale nei porti del sistema del Mar Ligure Occidentale nel mese di agosto ha fatto registrare una movimentazione complessiva pari a 5.366.270 tonnellate, pari a +13,6 per cento rispetto allo stesso mese del 2020 e +4,8 per cento rispetto al 2019: un buon risultato nella variazione cumulata che registra un +12,5 per cento rispetto al 2020. Il traffico convenzionale si attesta a 1.249.124 tonnellate (rispettivamente +13,6 per cento e +8,3 per cento rispetto ad agosto 2020 e 2019). I traffici di olii minerali si mantengono stabili rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (+0,5 per cento), ma risultano in calo rispetto al 2019 (-21,4 per cento), le rinfuse solide segnano un ottimo risultato (+91 per cento e +99 per cento rispetto allo stesso mese del 2020 e del 2019), così come i prodotti chimici (rispettivamente +13,1 per cento e +46 per cento rispetto allo stesso periodo del 2020 e del 2019). Gli olii vegetali e il vino registrano performance positive se confrontate con il mese di agosto 2020 (+231,7 per cento), ma lontane dai volumi del 2019 (-19,3 per cento). Il comparto dei passeggeri rileva 700.281 passeggeri, mostrando una crescita in termini percentuali rispetto allo stesso mese dello scorso anno del 47 per cento (-23 per cento rispetto ad agosto 2019) indice di una graduale ripresa del settore. Traffico containerizzato Nel comparto della merce containerizzata il mese di agosto ha fatto registrare una performance decisamente positiva a livello di siste-

ma: sono stati, infatti, movimentati 248.359 teu, in crescita sia rispetto al 2020 (+19,1 per cento) sia al 2019 (+21,3 per cento). Dal punto di vista dell'impatto degli scali del sistema sul tessuto economico e produttivo di riferimento il volume di container pieni con origine o destinazione nei porti di Genova e Savona è cresciuto nel mese di agosto del 12,6 per cento rispetto al 2020 e del 24,9 per cento rispetto al 2019, chiudendo a 156.310 teu. «Tale risultato - spiega sempre la nota - deriva dalla combinazione degli effetti prodotti dalla ripresa dei volumi, da un lato, e dal prolungarsi di numerose inefficienze operative che da circa un anno determinano ritardi e congestioni nei principali porti a livello globale e che sono state aggravate anche dalla temporanea chiusura nei mesi precedenti delle attività di alcuni fra i porti principali in Cina, tra cui Shanghai e Yantian a causa del verificarsi di alcuni casi di contagi fra gli operatori degli scali.

Tale situazione operativa, che investe in maniera diffusa l'intera filiera logistica, ha determinato e continua a determinare svariati ritardi alla partenza e, conseguentemente, all'arrivo.

Nel mese di agosto si è perciò registrato un livello di importazioni estremamente alto per il periodo: 71.012 teu pieni allo sbarco, di cui circa 40.000 provenienti dall'Estremo Oriente. Si tratta, quindi, di una crescita del 60,7 per cento rispetto al 2019 e del 39,3 per cento rispetto al 2020». Parallelamente, sul versante delle esportazioni, il mese tradizio-

nalmente caratterizzato da bassi volumi in corrispondenza della sospensione di molte attività produttive, ha invece beneficiato dello smaltimento di quantitativi di traffico che non avevano trovato spazio nelle settimane precedenti, a causa della persistente mancanza di capacità disponibile sul mercato: gli imbarchi di container pieni, pur diminuiti del 3,0 per cento rispetto allo stesso mese del 2020, che aveva rappresentato un momento di ripresa dopo la prolungata chiusura delle attività produttive, sono cresciuti del 5,4 per cento rispetto al 2019, per un totale di 85.298 teu. Agosto ha contribuito «in maniera positiva» al risultato progressivo del 2021 che si attesta a 1.926.070 teu, «in crescita del 18,7 per cento rispetto al 2020 e del 6,1 per cento rispetto al 2019. La crescita delle importazioni, più sostenuta rispetto alle esportazioni, ha determinato un minor approvvigionamento di container vuoti (-10,5 per cento ad agosto rispetto allo stesso mese del 2019 e del 6,0 per cento rispetto al 2020) e il restringersi della forbice fra imbarchi e sbarchi di container pieni gateway. Il peso dei primi si attesta al 54,6 per cento».

Per fornire un quadro dettagliato di quanto muove il sistema portuale, completiamo la scheda del mese di agosto con le singole attività.

Merce convenzionale e rotabile. La merce convenzionale, «che include il traffico rotabile e quello specializzato», mantiene la tendenza registrata a fine luglio e chiude i primi 8 mesi a

10 milioni di tonnellate movimentate, pari ad un incremento del 19,7 per cento rispetto allo stesso periodo del 2020 e sui livelli appena inferiori a quelli registrati nel 2019 (-1,6 per cento)». Questo risultato «sembra confermare - è la valutazione dell'Autorità - i positivi segnali di ripresa mostrati fin dall'ultimo trimestre dell'anno e, almeno in questa fase, non si registrano particolari differenze di andamento tra i diversi scali del sistema. Come spesso accade in un settore così eterogeneo, anche in questo mese, si registrano risultati diversificati all'interno dei singoli comparti che compongono il segmento delle merci convenzionali. Il traffico rotabile ha registrato performance positive in tutti gli scali del sistema. Il porto di Genova ha chiuso il mese di agosto con un incremento dell'8,7 per cento rispetto allo stesso mese del 2020, ed un risultato cumulato nei primi 8 mesi pari a quasi 6,0 milioni di tonnellate movimentate (+16 per cento). Per quanto concerne i risultati registrati negli scali di Savona e Vado Ligure, il mese mostra una crescita positiva rispetto a quanto registrato nel 2020 (+19,7 per cento) ed una performance relativa ai primi 8 mesi pari a quasi 2,8 milioni di tonnellate (+25,3 per cento). Nel complesso il traffico rotabile del sistema sembra essere tornato sui livelli pre pandemia registrando, rispetto al 2019, dei numeri sostanzialmente in linea sia nello scalo di Genova (+2,6 per cento) che in quello di Savona-Vado Ligure (-2,5 per cento)».

Traffici specializzati. L'andamento mostra risultati differenti tra i vari terminal del sistema. Ad esempio, i

prodotti metallici e siderurgici movimentati nel porto di Genova, dopo la consistente crescita registrata nel corso del mese di luglio, hanno mantenuto un trend positivo che ha visto una chiusura ad agosto a 15.192 tonnellate, un aumento del 29,8 per cento rispetto allo stesso mese dello scorso anno. «Sempre relativamente alle performance dello scalo di Genova, un risultato simile a quello dei prodotti metallici - prosegue l'analisi - è stato registrato da quelli forestali, che hanno mostrato un incremento del 9,7 per cento rispetto allo stesso mese del 2020. Le forti oscillazioni registrate mensilmente per queste ultime merceologie sono in parte imputabili a caratteristiche intrinseche dei mercati di riferimento. In particolare, questi traffici sono caratterizzati da volumi complessivi contenuti, un numero ridotto di toccate nave e lotti di carico molto concentrati». I prodotti forestali mostrano un aumento del 15,8 per cento rispetto ai primi 8 mesi del 2020, mentre i prodotti metallici si attestano poco sopra le 203 mila tonnellate (+28,7 per cento). In un confronto con i risultati del 2019, i prodotti forestali mostrano un incremento del 73,7 per cento (dovuto prevalentemente alle limitazioni di utilizzo del magazzino di terminal Forest nel corso del 2019), mentre i prodotti metallici registrano un calo del 35,4 per cento rispetto alle oltre 314 mila tonnellate registrate nel periodo gennaio-agosto del 2019. Per quanto riguarda gli scali di Savona e Vado Ligure, anche ad agosto è continuata «la buona performance degli acciai (+592,1 per cento) e un risultato della frutta in buona cresci-

ta rispetto ad agosto del 2020 (+13,6 per cento). Il dato di crescita registrato dagli acciai, non è dovuto a una performance straordinaria registrata nel corso di agosto 2021, ma prevalentemente a un confronto con lo stesso mese del 2020 in cui la movimentazione era a minima a causa del rallentamento del settore produttivo generato dalla pandemia.

I prodotti forestali continuano ad essere l'unica merceologia a mantenere un segno negativo (-49,1 per cento)».

Analizzando l'andamento del settore degli specializzati, nei primi otto mesi del 2021, si registra «un incremento complessivo del 17,2 per cento rispetto allo stesso periodo del 2020 ed un calo dell'8,5 per cento rispetto a quanto fatto nel 2019. Tra i vari segmenti si registrano performance differenti: la frutta perde il 4,1 per cento rispetto al 2020 ed il 7,6 per cento rispetto al 2019, gli acciai mostrano un incremento del 262 per cento rispetto al 2020 e del 21,4 per cento rispetto al 2019, mentre i prodotti forestali registrano un calo del 15,6 per cento rispetto al periodo gennaio agosto 2020 e del 32,3 per cento rispetto al 2019».

Rinfuse liquide. Dopo un primo trimestre «decisamente negativo per gli olii minerali, a partire dal mese di aprile gli scali del sistema hanno registrato un risultato in controtendenza fino al mese di luglio per poi chiudere agosto in linea con quanto movimentato nel 2020 (+0,5 per cento). La decisa crescita registrata

nel periodo aprile-luglio 2021 era prevalentemente dovuta al confronto con lo stesso periodo del 2020 in cui la pandemia aveva causato un crollo della domanda di questi prodotti. Nella stessa direzione, ma con risultati maggiormente positivi, anche i prodotti chimici, che hanno chiuso agosto con oltre 43.000 tonnellate movimentate (+13,1 per cento), ed i traffici di olii e rinfuse liquide alimentari che registrano un incremento del 231,7 per cento chiudendo il mese a quasi 31.000 tonnellate movimentate. Il risultato relativo ai primi otto mesi dell'anno degli olii minerali mostra un moderato incremento rispetto al 2020 (+5,3 per cento) ma rimane ancora negativo rispetto ai risultati del 2019 (-15,6 per cento). Sempre a livello progressivo, i prodotti chimici vedono un incremento del 4,2 per cento rispetto ai primi 8 mesi del 2020 (-15,3 per cento rispetto al 2019) mentre vino ed olii vegetali registrano un incremento del 13,8 per cento rispetto allo stesso periodo del 2020 ed uno più contenuto (+7,8 per cento) rispetto al 2019.

I risultati del sistema, in ogni caso, mostrano alcune differenze tra gli scali di Genova e Savona-Vado Ligure.

In particolare, gli olii minerali movimentati nel bacino di Vado Ligure registrano un calo del 13,3 per cento rispetto ad agosto del 2020 ed un progressivo sugli otto mesi pari ad un calo del 16,0 per cento (-17,3 per cento rispetto al 2019). Il risultato dello scalo genovese, invece, mostra una crescita degli olii minerali nel mese

di agosto (+8,2 per cento) che porta il risultato progressivo dei primi otto mesi dell'anno a 8,3 milioni (+17,3 per cento rispetto al 2020 ma -14,9 per cento rispetto al 2019). Rinfuse solide Il settore delle rinfuse solide, da diversi anni affetto da un calo generalizzato dei traffici, non è rimasto esente dal particolare momento congiunturale che ha generato un crollo della domanda durante i mesi del lockdown. Nonostante ciò, dopo diversi mesi di riduzione quasi costante dei traffici, il 2021 si sta sviluppando con performance decisamente positive registrando aumenti in tutti i mesi (+91,0 per cento ad agosto) che hanno portato il progressivo dei primi otto mesi dell'anno ad oltre 1,7 milioni di tonnellate (+29,0 per cento). Questo dato è prevalentemente imputabile alla riapertura delle attività produttive che, già a partire da ottobre 2020 aveva iniziato a mostrare i primi segnali di miglioramento e che aveva contribuito a chiudere l'ultimo trimestre dell'anno con un incremento del 20,4 per cento rispetto a quello del 2019. Nel confronto con il 2019, comunque, si continua a registrare una pesante contrazione (-25,1 per cento) rispetto ai quasi 2,3 milioni di tonnellate movimentate nel periodo gennaio agosto 2019». Analizzando il risultato dei singoli scali, il report dell'Autorità evidenzia «in entrambi i porti risultati positivi, con lo scalo genovese che registra un aumento del 187,9 per cento nel mese di agosto e del +55 per cento nel progressivo dell'anno, e quello savonese che mostra un incremento del 66,8 per cento ad agosto e +20,5 per cento nei primi otto mesi del 2021. Confrontando questi risultati con le

performance del 2019, invece si registrano alcune differenze tra il risultato dell'ambito genovese (+29,6 per cento nel periodo gennaio-agosto 2021 rispetto allo stesso periodo del 2019) e quello savonese che, nello stesso progressivo, mostra una contrazione del 36,5 per cento».

Funzione industriale. Nel mese di agosto il comparto industriale ha registrato «performance positive rispetto ai valori dello stesso mese del 2020, segnando un +60 per cento. Un risultato che contribuisce alla crescita del progressivo che ammonta a +47,1 per cento rispetto allo stesso periodo del 2020. I prodotti siderurgici movimentati sulle banchine del sistema portuale nel periodo gennaio-agosto 2021 ammontano a poco più di 1,2 milioni tonnellate (+46,9 per cento). Dal confronto con i primi 8 mesi del 2019, tuttavia, emerge come la funzione industriale continui a mostrare una contrazione del 15,4 per cento dovuta sia agli effetti della pandemia sia alla crisi industriale che impatta da anni sulle acciaierie “ex-Ilva”».

Traffico passeggeri. Il traffico da funzione crocieristica ha registrato una movimentazione di oltre 97.000 passeggeri durante il mese di agosto. Un risultato incoraggiante rispetto ai dati dello scorso anno, in cui il mercato crocieristico era fermo a causa delle restrizioni per contrastare la pandemia, ma ancora lontano dai 197.708 passeggeri registrati nell'agosto del 2019. Il risultato dei primi 8 mesi si attesta a 239.006 passeggeri, +39,3 per cento rispetto a quelli

movimentati nel 2020, ma in calo dell'80,8 per cento rispetto ai volumi del 2019. Anche il traffico passeggeri da funzione traghetto, favorito sia dalla stagionalità della domanda sia dal confronto con il periodo dello scorso anno in cui vigevano restrizioni alla mobilità dei passeggeri, ha registrato un deciso incremento rispetto al mese di agosto del 2020 (+27,6 per cento) chiudendo il mese con 602.574 passeggeri trasportati (-16 per cento rispetto ad agosto 2019).

In termini di risultato progressivo i primi otto mesi del 2021 si chiudono con un volume complessivo di 1.378.925 passeggeri trasportati su navi traghetto, pari al 37,6 per cento in più rispetto allo stesso periodo del 2020 ed a un calo del 28 per cento se raffrontato al 2019».

Mese per mese. La documentazione dell'Autorità portuale consente di completare la narrazione di un anno, il 2021, che racconta di ripresa, ma anche di difficoltà legate a una evoluzione dell'economia nazionale e internazionale. Ecco la sintesi, sempre tratta dal sito internet.

«All'inizio del 2021, nonostante sia in corso la somministrazione dei vaccini anti Covid-19, l'emergenza sanitaria - si legge - continua a rappresentare uno shock per l'economia mondiale e per le economie dell'Eurozona a causa della diffusione delle nuove varianti del virus. In questo contesto globale, l'economia cinese continua a sovraperformare: il governo ha riferito che il Prodotto interno lordo reale del quarto trimestre

stre del 2020 è aumentato del 6,5 per cento rispetto all'anno precedente, la crescita trimestrale più elevata dal 2018 e le esportazioni a fine 2020 sono aumentate di 3,6 punti percentuali rispetto al 2019. A **gennaio**, nella zona euro, l'indice Pmi dei servizi è sceso al 45,0 (dal 46,4 di dicembre), rappresentando un calo significativo dell'attività. Anche il Pmi manifatturiero è diminuito passando dal 55,2 di dicembre al 54,7 di gennaio. Ihs Markit ha osservato che una doppia recessione per l'economia dell'Eurozona sembra sempre più inevitabile poiché le ulteriori restrizioni hanno generato un ulteriore impatto sulle imprese.

Per quanto concerne il commercio internazionale, dopo la fase di crisi del 2020, si stima che il 2021 possa essere l'anno della ripartenza, ma diversi sono gli ostacoli che possono complicare il percorso della ripresa,

dall'andamento della pandemia all'evoluzione dei rapporti geopolitici. Il traffico commerciale nei porti del sistema nel mese di gennaio 2021 ha fatto registrare una movimentazione complessiva pari a 5.029.731 tonnellate, -6,3 per cento rispetto allo stesso mese del 2020 (pre-pandemia). Il traffico convenzionale si assesta poco al di sotto dei volumi di gennaio 2020 (1.045.252 tonnellate vs 1.084.638). Migliorano i traffici dry bulk (+6,1 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) mentre le rinfuse liquide chiudono il mese in netto calo (-14,9 per cento). Il settore dei passeggeri manifesta

nuovamente una situazione di criticità, registrando un -98,2 per cento nel comparto delle crociere, a causa delle misure restrittive legate agli spostamenti sul territorio che hanno costretto le compagnie a interrompere l'operatività».

Nel mese di **febbraio** «la Commissione Europea ha rivisto al rialzo le sue previsioni di crescita economica per il 2021 e il 2022 stimando che l'economia della zona euro crescerà del 3,8 per cento, dopo la contrazione del 6,8 per cento nel 2020. Ci si aspetta che il Pil torni al livello pre-pandemico entro la metà del 2022, poco prima di quanto previsto in precedenza. Previsioni ottimistiche che presuppongono che almeno il 70 per cento della popolazione sarà vaccinato entro la fine dell'estate del 2021. Il mancato raggiungimento di tale obiettivo si tradurrà in una crescita economica più lenta. A febbraio, nell'Eurozona, l'indice Pmi rileva una biforcazione dell'economia con una notevole forza verso la produzione e una continua debolezza nei servizi. Il Pmi manifatturiero per la zona euro è salito a 57,7, il massimo negli ultimi 36 mesi. Tale indicatore è 60,6 in Germania (grazie alla forte domanda di esportazioni, soprattutto dalla Cina) e 55,0 in Francia. Allo stesso tempo, il settore manifatturiero europeo sta subendo interruzioni nella catena di approvvigionamento, ritardi nelle consegne e aumento dei prezzi dei fattori di produzione. Il Pmi dei servizi per l'area europea è invece sceso a 44,7 a febbraio, in Germania l'indice è 45,9 e 43,6 in Francia. La Cina, dopo il +2,3 per cento di cre-

scita del 2020, mira a un forte rimbalzo dopo la crisi sanitaria, puntando nel 2021 a un'espansione di oltre il 6 per cento annuo con maggiori sforzi su riforme, innovazione e sviluppo. Il governo, stando a quanto rilasciato dal premier Li Keqian in occasione dell'apertura dei lavori annuali del Congresso nazionale del popolo, prevede un deficit di bilancio del 3,2 per cento sul PIL, un equilibrio di base della bilancia dei pagamenti, una solida crescita dei redditi e un forte aumento sia dei volumi sia della qualità delle importazioni. Nel quadro sinteticamente delineato, il traffico commerciale nei porti del sistema nel mese di febbraio 2021 ha fatto registrare una movimentazione complessiva pari a 4.329.574 tonnellate, -16,2 per cento rispetto allo stesso mese del 2020 (pre-pandemia). Il traffico convenzionale si assesta poco al di sotto dei volumi di febbraio 2020 (1.132.828 tonnellate contro 1.158.347). Migliorano i traffici dry bulk (+15,8 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e le rinfuse liquide di oli vegetali e vino (+153 per cento) mentre gli oli minerali chiudono il mese in netto calo (-36,6 per cento). Il settore dei passeggeri manifesta nuovamente una situazione di criticità (-77,4 per cento), registrando un -91,5 per cento nel comparto delle crociere, a causa delle misure restrittive legate agli spostamenti sul territorio già in vigore da inizio anno che hanno costretto le compagnie a interrompere l'operatività». Ad un anno di distanza dallo scoppio della crisi sanitaria legata alla

pandemia di Covid-19, le riprese economiche

«divergono tra paesi e settori, riflettendo la variazione nelle interruzioni indotte dalla pandemia e l'entità del sostegno politico. Cina e Stati Uniti, in linea con l'andamento del 2020, confermano un buon andamento dell'attività economica:»

nel primo trimestre la Cina ha registrato un aumento del Pil del 18,3 per cento (rispetto al 1° trimestre 2020) e le stime per il 2021 indicano una crescita del +8,6 per cento; negli Usa si prevede un incremento del 6,2 per cento negli USA, mentre nell'Eurozona la crescita attesa è del +4,2 per cento, condizionata dai ritardi nella campagna vaccinale e dagli stimoli fiscali più contenuti. In Italia, nel mese di **marzo**, la crescita dell'attività industriale si è interrotta (-0,1 per cento, dopo +0,6 per cento in febbraio e +1,0 per cento in gennaio), ma nel primo trimestre del 2021 è stimato un incremento dell'1 per cento rispetto al quarto trimestre del 2020, confermando dunque una buona tenuta nonostante l'aumento delle restrizioni. Le previsioni sono ottimistiche: da un recente studio di Prometeia si prevede, nel 2021, un aumento del Pil pari al +4,7 per cento e un'ulteriore crescita del +4,2 per cento nel 2022. Per quanto attiene agli scambi internazionali, nel mese di marzo si è assistito al blocco del Canale di Suez a causa dell'incidente che ha visto coinvolta la Ever Given. L'evento ha determinato ripercussioni sui mercati finanziari, in particolare sul prezzo del petrolio e sui

prezzi delle materie prime, nonché sulle supply chain globali. L'Egitto ha valutato in quasi un miliardo di dollari i danni provocati dall'incidente della portacontainer ed il colosso assicurativo tedesco Allianz ha stimato in -0.2 per cento/-0.4 per cento l'impatto sulla crescita annua del commercio internazionale. Nonostante l'accaduto, le nuove stime del Wto (Organizzazione mondiale del commercio) sull'andamento del commercio internazionale per il prossimo biennio prevedono una crescita dell'8 per cento nel 2021. Nello scenario delineato, i volumi di merce complessivamente movimentati nei porti di Genova e Savona-Vado Ligure nel mese di marzo hanno registrato una variazione positiva del 2,7 per cento.

Tuttavia, a causa del negativo andamento nel primo bimestre, la variazione complessiva nel trimestre è stata del 6,9 per cento, per un totale movimentato pari a 14.941.433 tonnellate.

I volumi di traffico container di marzo 2021 segnano non solo un'ottima performance rispetto allo stesso periodo del 2020, ma anche un risultato notevole se confrontati con il 2019: il mese, infatti, oltre ad aver segnato una rilevante crescita rispetto al 2020 (+17,0 per cento), quando in Italia e in Europa furono adottate le prime misure restrittive dovute alla diffusione della pandemia, chiude a 244.581 TEU, decisamente in aumento anche rispetto al 2019 (220.600 Teu). Lo specifico dettaglio dei container pieni in entrata ed usci-

ta dai terminal del sistema rappresenta quindi un ulteriore elemento di consolidamento di un trend prospetticamente indirizzato ad un ritorno alla normalità e in crescita rispetto anche agli anni precedenti il 2020, soprattutto sul versante delle esportazioni, che si assestano nel trimestre a 270.153 Teu, facendo segnare il migliore risultato per gli imbarchi di unità piene nella serie storica della movimentazione di container. In crescita la domanda di trasporto ferroviario fortemente correlata all'aumento di treni che collegano i porti di Genova e Savona con i retroporti del Nord Italia: nel trimestre hanno viaggiato 2.235 treni (+358 rispetto al 2020, +491 rispetto al 2019), pari a circa 30 treni al giorno. Per quanto riguarda la merce convenzionale e rotabile primo trimestre del 2021 che si è chiuso con una crescita complessiva del 4,8 per cento rispetto allo stesso periodo del 2020. I circa 3,5 milioni di tonnellate movimentati in questo segmento assumono ancora più rilevanza rispetto ai 3,3 del primo trimestre 2020 se si tiene conto del fatto che i primi due mesi e mezzo dello scorso anno non erano ancora stati colpiti dagli effetti della pandemia. Il settore delle rinfuse liquide concentra i volumi maggiori nella movimentazione di greggio pur facendo registrare buone performance anche nelle rinfuse liquide minori a cui si associa un elevato valore unitario delle merci. Le rinfuse solide movimentate nel primo trimestre 2021 a livello di sistema superano le 610 mila tonnellate (+16 per cento) mostrando un buon risultato rispetto alla performance del 2020. Il compar-

to industriale evidenzia nel mese di marzo una notevole crescita del 45,8 per cento. Tale risultato contribuisce a far registrare un +22 per cento nel trimestre (-19,7 per cento a gennaio e +47,8 per cento a febbraio). Il traffico passeggeri da funzione crocieristica, a causa del prolungamento delle misure restrittive legate agli spostamenti sul territorio, ha subito una contrazione del 64,8 per cento rispetto allo stesso mese del 2020. Anche nel mese di marzo solo Msc Crociere ha proseguito nell'operatività, movimentando 5.612 passeggeri, mentre Costa Crociere riprenderà l'attività nel mese di maggio».

Aprile è «record nella movimentazione dei contenitori con una crescita del 29,1 per cento rispetto al 2020 e dell'8,8 per cento rispetto al 2019 per un totale di 248.226 Teu movimentati complessivamente negli scali del sistema. Particolarmente positiva è la crescita della movimentazione di container pieni, sia in imbarco (+37,6 per cento rispetto al 2020) che in sbarco (+22,4 per cento sul 2020). Si tratta del più alto quantitativo di container pieni gateway mai movimentato dal sistema (164.081 Teu), superiore anche al risultato ottenuto a febbraio 2020, ultimo mese le cui performance non siano state condizionate dalla pandemia. In generale, il traffico commerciale nei porti del sistema ha fatto registrare una movimentazione complessiva pari a 5.241.728 tonnellate, +37 per cento rispetto allo stesso mese del 2020 (in piena pandemia): un ottimo risultato nella variazione cumulata che registra un +1,8 per cento. Il traffico convenzionale si assesta a 1.200.754

tonnellate (+82,5 per cento rispetto ad aprile 2020). Migliorano anche i traffici di olii minerali (+46,2 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente), le rinfuse liquide di olii vegetali e vino (+6,4 per cento) mentre i prodotti chimici chiudono il mese in calo (-15,2 per cento). Il settore dei passeggeri registra 34.736 passeggeri, mostrando una straordinaria crescita in termini percentuali rispetto allo stesso mese dello scorso anno (+565,6 per cento), ma è ancora ben lontano dai volumi degli anni pre-Covid-19».

Segno positivo per il traffico commerciale nei porti di Genova e Savona – Vado Ligure che nel mese di **maggio** 2021 «hanno fatto registrare una movimentazione complessiva pari a +41,2 per cento (5.643.117 tonnellate) rispetto allo stesso mese del 2020. A segnare il miglior risultato mai registrato dai porti del sistema è il traffico containerizzato con 260.323 Teu, in crescita sia in export che in import non solo rispetto al 2020 – come facilmente ci si poteva aspettare essendo il periodo segnato dalla pandemia – ma anche rispetto al 2019 (+9,2 per cento).

Il dato non solo è significativo per i Ports of Genoa, ma è anche indice di buona salute del tessuto economico e produttivo di riferimento; la crescita proviene infatti in larghissima misura dalla movimentazione di container pieni gateway.

Il traffico rotabile e specializzato mantiene la tendenza registrata a fine aprile e chiude i primi 5 mesi a

5,9 milioni di tonnellate movimentate, pari ad un incremento del 21 per cento.

Il 2021 è iniziato bene anche per le rinfuse solide: i primi quattro mesi dell'anno hanno registrato andamenti costantemente positivi e maggio si chiude con un ottimo risultato (+21,9 per cento).

Le rinfuse liquide, dopo un trimestre negativo, si risollevarono registrando il segno positivo sia per gli olii minerali (+57,9 per cento) che per i prodotti chimici (+74,4 per cento). In linea anche il settore industriale che registra un +70,5 per cento rispetto ai valori dello stesso mese del 2020. Trend positivo, infine, per il traffico crocieristico - grazie alla ripresa attività di Costa Crociere e Msc Crociere che hanno movimentato complessivamente 28.678 passeggeri - e per i servizi traghetto favoriti dalla stagionalità della domanda (+93,5 per cento rispetto al mese di aprile 2021)». Segnali positivi per il traffico commerciale nei porti di Genova- Savona - Vado Ligure: i volumi di merce complessivamente movimentati nel mese di **giugno** hanno registrato una variazione positiva del 22 per cento. «Il buon andamento del periodo marzo-giugno ha portato - rileva la nota mensile - a una crescita complessiva del 10,4 per cento nel semestre rispetto al 2020, chiudendo a 31.896.001 tonnellate. I contenitori sono in crescita del 5,8 per cento sul dato pre pandemia. Il trimestre aprile e giugno 2021 per il traffico containerizzato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occiden-

tale si è chiuso con una crescita del 37,9 per cento rispetto al 2020. Più importante risulta il confronto con il 2019: rispetto allo stesso periodo di quell'anno, infatti, il secondo trimestre ha segnato una crescita del 6,3 per cento, chiudendo a 757.972 Teu, che rappresenta la migliore performance nella serie storica del sistema portuale. Nel corso del periodo preso in considerazione si sono inoltre registrate il primo, il terzo e il quarto miglior risultato mensile di sempre, rispettivamente nei mesi di maggio, giugno e aprile. Se ad inizio della pandemia le previsioni fissavano un ritorno dei traffici ai livelli pre covid nel 2024, i Porti di Genova e Savona mostrano con i dati di essere già in fase di pieno recupero. Nei primi sei mesi dell'anno si è quindi registrato un volume di movimentazione pari a 1.434.114 Teu, in crescita del 18,2 per cento rispetto al 2020 e del 5,8 per cento se confrontato con il 2019. Il traffico rotabile ha mostrato buone performance nel periodo preso in esame. I traffici di rotabili ed auto nuove nel porto di Genova ha segnato, durante il secondo trimestre del 2021 un incremento del 32,9 per cento rispetto allo stesso periodo del 2020, con un incremento di circa 565 mila tonnellate movimentate, ed una performance complessiva per i primi 6 mesi dell'anno del 17,9 per cento. Il primo semestre dell'anno per i prodotti forestali si è chiuso nel porto di Genova con un incremento del 7,3 per cento rispetto al 2020, mentre lo scalo savonese mostra una chiusura sostanzialmente sugli stessi livelli dell'anno precedente (-1,4 per cento). Le rinfuse solide movimentate

nel primo semestre 2021 a livello di sistema registrano circa 1,2 milioni di tonnellate (+17,4 per cento) mostrando un buon risultato rispetto alla performance del 2020. Il comparto industriale evidenzia nel mese di giugno una notevole crescita, + 240,6 per cento. Tale risultato contribuisce a far registrare un +40,6 per cento nel semestre. Il traffico passeggeri rappresenta ancora la componente che ha maggiormente risentito della pandemia di Covid-19 e rimane lontano dai volumi del 2019. Il traffico crocieristi ha fatto segnare un complessivo di 75.043 passeggeri. A Genova nei primi sei mesi dell'anno si sono registrati 55.622 crocieristi, in transito e in imbarco/sbarco, mentre a Savona, dove l'attività è ripresa solo nel mese di maggio, si sono contati 19.422 passeggeri. A giugno le due compagnie che hanno i loro homeport negli scali dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale hanno movimentato 25.388 passeggeri. Il traffico passeggeri traghetti ha registrato una variazione percentuale del +96,3 per cento (rispetto al mese di giugno 2020), con 185.949 passeggeri».

Segnali positivi a **luglio** per il traffico commerciale dei Ports of Genoa che, con una movimentazione complessiva pari a 5.586.405 tonnellate, registra «un incremento del 22,4 per cento rispetto a luglio 2020. Con quasi 244 mila Teu movimentati nel solo mese di luglio si conferma, per il settore contenitori, la tendenza già vista nell'ultimo periodo. L'andamento dei primi 7 mesi vede una crescita del 18,7 per cento rispetto allo stesso periodo del 2020, ed un aumento del 4,2 per cento nel confronto con

i primi 7 mesi del 2019. Per quanto riguarda il traffico convenzionale, che include il traffico rotabile e quello specializzato, nel mese di luglio sono state movimentate 1.427.523 tonnellate di merci con una crescita del 13,7 per cento rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Dati particolarmente interessanti arrivano poi dallo scalo di Genova dove i prodotti metallici e siderurgici, dopo il brusco calo registrato a maggio, hanno avuto una crescita mensile del 153,5 per cento rispetto allo scorso anno. Sempre a Genova un risultato simile a quello dei prodotti metallici è stato registrato dai prodotti forestali con un incremento del 130,2 per cento rispetto allo stesso mese del 2020.

Buoni risultati arrivano inoltre dal traffico rotabile che sembra essere tornato sui livelli pre-pandemia

registrando, rispetto al 2019, dei numeri sostanzialmente in linea sia nello scalo di Genova che in quello di Savona-Vado Ligure. Dopo un primo trimestre decisamente negativo per gli olii minerali, a partire dal mese di aprile gli scali dei Ports of Genoa hanno registrato un risultato in controtendenza confermato anche durante il mese di luglio (+44,1 per cento). Nella stessa direzione, seppur con risultati più contenuti, anche i prodotti chimici, che hanno chiuso luglio poco oltre le 40.000 tonnellate movimentate (+1,4 per cento), e i traffici di olii e rinfuse liquide alimentari che registrano un incremento del 7,5 per cento chiudendo il mese a quasi 38.000 tonnellate movimen-

tate. Positiva inoltre la performance del settore industriale che registra una crescita del 86,4 per cento rispetto a luglio 2020. Il comparto dei passeggeri infine registra 458.941 passeggeri, mostrando una crescita in termini percentuali rispetto allo stesso mese dello scorso anno del 57,8 per cento, indice di una graduale ripresa del settore, sebbene sia ancora ben lontano dai volumi degli anni pre-Covid-19. Il traffico da funzione crocieristica ha registrato una movimentazione di oltre 66.000 passeggeri durante il mese di luglio. Un risultato sicuramente confortante rispetto allo scorso anno, in cui il mercato crocieristico era bloccato dalle restrizioni in atto per combattere la pandemia, ma ancora lontano dai 185.000 passeggeri registrati nel luglio del 2019.

Il traffico passeggeri da funzione traghetto ha registrato invece un deciso incremento rispetto al mese di luglio del 2020 (+35,1 per cento)

chiudendo il mese con 392.685 passeggeri trasportati. In termini di risultato progressivo i primi sette mesi del 2021 si chiudono con un volume complessivo di 745.642 passeggeri trasportati su navi traghetto, pari al 40,8 per cento in più rispetto allo stesso periodo del 2020 ed a un calo del 38,0 per cento se confrontato col 2019».

L'Interporto di Vado

Un altro protagonista del complesso sistema ligure è l'Interporto di Vado, il cui presidente è Gian Luigi Miazza. Si sviluppa su 232.000 metri quadrati di superficie di proprietà, dispone di 60.000 metri quadrati di magazzini doganali, duemila metri quadrati di uffici e di 15.000 metri quadrati di magazzini frigoriferi. L'interporto di Vado è attualmente controllato dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e dall'Autostrada dei Fiori. Nel 2020, anno pesantemente segnato dalla pandemia, ha registrato un fatturato di 3,5 milioni di euro con un utile di 308 mila euro. All'interno dell'area è presente una dozzina di aziende in attività.

Quando la scuola va in scena

Commissione Pcto, gli incontri virtuali e i nuovi Protocolli

Quello della scuola è un tassello fondamentale nel complesso puzzle di una economia che corre velocemente, impone rapidi cambi di passo alle aziende che devono fare i conti con mercati e scenari mai uguali a se stessi. E che per farlo hanno bisogno non solo di imprenditori e manager all'altezza, ma anche di personale altamente qualificato, pronto a raccogliere la sfida di una formazione continua e a rinnovare competenze e abilità individuali. Se tutto questo avviene nel mondo della produzione, e anche dei servizi, per la logistica è una sfida quasi ancora più forte. Perché il settore è il cardine di una rete internazionale che unisce produttori, mercato finale, sistema dei trasporti.

L'inizio è stato l'alternanza scuola lavoro

La Fondazione Slala ha aperto, per questi motivi, il fronte dell'alternanza scuola lavoro che, dopo la prima esperienza iniziale, ha visto trasformare l'originaria Commissione in 'Percorso per le competenze trasversali e per l'orientamento' (Pcto). Slala ha tra i propri scopi statutari lo studio e la promozione del sistema logistico del Nord-Ovest dell'Italia, collegato con i porti liguri.

A tal fine, il Consiglio generale ha deliberato di porre in essere 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 per di avviare nuovi percorsi di alternanza scuola-lavoro.

La Commissione Pcto, che ha il compito di esaminare le richieste di adesione da parte degli istituti scolastici,

è composta da Massimo Picollo (presidente), Paolo Ronchetti (coordinatore), Monica Beltrame, Marina Ferrari, Pierfausto Ferrari, Michele Maldonese, Enrico Montefiori, Giorgio Perona, Antonio Santopietro (membri).

Incontrarsi ai tempi della pandemia

Il 2021 è stato un anno complesso a causa della pandemia, con la didattica a distanza nelle scuole e la impossibilità di organizzare iniziative in presenza, come invece avvenuto in precedenza con le visite all'Interporto di Rivalta Scrivia. Ma nonostante questo gli incontri sono stati organizzati, ovviamente in modalità virtuale, e hanno visto protagonisti studenti e docenti di istituti scolastici superiori e l'Interporto di Vado Ligure.

Il bilancio? Centinaia di studenti collegati, decine di domande, una curiosità che ha sorpreso per l'acutezza delle osservazioni.

«Diversi quesiti assomigliavano a quelli che mi vengono posti da laureandi che stanno preparando la tesi». Gian Luigi Miazza, presidente dell'Interporto di Vado Ligure non ha nascosto l'entusiasmo per l'esperienza e la soddisfazione per una iniziativa che ha definito «nuova e innovativa», ovvero il ciclo di incontri formativi sulla logistica, promossi dalla Commissione 'Percorso per le competenze trasversali e per l'orientamento' con alcuni istituti superiori delle province di Alessandria, Asti e Torino.

«Ho apprezzato l'idea, la realizzazione molto efficace anche grazie alla serie di video che hanno aiutato gli studenti a entrare, seppur in modo virtuale, all'interno dell'Interporto, la capacità di coinvolgimento con le scuole. La speranza - ha aggiunto Miazza nel commentare la conclusione del ciclo - è che nel prossimo

futuro questi incontri si possano fare dal vivo, portando i giovani all'interno del cuore pulsante delle attività interportuali».

L'interporto e le sessioni online

L'iniziativa progettata dalla Commissione ha coinvolto, nelle sessioni online, gli studenti di alcune classi degli istituti "Nervi-Fermi/Migliara-Vinci" di Alessandria, "Volta" di Alessandria, "Marconi" di Tortona, "Sobrero" di Casale Monferrato, "Enaip" di Rivoli, "Artom" di Asti e "Giobert" di Asti.

La formazione e l'orientamento sono sempre state al centro dell'attività della Fondazione Slala che ha così deciso di estendere l'azione anche alla provincia di Asti.

La Commissione ha promosso, lo scorso anno, una prima serie di incontri con istituti scolastici superiori, con il supporto organizzativo e di esperienza della Fondazione William Salice "Color your life". L'infrastruttura che ha accolto gli studenti, prima dello scoppio della pandemia, è stato l'Interporto di Rivalta Scrivia, poi gli incontri sono proseguiti a distanza. Quest'anno il ciclo si è ripetuto, grazie all'Interporto di Vado Ligure e ai contributi di Gian Luigi Miazza, Raffaella Brunetto (responsabile dell'ufficio amministrativo dell'Interporto) e Antonio Leo (responsabile dell'ufficio tecnico dell'Interporto). L'indispensabile connessione fra la realtà ligure e le scuole piemontesi è stata assicurata da Enrico Montefiori, segretario generale della Fondazione William Salice.

«Siamo soddisfatti - sono state le parole di Paolo Ronchetti - per questi incontri che hanno consentito di fare conoscere agli studenti della provincia di Alessandria, di Asti e di Rivoli una realtà come quella di Vado Ligure. I giovani, insieme agli insegnanti, hanno dimostrato entusiasmo per una inedita avventura didattica a distanza. Le videoconferenze sono state un successo per i numeri registrati e l'attiva partecipazione dei giovani. È un vanto avere promosso questo nuovo ciclo e una soddisfazione l'aver assistito a una coraltà del territorio del Basso Piemonte che ci fa ben sperare per il futuro».

L'efficacia dello strumento utilizzato è ribadita ancora una volta da Miazza («è stato decisamente un precursore, destinato a diventare un modello cui guardare») che ha parlato di una modalità innovativa

«che aiuta a disegnare il futuro dei ragazzi, facendoli entrare in azienda, aiutandoli a scoprire la realtà della logistica, con un taglio in cui formazione e orientamento sono gli elementi caratterizzanti».

L'interporto di Vado Ligure si sviluppa su 232.000 metri quadrati di superficie, ha 60.000 metri quadrati di magazzini doganali, 2.000 metri quadrati di uffici e 15.000 metri quadrati di magazzini frigoriferi.

Il Protocollo di intesa di Asti

L'azione promossa da Slala ha però bisogno di una cornice giuridica per poter gestire la complessità delle relazioni fra mondo scolastico ed economico. Ecco perché, dopo quello di Alessandria che ha fatto da apripista, è stato firmato, nella sede della Provincia di Asti, il Protocollo di intesa per la realizzazione delle attività previste dal progetto 'Ampliamento del polo logistico astigiano'. Protagonisti sono gli istituti superiori 'Artom' e 'Giobert', la Fondazione Slala - Sistema logistico integrato del nord ovest, il Comune di Asti e la Provincia di Asti. «Gli enti territoriali in collaborazione con le istituzioni scolastiche - precisa il documento - dovranno, ognuno per le rispettive competenze, promuovere azioni per la realizzazione di spazi didattici che permettano di attuare concretamente l'offerta formativa professionale, calandola in un contesto di risposta alla domanda del territorio». La Fondazione Slala mette a disposizione «le professionalità che ha al proprio interno per formare i giovani studenti di oggi, futuri protagonisti del mondo del lavoro di domani nelle tematiche delle nuove e più avanzate competenze necessarie a operare nel campo della logistica moderna». Il documento è stato sottoscritto dal sindaco di Asti, Maurizio Rasero, dal presidente della Provincia di Asti, Paolo Lanfranco, dal dirigente scolastico dell'istituto "Artom", Franco Calcagno, dalla professoressa Paola Bossi per conto del dirigente scolastico dell'i-

stituto “Giobert”, Patrizia Ferrero, dal presidente della Fondazione Slala, Cesare Rossini, e dal presidente della Commissione Pcto (Percorsi per le competenze trasversali e per l’orientamento) di Slala, Massimo Picollo.

Quello di Asti segue il Protocollo, il primo, firmato l’anno scorso ad Alessandria dall’Istituto “Volta”, dall’Istituto “Vinci Migliara Nervi Fermi”, da Slala e dall’amministrazione comunale che ha assicurato «il pieno appoggio alle attività e azioni proposte».

«I primi incontri si sono svolti circa un anno fa, mentre lavoravamo su questo fronte - ha affermato Picollo prima della firma - sono stati anche promossi una serie di incontri di approfondimento che sono culminati con i webinar con l’Interporto di Vado cui hanno partecipato alcune centinaia di studenti degli istituti. Con questo protocollo i giovani hanno la possibilità di entrare nelle realtà delle imprese, dove potranno anche svolgere degli stage».

In un territorio «che ha perso industrie e centinaia di posti lavoro e dove il turismo da solo non può fare fronte alle perdite dell’economia bisogna investire sui settori che hanno grandi potenzialità, come la logistica delle merci e quella delle persone» ha sottolineato Maurizio Rasero che guarda con estremo interesse «alle future aree buffer al servizio dei porti liguri».

La Provincia di Asti «ha sempre creduto in questo progetto che coinvolge tutto il quadrante sud del Piemonte. Il mondo della scuola - sono state le parole di Paolo Lanfranco - gioca

un ruolo molto forte, rispondendo alla necessità di flessibilità per interpretare al meglio le nuove esigenze del mondo del lavoro».

Gli istituti scendono in campo

L'istituto "Artom" mette in campo l'indirizzo di informatica «che integra - ha precisato Franco Calcagno - le competenze necessarie per la programmazione delle attività del comparto della logistica, mentre quello meccanico ed elettrotecnico potranno entrare in campo in seconda battuta per integrare le competenze necessarie alle imprese del settore». A settembre è partito il corso di perito in Logistica dell'istituto "Giobert". Un indirizzo, collocato nell'ambito della formazione tecnica in materia di trasporti, che presenta

«un profilo che approfondisce la conoscenza e la capacità di gestire e organizzare i processi logistici dal magazzino di partenza fino alla consegna, sia nell'ambito dell'azienda, sia come servizio specializzato in outsourcing».

«L'Astigiano sta lavorando molto sul progetto della logistica, guardando all'area vasta del Basso Piemonte e puntando al tema comune che contraddistingue il comparto: l'occupazione. La logistica - ha dichiarato Cesare Rossini - sta vivendo una fase di profondo cambiamento a partire dalla tipologia degli addetti che devono avere profili avanzati, digitali, altamente professionalizzanti. Ecco perché la proposta progettuale, contenuta nel Protocollo, prevede la messa in atto di politiche attive indirizzate al coordinamento tra l'offerta formativa degli istituti scolastici e la domanda proveniente dalle aziende

territoriali, allo scopo di creare sinergie capaci di migliorare l'indice di occupazione e della competitività del settore terziario e industriale».

La finalità principale del protocollo alessandrino - «contribuire alla costituzione della "forma mentis integrale" del diplomato tecnico dei trasporti e della logistica e di ogni diplomato tecnico negli indirizzi informatici, gestionali, amministrativi ed aziendali» - è al centro anche di quello che coinvolge la città di Tortona con l'Istituto "Marconi" e l'amministrazione comunale e che riguarda il nuovo corso di Trasporti e Logistica. Il Protocollo tortonese è stato firmato alla fine di ottobre.

Progetti e sostenibilità nel Basso Piemonte

L'attività della Commissione Mobilità per la logistica dei passeggeri

Un anno condizionato dalla pandemia che comunque non ha fermato l'attività della Commissione Mobilità per la logistica dei passeggeri composta da Alessandro Traverso (presidente), Giovanni Currado (coordinatore), Ezio Elia, Alberto Fasciolo, Walter Finkbohner, Giorgio Rivabella, Luca Rossi, Daniele Viotti (membri).

I progetti maggiormente significativi che sono stati sviluppati nel corso dell'anno sono riassunti dal coordinatore, Giovanni Currado.

Il primo è il progetto 'Dorsale Torino – Asti – Alessandria - Milano'. «Al fine di promuovere il progetto di revisione del servizio ferroviario verso Milano, e monitorare il suo stato di attuazione, il progetto - racconta Currado - è stato presentato al Consiglio di amministrazione dell'Agenzia della Mobilità Piemontese (Amp) e sono state organizzate alcune riunioni in seno alla Assemblea di Bacino

Sud Est, con gli enti territoriali competenti e con l'operatore ferroviario Trenitalia. Purtroppo durante il periodo di confinamento da Covid19 si è assistito alla riduzione del servizio ferroviario offerto, che ha modificato la situazione progettuale di partenza.

Nonostante il contenzioso promosso da Trenitalia nei confronti di Amp in merito al contratto di servizio Sfr, di concerto con i tecnici di Amp, si è proceduto alla verifica di fattibilità della Fase1 "Primi interventi d'urgenza", che prevede la fusione dei servizi locali Asti-Alessandria con gli Alessandria-Voghera, con l'obiettivo della messa in esercizio in occasione del cambio orario di dicembre 2021.

Entro la fine dell'anno si prevede inoltre di avviare i contatti con gli uffici competenti della Regione Lombardia e con l'impresa ferroviaria Trenord, per verificare la fattibilità del miglioramento e dell'estensione sino ad Asti del servizio ferroviario di loro competenza».

Enrico Sozzetti

Poi il Piano Mobilità Sostenibile di Bacino – Mobility Management. «Durante l'anno sono proseguiti gli incontri con i Comuni capo zona ed gli enti di area vasta (Regione Piemonte e Province di Asti ed Alessandria) per promuovere l'avvio di un progetto di mobilità sostenibile di bacino. Le caratteristiche e le finalità di un Piano della Mobilità Sostenibile di area vasta - riassume il coordinatore della Commissione - sono state presentate alla Commissione Tecnica di Bacino, composta dalle strutture tecniche degli enti consorziati. All'interno del Bacino Sud-Est solo il Comune di Alessandria si è dotato di un Pums (Piano urbano della mobilità sostenibile).

A livello di bacino si tratterebbe invece di redigere una documentazione più ampia che dovrà necessariamente coinvolgere sia soggetti appartenenti agli enti pubblici, sia gruppi d'interesse esterni.

Diverse sono le tematiche di trasporto pubblico e privato che dovranno essere affrontate per approntare un piano di mobilità che porti reali benefici al territorio. Si dovranno necessariamente individuare degli obiettivi di breve e media-lunga durata che saranno monitorati periodicamente. Il Pums deve essere considerato uno strumento che permetterà di fare al territorio interessato un importante passo in avanti anche a livello di future infrastrutturazioni ferroviarie e stradali, un'opportunità per gli enti e per il territorio per impiegare in modo coordinato le risorse (anche del Pnrr) che possono portare a un percorso di

miglioramento viabilistico e ambientale. Dal confronto è emersa l'ipotesi di coinvolgere, quale soggetto coordinatore di azioni volte allo sviluppo del territorio alessandrino e astigiano, la Fondazione Slala. Avendo al suo interno tutti gli enti presenti nel Bacino Sud-Est, oltre alla Regione Piemonte, i rappresentanti della Commissione Tecnica sono concordi nel verificare la disponibilità della Fondazione nel proporre progetti integrati nel campo della mobilità. Il tavolo ha convenuto ad incontrare i rappresentanti di Slala per verificarne l'interessamento. Inoltre, il Pums di Bacino potrebbe rappresentare un valido supporto per l'attività dei Mobility Manager di area, aziendali e scolastici nella redazione dei 'Piani Spostamenti Casa-Scuola e Casa-Lavoro', secondo le nuove linee guida ministeriali».

La fermata ferroviaria a Tortona: «Facendo seguito all'avvio, a partire dal dicembre 2020, del servizio Ffs Euro City Zurigo – Genova con fermata presso la stazione di Tortona è stato approfondito il tema del collegamento con le località del Monferrato e delle Langhe, attraverso la città di Asti ed Alba, mete consolidate del turismo svizzero. Il potenziamento del collegamento ferroviario Asti – Alessandria – Milano, è risultato dunque funzionale anche per migliorare le relazioni con la Svizzera».

Occhi puntati sull'area vasta

Obiettivi sul Gruppo di lavoro della coesione territoriale Bacino del Tanaro. A seguito della sottoscrizione della Convenzione per la Coesione territoriale, è stata istituita l'Area denominata "Bacino del Tanaro", con ente capofila il Comune di Alessandria, per l'accesso ai fondi comunitari, ai fondi istituzionali pubblici e ai fondi privati. Gli obiettivi, spiega sempre Giovanni Currado, sono rivolti «al raggiungimento della coesione sociale, economica e territoriale dell'intera "Area", attraverso una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva, con un'azione coordinata, realizzata conformemente ai principi di sussidiarietà e proporzionalità e di partenariato, sotto forma di cooperazione operativa istituzionalizzata. Su indicazione del Comune di Alessandria, ho svolto, per conto della Fondazione Slala funzioni di supporto ai progetti di natura infrastrutturale e trasportistica. Sono stati individuati gli obiettivi e le azioni per uno sviluppo ed una crescita comune; nello specifico l'attività si è rivolta nell'ambito dell'area tematica della mobilità sostenibile di persone e merci, promuovendo sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete».

Infine, il Piano Strategico per lo Sviluppo del Territorio Astigiano. Il Comune di Asti ed il Polo Universitario UniAstiss hanno promosso la redazione di un documento di pianificazione e programmazione partecipata del territorio astigiano, in linea con

l'obiettivo del Pnrr di rendere il territorio più attrattivo in termini di investimenti da parte di attori sia pubblici che privati. Per la definizione delle linee del nuovo Piano strategico del territorio astigiano «è stato utilizzato il modello partecipato, organizzando cinque diversi tavoli tematici: trasporti, sanità, innovazione tecnologica, transizione ecologica e digitalizzazione. Come rappresentante della Fondazione Slala e come componente del Comitato Tecnico-Scientifico, ho coordinato il tavolo "infrastrutture per la mobilità". Sono state poste in evidenza le reti infrastrutturali che collegano il territorio astigiano, ma anche il problema dell'isolamento del Piemonte orientale da Milano e dall'alta velocità.

È stata anche messa in luce l'opportunità di creare una ferrovia dell'Unesco, volta ad essere una linea che unisce territori, proponendo la lettura del territorio astigiano in una più ampia scala di analisi».

Giovanni Currado ha anche seguito un corso per mobility manager che consentirà alla Fondazione Slala di mettere a disposizione dei territori una ulteriore specializzazione professionale.

Torino - Genova, la modernità lunga 170 anni

Ad Asti la prima edizione della mostra organizzata dal Comitato promotore

Una linea lunga 170 anni, una storia di grande attualità, una narrazione efficace e coinvolgente.

La prima edizione della mostra ha centrato l'obiettivo e segnato l'avvio del progetto di narrazione messo a punto dal 'Comitato per i 170 anni della linea ferroviaria Torino-Genova',

composto da Mauro Caliando, Tiziano Cosentino, Giovanni Currado, Ezio Elia, Walter Finkbohner, Vittorio Gatti, Roberto Livraghi (presidente), Angelo Marinoni, Gianluca Veronesi, Daniele Viotti. Il curatore è stato Roberto Livraghi e l'allestimento di LineLab di Giorgio Annone. Palazzo Mazzetti, in corso Alfieri ad Asti, ha fatto da cornice all'esposizione che è andata in scena dal 18 settembre al 24 ottobre 2021.

L'esposizione si è concentrata sul si-

gnificato che la linea ferroviaria da Torino a Genova ha avuto per lo sviluppo economico del Regno d'Italia nella seconda metà dell'Ottocento, sull'importanza assunta nel secondo dopoguerra per la nascita del triangolo industriale, ma intende anche sottolineare come essa rappresenti ancora, per gli anni venti e trenta del Duemila, un'opportunità di crescita e di collegamento con il sistema dei trasporti europeo. Tra i frutti dell'evento è sicuramente da registrare l'interesse di altre comunità cittadine, già espresso attraverso la richiesta di ospitare le successive edizioni della mostra (che per sua natura nasce "itinerante").

La mostra ha presentato in forma sintetica l'ingente sforzo infrastrutturale, economico, politico e amministrativo fondamentale per la costruzione e il consolidamento della linea su cui "si è fatta l'Italia".

«L'idea espositiva – sottolinea Cesare Rossini, presidente di Slala, al cui interno opera il Comitato - è stata pensata sia come la celebrazione di uno strumento fondamentale per

lo sviluppo del paese, sia come un viaggio di riscoperta vissuto nella realtà dell'area vasta che comprende i sistemi infrastrutturali di Piemonte e Liguria». La mostra successivamente toccherà, per periodi di due-tre mesi, le principali città, fra cui Alessandria, lungo i 165 chilometri della tratta ferroviaria. L'esordio è avvenuto ad Asti, città nella quale il primo treno fece ingresso il 5 novembre 1849. Un riferimento per la ricerca storica è stato il lavoro del professor Giulio Guderzo dell'Università di Pavia, studioso delle politiche dei trasporti e in particolare delle ferrovie nell'Italia pre e post unitaria.

«La mostra 'Una rotaia lunga 170 anni' racconta un'Italia (anzi, un Piemonte) che in un momento di particolare difficoltà ha saputo operare un investimento in infrastrutture di trasporto, la prima grande ferrovia del paese, capace di unire la capitale dello stato al suo porto sul Mediterraneo, lungo le quali possiamo dire a buon diritto che sia stata fatta l'Italia. Il Piemonte non aveva binari, locomotive, stazioni, non possedeva le tecnologie già sviluppate in altri paesi. In pochi anni (sei, per la precisione) ha saputo costruire centosessantacinque chilometri di binari, realizzare ponti e viadotti, attraversare frane, forare pareti rocciose, fino ad arrivare con la nascita dell'Ansaldo a produrre anche le prime locomotive. Uno sforzo ingente che a quel tempo ha destato l'ammirazione dell'Europa, come dimostrano le magnifiche incisioni di un pittore svizzero, Carlo Bossoli, pubblicate a Londra già nel 1853, lo stesso anno dell'inaugurazione. E questo è un tema di rifles-

sione che rende attuale la capacità di visione degli statisti di allora, ma che interroga anche noi sulle scelte per il futuro. Cavour e Carlo Alberto volevano a tutti i costi aprire dei canali verso l'Europa, raggiungere nuovi mercati, innescare altre, inesplorate direttrici di sviluppo.

È così diversa, mi chiedo, la nostra prospettiva di oggi?

Non credo e questa è la ragione per cui la Fondazione Slala e il presidente Cesare Rossini hanno fortemente voluto questa mostra dando vita al comitato che ho l'onore di presiedere»

è stato il commento di Livraghi nella doppia veste di presidente del Comitato e di curatore dell'esposizione, promossa da Slala in collaborazione con la Fondazione Asti Musei, la Fondazione Cassa di Risparmio di Asti e il Comune di Asti, e che è stata inserita nel programma della "Douja d'Or".

La Torino-Genova, nata per collegare la capitale del regno di Sardegna al suo porto sul mar Ligure, è divenuta nell'arco di pochi decenni la spina dorsale dello sviluppo economico dell'Italia unita, costituendo poi uno degli assi di crescita e uno straordinario strumento per collegare il territorio del Nord-Ovest al resto del Paese, ma soprattutto alle ricche nazioni dell'Europa continentale. Il racconto di questa ferrovia non è soltanto un capitolo fondamentale e affascinante della nostra storia: è anche un'occasione per riflettere sull'importanza delle infrastrutture di collegamento nell'Europa all'inizio del terzo mil-

lennio. Perché veramente lungo questi binari passato e presente si toccano per disegnare il nostro futuro.

«Il ruolo del Basso Piemonte nello sviluppo logistico dell'Italia di Nord-Ovest - rileva ancora Cesare Rossini - è messo in evidenza dai progetti di Rfi, dall'attenzione del sistema portuale ligure e dal recente atto del Parlamento che prevede l'estensione delle Zone logistiche semplificate (Zls). In questo contesto, la mostra non ha parlato solo di uno straordinario sforzo che il nostro paese ha saputo compiere nel passato, ma guarda al futuro e alle grandi opportunità che esso riserva al nostro territorio».

Un racconto articolato

La mostra ha articolato il racconto lungo alcune principali sezioni tematiche: dopo l'introduzione, l'attività preparatoria (1825-1845), i promotori del progetto: Camillo Cavour e Carlo Alberto, il cantiere (1848-1853) luogo di sperimentazioni tecniche e tecnologiche, l'immagine della ferrovia attraverso la lente degli artisti, evoluzione delle stazioni e del materiale viaggiante, la Torino-Genova e lo sviluppo del Nord-Ovest, gli sviluppi attuali e futuri della linea. Oltre ai pannelli che hanno sviluppato le singole sezioni, è stato utilizzato un tavolo con tecnologia touch screen sul quale è stato possibile selezionare e ingrandire le quindici incisioni che il pittore svizzero Carlo Bossoli ha realizzato nel 1853 per un volume pubblicato a Londra ('The Railway between Turin and Genoa') e consultare fin nei più minuti dettagli una planimetria di fine Ottocento che descrive le dotazioni tecnologiche della linea. Tra gli strumenti multimediali per facilitare il dialogo con fasce giovanili o non convenzionali di pubblico è stata prevista la realizzazione di un'app a soggetto ferroviario, fruibile tramite smartphone o tablet. È stata poi prevista la realizzazione di appuntamenti di studio e di approfondimento per richiamare l'attenzione delle istituzioni, ma anche di un pubblico più vasto e diversificato, sulla centralità che la linea riveste ancora nel disegno infrastrutturale nazionale e sulle potenzialità che potrebbe avere in futuro.

«Si prevede infine - puntualizza Livraghi - che le singole fasi della mostra itinerante possano essere accompagnate da eventi più specifici, dedicati a singole categorie di utenti (ad esempio, il mondo della scuola, oppure le associazioni di appassionati del mondo della rotaia, o ancora organizzazioni che uniscono l'utilizzo del tempo libero alla valorizzazione dei beni culturali), e ricorrendo a linguaggi diversificati».

La Fondazione Slala fin dai suoi esordi ha manifestato una particolare sensibilità per la creazione di un tessuto di alleanze che deve costituire il proprium di una fondazione di partecipazione. La mostra itinerante ha rappresentato «l'occasione per consolidare una rete di rapporti già in essere che possono trovare in questi appuntamenti un'occasione di ulteriore sviluppo». In primo luogo gli enti astigiani che per primi e con entusiasmo hanno accolto la proposta di ospitare la mostra: Fondazione Asti Musei, Fondazione Cassa di Risparmio di Asti, Comune di Asti; a loro si sono aggiunti Provincia di Asti e Camera di Commercio di Alessandria-Asti. Poi, vari partner di livello nazionale e locale: Rfi (Rete Ferroviaria Italiana), la Fondazione Fs Italiane, il Museo Nazionale del Risorgimento Italiano di Torino, le due Regioni Liguria e Piemonte, l'Agenzia della Mobilità Piemontese, il mondo delle Camere di Commercio rappresentato dalla Camera di Commercio di Genova, dalla Camera di Commercio Riviera di Liguria, da tutte le Camere di Commercio del Piemonte attraverso Unioncamere Piemonte, e da Uniontrasporti, il Cifi

(Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani) sezione di Genova, i Comuni di Alessandria, Asti, Arquata Scrivia, Novi Ligure, Ronco Scrivia, oltre ai Comuni e Città Metropolitane di Torino e di Genova, le Province di Alessandria, di Asti e di Savona. A questo già significativo gruppo di sostenitori si sono aggiunte anche un paio di significative partnership che testimoniano la dimensione internazionale dell'interesse per il tema dei collegamenti ferroviari. Hanno infatti concesso il loro patrocinio il Comitato San Gottardo (Gotthard Komitee), associazione che riunisce tredici governi cantonali svizzeri, e la Ferrovia Bls (Bern-Loetschberg-Simplon).

«Partendo da questi presupposti - afferma il presidente del Comitato - si ritiene che la mostra possa efficacemente costituire un elemento importante per contribuire alla costruzione di una rete di collaborazioni che, a partire dalla celebrazione dell'anniversario, possa avere effetti anche sullo sviluppo delle dotazioni infrastrutturali del territorio.»

La Torino-Genova a oltre un secolo e mezzo di distanza ci interroga ancora e soprattutto ci induce a parlare del Nord-Ovest. L'Arsenale marittimo di Genova e l'Arsenale militare di Torino hanno costituito due delle più formidabili concentrazioni di sapere tecnico dell'Europa pre-industriale. A metà Ottocento, l'infrastruttura ferroviaria che collega questi due punti diviene il banco di prova, non solo italiano e non solo europeo, ma mondiale, per la costruzione di galle-

rie ferroviarie e per nuovi macchinari complessi e innovativi, come le perforatrici ad aria compressa. Soprattutto, la ferrovia diventa la sede di un intreccio virtuoso di coordinamento pubblico e di iniziativa privata. Ma allora come non spostare il pensiero ai giorni nostri e riflettere sull'attualità di questo collegamento in un contesto di respiro europeo?»?

Le voci astigiane

Per Mario Sacco, presidente della Fondazione Asti Musei e della Fondazione Cassa di Risparmio di Asti, la mostra ha assunto un significato particolare perché si inserisce in un quadro di tradizionale attenzione per la storia del territorio. La ferrovia voluta da Cavour a metà Ottocento ha rappresentato un potente elemento di sviluppo per lo Stato sardo-piemontese di allora e per lo Stato unitario pochi anni dopo, ma contemporaneamente ha fornito un contributo essenziale per lo sviluppo dell'economia astigiana, messa in grado di comunicare rapidamente con il più grande mercato del Piemonte, quello della capitale, e di aprirsi una strada agevole verso la costa ligure.

Con l'edizione della mostra a Palazzo Mazzetti, la Fondazione Asti Musei si apre alla collaborazione con la Fondazione Slala che ha come obiettivo il rilancio infrastrutturale e logistico del Nord-Ovest d'Italia, e prosegue una fattiva collaborazione con la Città di Asti nella direzione di valorizzare gli aspetti fondamentali della nostra storia e della nostra cultura».

Il sindaco di Asti, Maurizio Rasero, aggiunge: «Il 5 novembre 1849 il primo treno proveniente da Torino ha fatto il proprio ingresso nella stazione di Asti, che vediamo riprodotta in una incisione del pittore svizzero Carlo Bossoli che costituisce anche l'immagine-guida della mostra. Erano i mesi drammatici appena successivi alla sconfitta militare subita dall'esercito piemontese nella pri-

ma guerra d'indipendenza. Poco più di tre mesi prima Carlo Alberto era morto nell'esilio portoghese di Oporto. Eppure, nonostante questo quadro scoraggiante, la volontà e la lungimiranza di Camillo Cavour riuscirono a realizzare nel tempo record di soli cinque anni un progetto che portava il Piemonte all'avanguardia tra gli stati italiani e lo apriva ai rapporti commerciali ed economici con la vicina Lombardia, e, in prospettiva, con la Francia e la Svizzera poi raggiunte dalla politica dei trafori alpini perseguita dallo stato unitario. La città di Asti è stata fin dall'inizio protagonista di questa straordinaria stagione che siamo onorati di poter ricordare con la bella mostra realizzata in collaborazione con la Fondazione Slala, la Fondazione Cr Asti e la Fondazione Asti Musei».

Il terzo valico

Nei giorni in cui il Comitato era al lavoro per la preparazione della mostra, è stato abbattuto l'ultimo diaframma della galleria 'Serravalle', binario dispari, e così il tracciato di ventidue chilometri del terzo valico ferroviario è stato finalmente senza interruzione.

Un tracciato, parte di una tratta lunga complessivamente 87 chilometri il cui completamento è previsto nel 2024, che collegherà il sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa.

«Stiamo parlando di un'opera strategica del corridoio transeuropeo Reno-Alpi, che andrà a potenziare l'asse ferroviario Genova-Basilea-Rotterdam/Anversa, collegando in modo efficiente il Mar Ligure con il Mare del Nord. Vogliamo sottolineare che il Terzo Valico è la prima nuova linea ferroviaria che viene costruita a servizio dei passeggeri e dei camion che attualmente tormentano chi viaggia su strade ed autostrade. Sembra incredibile che nel corso di tutto l'ultimo secolo, anzi, per essere precisi degli ultimi 106 anni, su questo tracciato strategico siano state costruite solo autostrade e strade, mentre la rete delle ferrovie ha continuato a dare un servizio su binari che risalgono al penultimo secolo. Infatti, l'ultima linea realizzata fu la Arquata Scrivia-Tortona, che venne aperta nel 1916. Dopo di allora, il nulla» è stato il commento espresso dal Comitato

per il 170 anni della linea ferroviaria Torino - Genova attraverso le parole di Roberto Livraghi. Il Comitato ha poi ricordato anche che «le buone notizie sul fronte della nuova linea si vanno ad aggiungere alla recente istituzione di un eurocity giornaliero (il Giruno) di collegamento tra Zurigo e Genova, un'opportunità di sviluppo turistico per tutto il territorio che si deve saper cogliere e implementare al meglio. Certamente vanno valorizzati tutti i poli attrattori presenti lungo il percorso dei Giovi e uno di questi è l'Outlet che attira (fuori dal periodo Covid) circa 6 milioni di visitatori che arrivano quasi tutti in auto, mentre la storica ferrovia Torino-Genova passa proprio a due passi dal grande centro di acquisti e potrebbe servirlo efficacemente con un up-grade a costo marginale funzionale al sistema di offerta che sarà presente sul Terzo Valico aumentando il servizio reso all'ambiente e alla vivibilità del nuovo sistema ferroviario».

A giudizio di Angelo Marinoni, coordinatore della Commissione Interventi strategici della Fondazione Slala, con l'attuale progressione del cantiere

«è futuribile che nel 2024 si abbia la possibilità di connettere in tempi dimezzati rispetto a quelli attuali dei treni più veloci la città di Genova con le città di Milano e Torino attraverso il sistema Alessandria - Tortona che costituisce l'altro capo rispetto al mare della grande infrastruttura Appenninica».

Il nuovo collegamento «avrà un impatto positivo sull'offerta ferroviaria

alla logistica con importanti ricadute anche sul piano ambientale, in linea con gli obiettivi dell'Unione Europea».

Nicola Bassi, coordinatore della Commissione logistica delle merci della Fondazione Slala, ha osservato che «dal punto di vista logistico, il Terzo Valico è un'opera per importanza pari al Traforo delle Ceneri e al Traforo del Lötschberg. In particolare, permetterà a treni merci più lunghi e più pesanti degli attuali (e quindi più convenienti) di accedere al Porto di Genova.

Rimane l'incognita di come la pendenza del 12,5 per mille influenzerà la massima capacità di trasporto attualmente fissata a 2.000 tonnellate per convoglio, in ogni caso il completamento del Terzo Valico costituisce un passo fondamentale per la circolazione di merci e persone nel Nord-Ovest e a livello europeo sul Corridoio Reno-Alpi».

I primi passi

La nascita del Comitato è da ricondurre a una precisa riflessione della Fondazione Slala, formulata per cogliere l'opportunità di ricordare i 170 anni dell'inaugurazione della linea ferroviaria Torino – Genova (1853-2023) e considerato che il 1° gennaio 1850, entrava in esercizio la tratta ferroviaria di Alessandria, ha deciso di dare inizio a un'azione di grande significato storico, sociale, culturale. La base di partenza è costituita dalla riformulazione dello Statuto, avvenuta nel 2019, che ha permesso a Slala di ampliare le funzioni in quanto all'originale mission della logistica delle merci, è stata aggiunta la mobilità delle persone.

Per questa ragione, è stata istituita una 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 dar 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.

Il 5 marzo 2021 si è svolto il webinar “I 170 anni della Torino-Genova, la prima ferrovia commerciale d'Italia” che ha dato voce a una serie di interventi di analisi, da quelle storiche fino all'attualità della linea ferroviaria, con una particolare attenzione rivolta allo sviluppo delle ferrovie nei paesaggi vitivinicoli Unesco, agli aspetti tecnici e di ingegneria ferroviaria, fino agli sviluppi attuali e futuri. Al primo webinar, organizzato dalla Fondazione Slala attraverso il “Comitato per i 170 anni della Torino-Genova”, il Collegio ingegneri ferroviari italiani (Cifi) - sezioni di Genova e di Torino, e Rete ferroviaria italiana (Rfi), seguirà un secondo più orientato all'attualità nel più ampio quadro delle problematiche di collegamento a lunga percorrenza della dorsale tirrenica.

Il seminario è stato seguito in diretta da oltre 250 persone sul canale del Cifi e nelle settimane seguenti i contatti sono saliti a oltre 4.500, evidenziando un oggettivo interesse da parte di un'ampia fascia di pubblico.

La capacità di guardare avanti

Fra i diversi aspetti analizzati, è stato particolarmente suggestivo quello relativo alla storia della costruzione della ferrovia, a cominciare dai vent'anni di analisi, di progetti e di dibattiti fra il 1824 e il 1845. Nel 1824 è stata messa a punto la relazione di Lorenzo Musso, ingegnere di ponti e strade, sulle ferrovie francesi e inglesi. Due anni dopo è stata la volta del primo progetto commerciale genovese: Cavagnari, Pratolongo, Noli, sul tracciato Genova-Sale. Successivamente, nel 1831, arriva il progetto di strada ferrata a doppia rotaia da Genova ad Alessandria di Clemente Asinari Verasis di Castiglione.

Nel 1833 è la volta de "La notizia sulla convenienza di una strada di ferro da Genova ad Alessandria" dell'ingegnere di ponti e strade, Giovanni Negretti.

Il piano per un sistema misto di comunicazioni (ferrovia più canale navigabile) tra Genova, Alessandria e Torino è stilato dall'ingegnere Giovanni Antonio Carbonazzi, poi si registra il progetto francese (il duca d'Esclignac e il conte Monthiers) per una ferrovia da Genova ad Arona, con diramazione per Casale e Torino. Il confronto è la cartina al tornasole di una discussione dalle basi solide, che affondano nel terreno di una economia e di un progetto di sviluppo e correlazione fra territori che è ben presente alla classe politica e dirigente dell'epoca. E ovviamente non

mancono i contrasti e le contrapposizioni come quelle tra i progressisti in aperta lotta contro le idee di uomini di 'ancien régime', come il governatore di Alessandria, Gabriele Galateri, e il Capo di Stato maggiore, generale Annibale di Saluzzo. Nel 1837 arriva l'opera "Delle strade ferrate e della loro futura influenza in Europa" dell'economista Antonio Piola, intanto Carlo Alberto istituisce la 'Regia Commissione sopra le strade di ferro' le cui conclusioni, ispirate dall'ingegnere Carlo Bernardo Mosca, sono state pubblicate nel 1839. Il collegamento tra Genova e la pianura padana viene così individuato come "fondamentale per la prosperità interna dello Stato".

È il 1840 quando Carlo Alberto autorizza la società fondata dagli imprenditori genovesi per "intraprendere studi per una parte delle Strade Ferrate da Genova al Piemonte e al confine lombardo".

Il progetto è redatto tra il 1841 e il 1842 dall'ingegner Ignazio Porro e poi revisionato e modificato da Kingdom Isambard Brunel, (responsabile della Great Western Railway). Il 18 luglio 1844 le 'Regie Patenti' di Carlo Alberto chiariscono il ruolo dello Stato nella costruzione e gestione delle ferrovie. E il 13 febbraio del 1845, 'Regie Patenti' delineano il piano dettagliato delle principali linee ferroviarie del regno. Nel bilancio statale del 1844 si istituisce una nuova categoria sotto il nome di "strade ferrate" e la si dota di uno stanziamento di 100.000 lire. Arriva poi l'incarico al belga Henri Maus (1808-1896), vero coordinatore della costruzione della ferrovia: per vali-

care l'Appennino si sceglie il percorso che dalla Valle Scrivia conduce al passo dei Giovi che, con i suoi 472 metri sul livello del mare, costituisce la via più favorevole.

Nel 1845 il Consigliere di Stato, Carlo Ilarione Petitti di Roreto, pubblica "Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse". L'opera definisce una rete di "strade ferrate italiane dall'Alpe all'estremo confine della Penisola".

La ricostruzione storica della nascita della ferrovia, curata da Roberto Livraghi, accende i riflettori su un altro importante capitolo, 'Camillo Cavour e le ferrovie, tra capitalismo e politica', scandito da alcune date: 1838, collegamento Chambéry-lago del Bourget; 1842, idea di costituire con Emilio de la Rue un pool internazionale di banchieri; 1843, società per la Torino-Savigliano; 1845, iniziative imprenditoriali per la Torino-Genova; 1846, pubblicazione dell'articolo di Cavour intitolato "Des chemins de fer en Italie" sulla 'Revue Nouvelle' dove si leggono queste parole: "Nessun Paese più dell'Italia – scrive Cavour – è in diritto di fondare sull'azione delle ferrovie le sue più grandi speranze".

Con le 'Regie Patenti' del 13 febbraio 1845 nascono il Consiglio Speciale per le Strade Ferrate e tre Commissioni di studio, che lavorano su parti distinte del percorso. Il 20 giugno del 1847 viene creata l'Azienda Generale delle Strade Ferrate, dipendente in un primo tempo dal Ministero dell'Interno, e, nel dicembre dello stesso anno, dal nuovo Ministero dei Lavori Pubblici, Agricoltura e Commercio. L'Intendente generale Bar-

tolomeo Bona è alla guida dell'Azienda. Ed ecco le linee strategiche del progetto piemontese: una direttrice padana inferiore, che collegasse Torino con Genova e, via Tortona, Torino con Stradella, per poi proseguire eventualmente verso Bologna; una direttrice padana superiore, che unisse Torino con Novara ed eventualmente, proseguendo verso est, Novara con Milano e, a ovest, Torino con Lione attraverso il Cenisio; una trasversale padana, che congiungesse Genova con Novara e Arona e da qui, eventualmente via battello con Locarno, il passo di Lucomagno, Coira, Basilea e la valle del Reno; la realizzazione di una rete minore di penetrazione capillare nell'entroterra piemontese.

Gli obiettivi di questa rete infrastrutturale sono ben identificati: il collegamento Torino-Genova; il collegamento Torino-Lione; il collegamento Genova-Pianura padana (Torino e Milano) e con la valle del Reno; i collegamenti Torino-Bologna e Torino-Milano; il collegamento dell'entroterra piemontese con Torino e Genova; la valenza militare-strategica. Se non si guardano le date, sembra di scorrere un piano strategico di sviluppo nel secolo successivo.

Questa è stata la capacità di visione e progettazione dell'Italia di allora.

Nel 1850 il treno è la rivoluzione della mobilità: lo Stato sabauda, per primo, programma, costruisce e gestisce la ferrovia. Perché la ferrovia era la speranza del 1853 e lo è ancora oggi? L'attrito tra ruota e binario di

acciaio è bassissima (sei volte meno che tra gomma/asfalto) e si possono formare convogli di molte carrozze con minimo sforzo. Quella che deve fare riflettere è la condizione in cui è stata realizzata l'opera, come ricorda Walter Finkbohner (membro del Comitato 170 anni), che parla di

«opere ciclopiche di alta qualità, realizzate in tempi brevissimi, a mano e con il solo aiuto della polvere da sparo. Un'amministrazione moderna, preparata e molto ben organizzata, un esempio di imprenditoria».

Non è tutto. Sempre Finkbohner ricorda altre date altrettanto importanti: 1871 e 1882 per l'inserimento nella rete delle nuove linee ferroviarie del 'Moncenisio' e del 'Gottardo', 1884 per il 'Parco Vagoni' di Novi San Bovo, 1887 per la Frugarolo-Basaluzzo, 1889 per la Genova - Ronco Scrivia con pendenza 26/per mille e la "Succursale dei Giovi" con una galleria di otto chilometri, 1916 per la "Direttissima" Arquata Scrivia - Tortona.

Due Circuiti per valorizzare il Basso Piemonte

Dal turismo alla cultura nel nome dello sviluppo

Due Circuiti per favorire il dialogo e il coordinamento delle iniziative di valorizzazione del Basso Piemonte. Istituiti dalla Fondazione Slala - Sistema logistico integrato del nord ovest d'Italia, su un'idea della Regione Piemonte, sono stati presentati ufficialmente, durante un incontro a Palazzo Monferrato, ad Alessandria, alle istituzioni delle province alessandrina e astigiana. Il primo Circuito è "Derthona-Marengo-Gran Monferrato e Monferrato Astigiano", ha sede nel Comune di Tortona e si propone «di essere soggetto facilitatore e tavolo di confronto e coordinamento in merito alle opportunità offerte dalla fermata a Tortona del treno internazionale EuroCity Alta Velocità 'Giruno' quale collegamento ferroviario quotidiano tra Zurigo a Genova e viceversa, gestito da Trenitalia in collaborazione con le Ferrovie Federali Svizzere». Il secondo è il "Circuito Progetto Cultura del Bas-

so Piemonte", la sede è nella Camera di Commercio di Alessandria-Asti e sarà il «soggetto facilitatore e tavolo di confronto e coordinamento per una coesione sociale che faccia leva sulla cultura come elemento di crescita. In particolare la sua attività si esplica nella definizione e realizzazione di un programma annuale di eventi rivolti all'intera comunità provinciale o ad alcune sue parti».

La Fondazione Slala, come sottolinea il presidente Cesare Rossini, è il socio promotore di entrambi i Circuiti che agiranno «in modo del tutto autonomo rispetto alla Fondazione che non si sostituisce ad alcuno e non potrebbe peraltro nemmeno farlo. Noi ci siamo mossi - prosegue Rossini - sulla base di due idee. La prima è quella in cui hanno fortemente creduto la Regione Piemonte con l'assessore ai Trasporti, Marco Gabusi, e il sindaco di Tortona, Federico Chiodi, che hanno trovato in Walter Finkbohner, già direttore regionale Ferrovie svizzere e professionista del settore trasporti, l'interlocutore indispensabile per il progetto della fermata a Tortona del

treno internazionale EuroCity Alta Velocità 'Giruno'. La seconda idea è stata quella di Vittoria Poggio, assessore regionale al Turismo e alla Cultura, che ruota intorno alla necessità di un ragionamento comune che unisca i territori nel nome della cultura», e che ha trovato in Roberto Livraghi (presidente del Comitato per i 170 anni della linea Torino - Genova costituito all'interno di Slala) l'altro interlocutore diretto. In entrambi i casi, il nodo di fondo è rappresentato dalla necessità di assicurare la più efficace mobilità delle persone. La Fondazione Slala svolge il ruolo di supporto tecnico per tutti i soggetti istituzionali, cui spetta la gestione dei Circuiti. Il "Derthona-Marengo-Gran Monferrato e Monferrato Astigiano" intende «operare a supporto - e non in sostituzione o in concorrenza delle realtà istituzionali già esistenti - in campo sociale, culturale al fine di concorrere a creare sinergie e relazioni volte a valorizzare il patrimonio culturale e del paesaggio del territorio Alessandrino, Astigiano, Acquese, Casalese, Novese, Ovadese, Tortonese, Valenzano e limitrofi e più in generale del Basso Piemonte; promuovere un dialogo costante e costruttivo tra gli attori istituzionali del territorio; promuovere lo sviluppo economico del territorio valorizzando l'identità e creando azioni condivise e di rete tra gli enti pubblici, gli operatori e la comunità locale».

Il "Circuito progetto cultura del Basso Piemonte" opererà, con analoghe modalità operative, per «concorrere a creare sinergie e relazioni volte a valorizzare il patrimonio culturale e del paesaggio del territorio Ales-

sandrino e più in generale del Basso Piemonte».

L'economia del turismo e della cultura può essere sviluppata attraverso attività strutturate e integrate e questi circuiti, sono le parole degli amministratori regionali, rappresentano «la cerniera che collega la rete delle attuali offerte presenti nell'Alessandrino come nell'Astigiano. Attraverso interventi strutturali e di mobilità - precisano Gabusi e Poggio - sarà possibile valorizzare al meglio il patrimonio di questa vasta area del Piemonte».

I partecipanti istituzionali dei Circuiti sono i Comuni di Alessandria, Asti, Acqui Terme, Casale Monferrato, Novi Ligure, Ovada, Valenza e Tortona, la Camera di commercio di Alessandria - Asti, la Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria, la Fondazione Cassa di Risparmio di Asti, l'assessorato al Turismo e alla Cultura della Regione Piemonte, la Provincia di Alessandria, la Provincia di Asti, il presidente dell'Assemblea delle associazioni di categoria del socio fondatore Fondazione Slala. I soci ordinari sono Trezeta Srl, Ecoprogram Spa, Lottero Logistics Group, cui si aggiunge l'Associazione nazionale delle Città del Bio per il "Derthona-Marengo-Gran Monferrato e Monferrato Astigiano".

Alla presentazione dei Circuiti è intervenuto il sindaco di Alessandria, Gianfranco Cuttica di Revigliasco, che ha parlato un «obiettivo intelligente» perché «i territori devono parlarsi e cogliere l'opportunità rappresentata dallo strumento tecnico messo a disposizione dalla Fondazione Slala».

Scopi e finalità

Gli statuti dei Circuiti indicano in modo chiaro gli scopi, le finalità e i profili dei soci. Il “Derthona-Marenco-Gran Monferrato e Monferrato Astigiano” si propone di essere «soggetto facilitatore e tavolo di confronto e coordinamento in merito alle opportunità offerte dalla fermata a Tortona del treno internazionale EuroCity Alta Velocità “Giruno” quale collegamento ferroviario quotidiano tra Zurigo a Genova e viceversa, gestito da Trenitalia in collaborazione con le Ferrovie Federali Svizzere (Ffs)». In particolare, il Circuito «intende operare a supporto - e non in sostituzione o in concorrenza delle realtà istituzionali già esistenti - in campo sociale, culturale al fine di concorrere a creare sinergie e relazioni con i gestori volte a valorizzare il patrimonio culturale e del paesaggio del territorio Alessandrino, Astigiano, Acquese, Casalese, Novese, Ovadese, Tortonese, Valenzano e limitrofi e più in generale del Basso Piemonte; promuovere un dialogo costante e costruttivo tra gli attori istituzionali del territorio e i gestori; promuovere lo sviluppo economico del territorio valorizzando l'identità e creando azioni condivise e di rete tra gli enti pubblici, operatori e comunità locale con i gestori; per lo svolgimento e l'utile realizzazione delle sue attività, il Circuito potrà inoltre svolgere tutte le attività connesse o accessorie a quelle statutarie in quanto strumentali alle stesse, purché non incompatibili con la sua natura di Circuito e realizzate

nei limiti consentiti dalla legge. In via esemplificativa e non tassativa, il Circuito potrà altresì stipulare ogni opportuno atto o contratto, anche per il finanziamento delle operazioni deliberate, considerate opportune e utili per il raggiungimento degli scopi statutari, tra cui, senza esclusione di altri, l'assunzione di prestiti, mutui, a breve o lungo termine, l'acquisto di beni mobili od immobili, la stipula di convenzioni di qualsiasi genere anche trascrivibili nei pubblici registri, con enti pubblici e privati; stipulare convenzioni per l'affidamento in gestione di parte delle attività; partecipare ad associazioni, enti ed istituzioni, pubbliche e/o private, la cui attività sia rivolta, direttamente o indirettamente, al perseguimento di finalità analoghe a quelle del Circuito; costituire, ovvero concorrere alla costituzione, sempre in via accessoria, strumentale, diretta o indiretta, al perseguimento degli scopi istituzionali, di società di capitali nonché di partecipare a società del medesimo tipo, purché a carattere di non prevalenza; svolgere, in via accessoria e strumentale al perseguimento dei fini istituzionali, sempre a carattere di non prevalenza, attività di commercializzazione».

Il Circuito peraltro non potrà «svolgere attività diverse da quelle istituzionali, ad eccezione di quelle ad esse direttamente connesse».

I soci ordinari sono l'Associazione Nazionale delle Città del Bio di Torino, la società Trezeta di Alessandria, la società Ecoprogram di

Milano, la società Lottero Logistics Group di Canelli. Sul fronte pubblico i partecipanti sono i Comuni di Alessandria, Asti, Acqui Terme, Casale Monferrato, Novi Ligure, Ovada, Tortona, e Valenza; la Camera di Commercio di Alessandria - Asti; la Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria; la Fondazione Cassa di Risparmio di Asti.

Il Circuito “Progetto Cultura del Basso Piemonte” si propone «di essere soggetto facilitatore e tavolo di confronto e coordinamento per una coesione sociale che faccia leva sulla cultura come elemento di crescita.

In particolare la sua attività si esplica nella definizione e realizzazione di un programma annuale di eventi rivolti all'intera comunità provinciale o ad alcune sue parti. In particolare, il Circuito intende «operare a supporto - e non in sostituzione o in concorrenza delle realtà istituzionali già esistenti - in campo sociale, culturale al fine di a) concorrere a creare sinergie e relazioni volte a valorizzare il patrimonio culturale e del paesaggio del territorio Alessandrino e più in generale del Basso Piemonte; promuovere un dialogo costante e costruttivo tra gli attori istituzionali del territorio; promuovere lo sviluppo economico del territorio valorizzando l'identità e creando azioni condivise e di rete tra gli enti pubblici, operatori e comunità locale». Per lo svolgimento e la realizzazione delle attività, il Circuito «potrà inoltre svolgere tutte le attività connesse o accessorie a quelle statutarie in quanto strumentali alle

stesse, purché non incompatibili con la sua natura di Circuito e realizzate nei limiti consentiti dalla legge. In via esemplificativa e non tassativa, il Circuito potrà altresì stipulare ogni opportuno atto o contratto, anche per il finanziamento delle operazioni deliberate considerate opportune e utili per il raggiungimento degli scopi statutari, tra cui, senza esclusione di altri, l'assunzione di prestiti, mutui, a breve o lungo termine, l'acquisto di beni mobili od immobili, la stipula di convenzioni di qualsiasi genere anche trascrivibili nei pubblici registri, con enti pubblici e privati; stipulare convenzioni per l'affidamento in gestione di parte delle attività; partecipare ad associazioni, enti ed istituzioni, pubbliche e/o private, la cui attività sia rivolta, direttamente o indirettamente, al perseguimento di finalità analoghe a quelle del Circuito; costituire, ovvero concorrere alla costituzione, sempre in via accessoria, strumentale, diretta o indiretta, al perseguimento degli scopi istituzionali, di società di capitali nonché di partecipare a società del medesimo tipo, purché a carattere di non prevalenza; svolgere, in via accessoria e strumentale al perseguimento dei fini istituzionali, sempre a carattere di non prevalenza, attività di commercializzazione».

I soci ordinari e quelli istituzionali sono gli stessi del primo circuito.

L'esordio a Tortona

Il 27 settembre il Circuito “Derthona-Marengo-Gran Monferrato e Monferrato Astigiano” è stato presentato ufficialmente nella sede del Comune di Tortona. «Per promuovere il nostro territorio - ha affermato Federico Chiodi, sindaco di Tortona - è necessario lavorare in sinergia e cercare di mettere insieme ogni strategia che ci permetta di cogliere le importanti opportunità che si presentano, come quella rappresentata dall'Eurocity ‘Giruno’. La Fondazione Slala è stata fin da subito un interlocutore fondamentale che ha permesso di riunire tutte le forze presenti sul territorio e crediamo che il Circuito che presentiamo oggi sia lo strumento più adatto a garantire la coesione fra tutti gli attori coinvolti. Voglio quindi ringraziare in particolare Rossini, Finkbohner e Livraghi che già da mesi stanno lavorando su questo fronte, e il mio vicesindaco Fabio Morreale che ha seguito da vicino lo sviluppo del Circuito. Il Comune di Tortona, così come gli altri soci, garantirà pieno supporto e collaborazione a questa iniziativa». Dal canto suo, Cesare Rossini ha aggiunto: «Oggi il Circuito si presenta alla stampa e alle singole comunità, ma ha già iniziato il proprio lavoro da qualche tempo. In particolare, con la mediazione e l'esperienza del presidente onorario Finkbohner si sono già sondati una serie di contatti con la stampa svizzera e con il mondo dei tour operator e delle agenzie di viaggio. La collaborazione con l'Atl Alexala ha permesso di mettere già

in programma un paio di press tour dedicati a giornalisti autorevoli della stampa svizzera e di creare alcuni canali che nel prossimo futuro si vorrebbero attivare per attirare l'attenzione degli operatori elvetici, ma anche dei turisti singoli, sul nostro territorio individuato come destinazione turistica».

Le voci delle istituzioni

Acqui Terme

Il Comune di Acqui Terme ha seguito importanti istanze e progettualità legate ai trasporti: istanze e progettualità fortemente influenzate dai grandi cambiamenti socio-economici che stiamo vivendo in questi anni.

Acqui Terme soffre l'isolamento causato dalla distanza per raggiungere più vicino casello autostradale, dal progressivo depauperamento del trasporto pubblico su gomma e rotaia, e dalla pressoché totale mancanza di una rete di itinerari turistici ben descritti e dettagliati.

Abbiamo così iniziato dai progetti a breve termine, con il disegno di un nuovo itinerario per il trasporto urbano e uno studio del territorio con lo sviluppo di itinerari turistici collegati alle principali dorsali ciclabili europee, e abbiamo collaborato alla realizzazione della Strada del Vino più lunga di Italia.

Per la pianificazione dei trasporti nel medio – lungo termine abbiamo da subito iniziato a rinsaldare la rete

di relazioni tra Acqui e i Comuni dell'Acquese, e poi quella con i Centro Zona limitrofi.

Abbiamo poi deciso di aderire a Fondazione Slala per assicurarci i vantaggi offerti dal suo ruolo di pianificatrice dei trasporti del nostro bacino.

L'impegno fin qui più importante nel quale ci siamo cimentati, è stato sicuramente quello recentemente esercitato a fianco di Slala e del Comune di Predosa nel coordinare i Comuni dell'Acquese, dell'Ovadese e i rappresentanti politici dei nostri territori. Abbiamo così aperto un tavolo di lavoro tecnico e politico volto a riprendere il progetto relativo alla realizzazione di un casello a Predosa: progetto connesso all'impegno per il miglioramento del transito rivolto a quell'importante sbocco autostradale. Questo progetto, la cui ultima rivisitazione risale al 2007, vede ora la piena condivisione politica indispensabile a superare le fasi necessarie a renderlo finalmente esecutivo.

Oggi, sempre in collaborazione con esperti di Slala, stiamo lavorando ad un tavolo di lavoro con le Ammini-

strazioni di Asti, Ovada, Nizza Monferrato e Canelli attraverso cui incaricare uno studio in grado di generare un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile adeguato alle effettive necessità della richiesta di servizi.

Lorenzo Lucchini
Sindaco di Acqui Terme

Alessandria

Se con la pubblicazione lo scorso anno del primo Quaderno “Il futuro della logistica è oggi” la Fondazione Slala ha donato alla nostra comunità un quadro informativo di grande pregio in grado di ripercorre con una narrazione efficace e al contempo appassionante la storia che, dal 2003, ha progressivamente fatto di Slala un autorevole punto di riferimento per l’intero Basso Piemonte (e non solo), con questo secondo Quaderno l’obiettivo che si intende perseguire è altrettanto importante, significativo e sfidante.

Il *focus* è infatti dedicato all’attività svolta dalla Fondazione nel corso del 2021, ma la sollecitazione che sono invitato a cogliere come Sindaco di Alessandria nel “compartecipare” alla stesura di questo testo ritengo debba essere sottolineata ancora prima di entrare nel merito dei contenuti che (brevemente) intendo portare all’attenzione dei lettori del presente secondo Quaderno.

Qual è infatti il motivo ispiratore di questo intervento? È quello che riguarda una scelta ben precisa compiuta da Slala ossia il *coinvolgere direttamente* in una specifica sezione

gli Enti Pubblici aderenti alla Fondazione per consentire loro di segnalare analisi, valutazioni e progettualità di sviluppo relative ai singoli territori di appartenenza: un’area “vasta” che oggi abbraccia le province di Alessandria, Asti e Savona e che fa di Slala un interlocutore privilegiato, nelle materia di competenza, con il resto del territorio regionale, ma anche con quello di Liguria e Lombardia.

Il *coinvolgere direttamente* è dunque la parola-chiave che pongo alla base della mia riflessione e che ritengo debba essere riconosciuta come un punto fondamentale e distintivo della strategia delle relazioni istituzionali intessuta con successo in tutti questi anni dalla Fondazione nei confronti degli Enti pubblici aderenti al suo progetto.

Alessandria, sotto questo punto di vista, riveste un ruolo significativo: sia alla luce del suo essere Comune-capoluogo di provincia, sia in considerazione delle scelte politico-strategiche che l’Amministrazione che ho l’onore di servire e guidare ha compiuto anche in ambito logistico, ponendovi la massima attenzione possibile.

Per entrare dunque nel merito delle materie, dei progetti e delle opportunità che “con” la Fondazione Slala Alessandria sta sviluppando, grazie ad un intenso e fecondo rapporto sinergico-istituzionale, va da subito segnalato come l’esito dello studio trasportistico redatto per lo scalo ferroviario di Alessandria potrebbe realmente aprire scenari inediti. Rete ferroviaria italiana (Rfi) e digITAllog stanno infatti valutando il contenuto che delinea tre possibili funzioni lo-

gistiche: l'Hub ferroviario, il Retroporto e il Navettamento su ferro delle merci sui porti liguri.

Quale combinazione possa risultare migliore è ora al centro della valutazione di Rfi ma è indubbio che, in attesa di conoscere l'esito, quello che appare fondamentale è il ruolo che potrà giocare il nostro *capoluogo di area vasta* sul fronte delle interconnessioni materiali che saranno in grado di ridare centralità alla nostra Città.

Peraltro, dal punto di vista dei trasporti passeggeri e grazie al lavoro che si sta svolgendo con la Fondazione Slala, Alessandria punta a rilanciare anche un proprio ruolo di autentico riferimento non solo – come detto – quale capoluogo di provincia, ma pure come centro di riferimento dell'intero basso Piemonte e quale “porta del Monferrato”.

La posta in gioco è chiara: si tratta di assumere un peso strategico decisivo che – come Amministrazione Comunale – conferma la visione che abbiamo sempre avuto nei confronti di azioni che porteranno a ridare una funzione operativa precisa non solo allo Scalo in funzione del sistema logistico, ma a un complesso tessuto di attività imprenditoriali.

Sono questi infatti i macro-obiettivi che danno senso, nel loro essere convintamente perseguiti, al ruolo strategico che Alessandria, insieme a Slala, intende svolgere a favore del territorio: un ruolo già validato da alcuni importanti risultati raggiunti quali la conferma dei prossimi insediamenti logistici ad Alessandria, ma anche il percorso intrapreso affinché ulteriori insediamenti logisti-

ci si possano concretizzare nel prossimo futuro.

L'azione che il Comune è chiamato a svolgere all'interno della compagine di Slala è dunque quella di favorire il dialogo costante e il confronto serrato con le Rappresentanze di territori afferenti la Fondazione: territori divisi unicamente da un confine amministrativo, ma che in realtà appartengono a una sola grande area ossia il “Basso Piemonte”.

Avviandomi alla conclusione ritengo doveroso infine sottolineare come proprio questo nostro vasto territorio del “Basso Piemonte”, per sua natura e collocazione geografica, non può che trarre unicamente benefici dalla integrazione con il “sistema ligure”: una integrazione e una *connessione* fra le due Regioni già ampiamente e profondamente scritta nella Storia a cominciare dalle “vie del sale” che univano terre piemontesi e liguri.

E dunque, quali prospettive nel rapporto tra Alessandria e Slala?

Oggi si tratta di continuare a sviluppare sempre nuove e ulteriori strade – come indica la stessa *mission* della Fondazione – attraverso azioni congiunte di tutti gli Enti pubblici coinvolti e che devono avere un obiettivo primario: favorire l'insediamento e lo sviluppo di attività produttive quale tassello fondamentale per il rilancio e lo sviluppo duraturo e complessivo delle nostre Comunità.

In questo senso, le attuali condizioni generali di scenario paiono imporre un significativo processo di accelerazione circa il coinvolgimento dei diversi Soggetti e il loro comune apporto creativo e di interlocuzione istituzionale a tutti i livelli per il con-

seguimento dei risultati auspicati.

Lo chiedono le nostre popolazioni e i nostri territori che si aspettano risultati concreti, così come concreta era e resta l'esigenza di un (ormai ineludibile quanto strategico) potenziamento del collegamento ferroviario con Milano, sostenuto anche grazie alla petizione popolare "In un'ora sola ti vorrei": un potenziamento della tratta Torino-Asti-Alessandria-Milano che si avvale oggi anche di un preciso e convincente progetto elaborato dalla Fondazione Slala verso cui la nostra Amministrazione esprime particolare apprezzamento e che intende sostenere con forza in tutte le sedi istituzionali possibili.

Alessandria, a questo riguardo, considera infatti non solo percorribile ma anche doveroso il percorso di individuazione di interessi comuni tra le realtà afferenti Slala appartenenti a contesti amministrativi differenti e ritiene che questo sia un utilissimo strumento di pressione nei confronti dei livelli superiori istituzionali cui spetta l'assunzione delle decisioni finali in merito agli investimenti sulla logistica nel nostro territorio.

Tanto questo processo avrà successo quanto sarà accompagnato da una costante, puntuale e lungimirante individuazione di obiettivi specifici, progressivi e al contempo cronologicamente circostanziati: su questo l'Amministrazione Comunale di Alessandria non farà certamente mancare il proprio convinto apporto.

Gianfranco Cuttica di Revigliasco
Sindaco di Alessandria

Asti

Lo sviluppo del nostro territorio passa anche attraverso l'implementazione dei collegamenti e della logistica abbinata.

L'Astigiano è per tradizione un territorio a vocazione agricola, che in passato ha avuto picchi di eccellenza nel settore industriale, principalmente collegato alle produzioni automotive del torinese. Terminata questa esperienza, tuttavia, il territorio si è rilanciato nell'ambito enogastronomico e del turismo. In questo l'apporto che potrà dare Slala è fondamentale nell'ottica di facilitare e sviluppare i collegamenti, sfruttando la posizione strategica della zona, vicini ai principali porti e aeroporti del nord Italia.

Ma anche dal punto di vista industriale e produttivo, l'astigiano trovandosi a metà strada con le principali aree di produzione e di scambio, diventa lo sviluppo naturale delle attività logistiche collegate al porto di Genova. Infatti la funzione, valida per tutto il sud Piemonte, di retroporto di Genova, resta l'unico modo per consentire una ulteriore crescita del porto genovese, che sarebbe diversamente bloccato nel suo sviluppo.

Commercio, servizi e turismo, sono gli ingredienti su cui puntiamo per il nostro territorio. Per questo puntiamo sul contributo di Slala.

Maurizio Rasero
Sindaco di Asti

Genova

Per il Comune di Genova, essere tornati a far parte della Fondazione Slala ha avuto un significato molto preciso: quello di condividere in toto la mission della Fondazione, e di voler fare la sua parte per una migliore e più efficace integrazione della filiera logistica che collega il porto di Genova – uno dei più importanti del Mediterraneo – al Piemonte, a tutto il Nord-Ovest e all'Europa centrale. Insieme alla Lombardia, Liguria e Piemonte fanno parte di una macro-regione che ha il PIL maggiore d'Europa e che richiede, per dare ulteriore slancio all'economia e allo sviluppo delle imprese – con particolare attenzione verso quelle che lavorano con, grazie e per il porto – di realizzare tutte le infrastrutture necessarie a favorire una più efficiente circolazione, anche dal punto di vista della sostenibilità ambientale, di container, dati e persone.

A questo proposito, ho apprezzato molto la decisione di Slala di aggiungere nel suo stato, all'originale mission della logistica delle merci, la mobilità dei cittadini. Un diritto, quest'ultimo, negato nei fatti da una rete infrastrutturale, viaria e ferroviaria, desueta e sottopotenziata rispetto alle necessità contingenti.

Da qualche anno Liguria, Piemonte e Lombardia, grazie anche alla preziosa opera di mediazione di Slala, hanno intensificato il loro lavoro comune a favore di un piano integrato di programmi ed interventi cruciali per la valorizzazione delle strutture industriali e del settore terziario dei

nostri territori, con il sistema portuale genovese come perno di questa ambiziosa strategia.

Opere come Terzo Valico, nodo ferroviario e la nuova diga foranea dello scalo genovese, vanno nella direzione auspicata di sfruttare al massimo il nostro ruolo di principale porta di accesso al Mediterraneo del Nord-Ovest e dell'Europa, ma non possono e non devono bastare.

Per lo sviluppo di Genova, per il rilancio economico e produttivo della Liguria e di tutto il Nord-Ovest, oltre alle grandi infrastrutture, comprese ovviamente quelle digitali, occorrono spazi adeguati per le attività portuali e retroportuali, migliorandone i collegamenti e consentendo di riequilibrare la movimentazione di merci e container verso un utilizzo più consistente della modalità ferroviaria.

A questo fine, il lavoro che abbiamo fatto insieme, tra gli altri, all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e a Regione Liguria, per dare avvio all'operatività della Zona Logistica Semplificata nel Basso Piemonte in base a quanto previsto dal decreto Genova, avrà un impatto decisivo sul sistema portuale-logistico genovese e su tutto l'hinterland, in termini di maggiore sviluppo e benessere per il tessuto socio-economico; semplificazioni e agevolazioni per le imprese; opportunità di riqualificazione per le aree portuali e urbane; transizione al digitale e alle nuove tecnologie; una vera sostenibilità sociale e ambientale delle attività logistiche e produttive.

Per fare di Genova il primo Green Port del mondo, e rendere il Nord-Ovest italiano protagonista globale

della transizione ecologica ed energetica, tutti gli stakeholder coinvolti nel processo di rigenerazione e ristrutturazione della filiera logistica devono essere bravi a continuare sulla strada tracciata in questi ultimi anni: collaborare, esprimendo ciascuno il proprio valore aggiunto, per l'ottimizzazione dei flussi portuali e logistici all'insegna di una maggiore sostenibilità, produttività e competitività.

Abbiamo davanti a noi due grandi opportunità da sfruttare: il Pnrr, con una frazione consistente dei fondi europei destinata agli investimenti in infrastrutture, mobilità sostenibile e Green Ports, e il Corridoio Reno-Alpi, la grande rete di trasporto ferroviario, lunga quasi 4mila chilometri, che andrà a collegare Genova a Rotterdam.

Due grandi sfide che dobbiamo affrontare e vincere per lasciarci alle spalle un trentennio di colpevole inerzia e fare del Nord-Ovest italiano, grazie al know-how delle sue imprese, all'ingegno dei suoi manager ed imprenditori, al coraggio dei suoi amministratori, alla sua naturale predisposizione all'innovazione tecnologica e culturale, un leader europeo e globale di sviluppo portuale sostenibile.

Un obiettivo che sarà più facile da raggiungere grazie a Slala e a tutti i suoi soci, enti pubblici, associazioni bancarie, di categoria e private di natura commerciale, unite per la promozione e il rilancio del sistema logistico del Nord-Ovest italiano e, in particolare, delle aree comprese tra Piemonte e Liguria. Insieme, ce la faremo.

Marco Bucci
Sindaco di Genova

Ovada

La visione strategica di un territorio parte dalla sua accessibilità, dalla possibilità di essere agevolmente raggiunto e dalla sua interconnessione con servizi, siano essi di tipo economico, culturale o turistico.

Questa breve riflessione, che per certi versi può essere considerata banale, è in realtà una delle principali sfide che ogni territorio si troverà ad affrontare nei prossimi anni.

Per questo motivo diventa ancor più necessaria la presenza di una Fondazione come Slala, capace di agire con efficacia sul territorio e di svolgere un ruolo di regia per tutti gli attori del sistema provinciale.

La realtà di Ovada è quella di una Città che ha fatto dei suoi sistemi viabili, un punto di forza ma anche di debolezza. Storicamente la forte vicinanza di nuclei metropolitani ha causato un progressivo fenomeno di abbandono della campagna e di scomparsa di alcune piccole realtà artigianali, queste tendenze hanno in qualche caso indebolito il tessuto economico locale ma al contempo sempre più persone, provenienti da sistemi urbani, si sono avvicinate alla nostra Città. Molti "lavoratori della conoscenza" hanno scelto situazioni di vita più sostenibili che si incontrano sul territorio Ovadese, dando nuova linfa alla necessità di mantenere servizi locali di rilevanza.

Questo fenomeno, tipico degli anni novanta, sta trovando una nuova fortuna nel mondo che sta uscendo dalla grave crisi sanitaria in atto.

In questo scenario diventa fonda-

mentale il ruolo della Fondazione Slala per accompagnare Ovada e l'Ovadese verso una rivoluzione e aggiornamento trasportistico ormai non più rinviabile che deve avere la caratteristica di essere legato al territorio e dal territorio gestito.

I collegamenti principali ed immaginati sono tre, il primo riguarda un recupero realmente funzionale del percorso Ovada – Alessandria in trasporto pubblico locale, per un accesso “facile” ai servizi del capoluogo di provincia, il secondo verso Novi-Tortona per dare un respiro quasi di livello Europeo al territorio in quanto collegandosi con la nuova infrastruttura denominata terzo valico si potrebbero raggiungere facilmente Torino, Milano e Roma aprendo importanti e nuovi scenari, ed infine l'accesso all'area genovese, riavviando funzionalità antiche, allora performanti, del tratto autostradale e della ferrovia Acqui-Ovada-Genova. Le due prime proposte richiamate, devono, a nostro avviso, avere carattere innovativo, essere ecosostenibili e svolgere servizi puntuali, pertanto si dovrebbero basare su tranvie veloci percorrenti per lo più sedi proprie, che si devono pensare affrancate dal sistema di alimentazione elettrico, utilizzando innovative alimentazioni ad idrogeno che caratterizzeranno i sistemi futuri.

Pensare ad una tranvia veloce rispondente alle norme Uni n 8379 aprile 2000 e quindi condotte con guidatori muniti di patente “d” permetterebbe di circolare in base alle norme del codice della strada piuttosto che secondo le regole del sistema ferroviario decisamente più complesse, e forse

ridondanti per un contesto di breve tragitto.

Visioni, progetti, concretezza le tre parole chiave che da sempre animano la Fondazione Slala che oggi diventano il connubio perfetto per il rilancio di un territorio diviso tra marginalità e sviluppo, che dev'essere capace di rispondere positivamente alle sfide del futuro, un percorso che non può essere solcato senza la Fondazione Slala al nostro fianco.

Paolo Lantero
Sindaco di Ovada

Fondazione Bpn per il territorio

La Fondazione Banca Popolare di Novara per il Territorio è stata costituita nel maggio 2002 con l'obiettivo di contribuire a sostenere – grazie a fondi provenienti dal Banco Popolare, ora Banco Bpm – interventi e iniziative a favore del territorio.

La Fondazione opera nell'area storica in cui è tradizionalmente presente la Banca Popolare di Novara (Piemonte e Valle d'Aosta, Liguria di Ponente).

Non ha scopo di lucro e persegue unicamente fini di pubblica utilità. Promuove con il proprio sostegno economico idee e progetti nei settori educazione, istruzione, cultura, ricreazione, assistenza sociale e sanitaria, ricerca scientifica.

L'attività della Fondazione della Banca Popolare di Novara si svolge secondo due modalità: micro beneficenza e finanziamento di progetti. La prima è destinata a singole iniziative

di valore sociale e culturale; la seconda punta a incoraggiare interventi più strutturati, con effetti significativi per il territorio, tendenti a favorirne il progresso sociale ed economico.

Dalla data della sua costituzione ad oggi la Fondazione ha erogato ai soggetti che operano nel territorio di riferimento complessivamente oltre 58 milioni di euro.

Le attuali pressanti esigenze legate alla pandemia e alla delicata situazione economica hanno portato la Fondazione a privilegiare l'aiuto ai settori sanitario e sociale, senza trascurare l'attenzione per la tutela e la promozione delle diverse peculiarità ed eccellenze del territorio.

Già nelle fasi iniziali dell'epidemia è stato erogato un importante contributo a favore dell'Azienda Ospedaliera Universitaria "Maggiore della Carità" di Novara, cui è seguito il sostegno ad iniziative di pubblica raccolta di fondi destinate al sollievo della crisi sanitaria e sociale. La Fondazione Bpn ha, inoltre, collaborato con il Banco Bpm nell'indirizzare sul territorio contributi posti a disposizione dall'Istituto bancario: una parte di questi è andata ancora all'A.O.U. "Maggiore della Carità", un'altra all'Azienda Sanitaria Locale di Novara e un'ulteriore quota a Caritas diocesana, Frati Cappuccini, Comunità di Sant'Egidio Piemonte e Croce Rossa per aiuti immediati a favore di persone e famiglie in difficoltà; infine, un'ultima parte è stata destinata ad istituti scolastici del territorio.

L'impiego delle restanti disponibilità è stato destinato principalmente al settore socio-assistenziale, dove gli effetti della pandemia si sono aggiun-

ti alla crisi economica che da tempo affligge il Paese. Per contribuire a mantenere il livello della qualità della vita in sede locale si è provveduto a sostenere anche il settore culturale, particolarmente provato.

La Fondazione Bpn, quale Socio Sostenitore Aderente della Fondazione Teatro Coccia Onlus, ha assegnato all'istituzione teatrale novarese il contributo spettante per la stagione teatrale e per la realizzazione del prestigioso Premio Cantelli. Ulteriori apporti hanno riguardato altri enti teatrali e associazioni del campo culturale e dello spettacolo, che hanno svolto attività e prodotto iniziative utilizzando gli strumenti posti a disposizione dalla tecnologia per ovviare ai vincoli derivanti dal Covid-19.

Il contesto economico del territorio in cui opera la Fondazione Bpn – quello del Piemonte e della Liguria di Ponente – è caratterizzato da situazioni molto diverse. Per attenersi all'area su cui si concentra il numero maggiore di interventi – Novarese, Vco e Valsesia – è da rilevare una ripresa abbastanza marcata dell'attività industriale e del terziario, sostenuta in particolare dalla rubinetteria, dalla meccanica, dal settore alimentare e dalla logistica. La buona rete di trasporti, soprattutto del Novarese, sta favorendo in questa zona l'insediamento di strutture tecnologiche e di smistamento dei prodotti – specie tessili – favorite dalla vicinanza del Cim, Centro Intermodale Merci.

Le prospettive, in particolare se andranno a ridursi ancor più gli effetti della pandemia, sono di una fase di sviluppo e di espansione delle attivi-

tà, che porterà di certo benefici sotto il profilo sociale, oltre che dal lato economico. Tuttavia la dinamica delle retribuzioni, la domanda di personale qualificato per la cui formazione solo ora le istituzioni scolastiche del territorio si stanno organizzando, l'uscita di molti lavoratori da tante imprese ed attività commerciali costrette a ridimensionarsi o a chiudere, generano problematiche che la Fondazione BPN – nei limiti delle sue possibilità – cercherà di affrontare in accordo con le istituzioni, gli enti e le organizzazioni territoriali.

Franco Zanetta
Presidente Fondazione Bpn
per il territorio

Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria

Ripercorrendo la storia delle Fondazioni di origine Bancaria emerge con chiarezza il ruolo fondamentale che possono svolgere in concorso con gli altri attori locali, e di fatto hanno svolto nel loro trentennale impegno, per promuovere processi di sviluppo territoriale di successo, partecipati ed equilibrati. Un ruolo, peraltro, espressamente previsto e richiesto dalla normativa che le origina, secondo la quale le Fondazioni di origine Bancaria “[...] Perseguono esclusivamente scopi di utilità sociale e di promozione dello sviluppo economico [...] in rapporto prevalente con il territorio [...]”.

La Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria ha individuato lo sviluppo del territorio, inteso come svi-

luppo socio-economico a vantaggio della comunità che in esso vive, tra i settori rilevanti per il triennio 2020/2023 e condiviso, fin dal nascente, il progetto logistico che, nel 2003 ha dato vita a Slala srl e nel 2007 ha portato alla trasformazione della società in Fondazione (dal 2019 è una Fondazione di partecipazione).

Una collaborazione che prosegue tuttora nella convinzione che il potenziamento delle infrastrutture locali di varia natura rappresenti uno dei cardini per il recupero di produttività della nostra provincia, come attesta anche l'elevato numero di enti pubblici e privati, associazioni di categoria e fondazioni bancarie che hanno aderito a Slala.

Una partecipazione strategica per la Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria che individua i propri interventi non in base a esigenze singole ed estemporanee, ma in forma organica, attraverso un meticoloso lavoro di consultazioni con il territorio che consente di avere una precisa percezione di quelle che sono le esigenze più pressanti nei vari settori e, infine, la predisposizione di precisi documenti programmatici, frutto di un serio e attento lavoro preparatorio.

L'attuale situazione congiunturale risente ancora delle conseguenze dell'emergenza sanitaria e dell'emergenza economica che hanno investito il nostro Paese e la nostra provincia.

Fin dai primi giorni della pandemia, gli Organi della Fondazione hanno manifestato la disponibilità di reindirizzare, ove necessario, gli interventi verso un ulteriore sostegno alle istituzioni, agli enti, alle associazioni, ai singoli volontari in prima linea nel

contrasto al Covid-19. L'intervento sul fronte sanitario è stato ingente, oltre un milione di euro, cui si è affiancato il sostegno alle categorie sociali più deboli, lo sviluppo del territorio, la promozione delle attività culturali, il supporto all'istruzione.

Anche la ripartenza dopo il lockdown è stata immediata e caratterizzata da una nuova strategia che ha previsto l'introduzione di bandi finalizzati a rispondere in modo efficace, trasparente e semplificato alle richieste più pressanti della nostra comunità, creare sinergie, consolidare la progettualità di rete e favorire l'aggregazione di più soggetti per assicurare programmi di attività ampia e interdisciplinare anche su territori sovracomunali.

Palatium Vetus, sede della Fondazione, ha riaperto le porte alla città e ai turisti con il suo patrimonio di storia, arte e cultura e agli studenti con i laboratori didattici organizzati al termine delle visite guidate. Convegni, eventi, concerti si sono avvicendati nell'antico "Broletto" mentre le sale d'arte hanno ospitato la mostra "Carrà 140" nella ricorrenza della nascita del pittore, divenuto uno degli indiscussi protagonisti delle avanguardie del XX secolo.

Per il futuro, considerato che la maggior parte dei progetti più onerosi sono conclusi, la Fondazione concentrerà l'attenzione su nuove sfide come le residenze universitarie, il centro di ricerche sulle patologie ambientali e sul mesotelioma, la promozione del territorio e le attività sociali e culturali.

Luciano Mariano
Presidente Fondazione
Cassa di Risparmio di Alessandria

Regione Piemonte ***Marco Gabusi***

L'attuale amministrazione regionale sostiene da sempre la centralità della logistica nel futuro del Piemonte. Un settore di sicuro sviluppo che passa attraverso la realizzazione del Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione e del Terzo Valico e che vede i territori a Sud del Piemonte quali preferenziali ambiti retroportuali del sistema portuale ligure. Per questo motivo, a febbraio 2020, la Regione Piemonte ha deciso di rientrare nella compagine della Fondazione Slala dopo alcuni anni di assenza.

Per la Regione Piemonte la Fondazione Slala è l'attore di riferimento per l'analisi e l'elaborazione a livello tecnico degli scenari di crescita e potenziamento in tema logistico-infrastrutturale e per il confronto territoriale e che può offrire alla politica utili strumenti per dare concretezza alle linee programmatiche di sviluppo.

La Fondazione rappresenta inoltre uno stakeholder di primo piano nel lavoro di elaborazione dei Piani attuativi del Piano strategico della Mobilità e dei Trasporti della Regione Piemonte.

La Fondazione rappresenta per noi il luogo del dialogo territoriale per i processi attuativi del 'Decreto Genova' e in particolare per la concretizzazione della Zona Logistica Semplificata e per il tema dello sviluppo della retroportualità. A questo proposito siamo particolarmente riconoscenti a Slala per l'ampliamento del territorio di analisi che può così includere gli assi logistici che si incrociano nell'Alessandrino.

La realizzazione del sistema logistico retroportuale raggiungerebbe l'obiettivo di potenziare il tessuto economico del Basso Piemonte integrando il terminale portuale genovese con un complesso di aree retrostanti, collegate alle reti autostradali e ferroviarie, dedicate al deposito, alla lavorazione, allo smistamento e all'inoltro terrestre delle merci.

Tra le iniziative di collaborazione tra la Regione Piemonte e la Fondazione Slala preme sottolineare l'istituzione di due circuiti per favorire il dialogo e il coordinamento delle iniziative di valorizzazione del Basso Piemonte. Il primo Circuito è 'Derthona - Marengo - Gran Monferrato - Monferrato Astigiano', che si propone di essere soggetto facilitatore e tavolo di confronto e coordinamento in merito alle opportunità offerte dalla fermata a Tortona del treno internazionale EuroCity Alta Velocità Giruno quale collegamento ferroviario quotidiano tra Zurigo a Genova.

Il secondo è il 'Circuito Progetto Cultura del Basso Piemonte', che sarà il soggetto facilitatore e il tavolo di confronto e coordinamento per una coesione sociale che faccia leva sulla cultura come elemento di crescita.

Siamo certi che la collaborazione e il dialogo tra Regione Piemonte e Fondazione Slala proseguirà con lo stesso spirito e lo stesso impegno con cui è nata, portando efficienza e sviluppo in tutti i territori di cui si occupa.

Marco Gabusi

**Assessore regionale ai trasporti,
infrastrutture, opere pubbliche,
difesa del suolo, protezione civile**

Provincia di Alessandria

Stiamo vivendo una fase storica particolare, in cui si stanno determinando nuove condizioni per lo sviluppo del territorio. Quello che sta avvenendo è grazie al sapiente e paziente lavoro di mediazione che ha saputo svolgere la Fondazione Slala che, sotto la guida di Cesare Rossini, ha coinvolto gli enti pubblici, ognuno nel proprio ambito di competenze, in valutazioni, analisi, progettualità. Slala ha esteso l'attività a un'area vasta che tocca le province di Alessandria, Asti e Savona, puntando così a tutto il Basso Piemonte. La Provincia di Alessandria è impegnata a sostenere i processi in corso, dal progetto del nuovo casello di Predosa all'ipotesi della bretella Predosa - Carcare, dal potenziamento delle infrastrutture logistiche a quello dei trasporti. Purtroppo le competenze dirette rimaste in capo alle amministrazioni provinciali sono poche e le risorse ancora più scarse. Ma l'appoggio istituzionale è sempre assicurato, perché il lavoro che stanno svolgendo sia Slala, sia i soggetti che hanno responsabilità dirette, e penso al trasporto merci e a quello passeggeri, è prezioso in quanto il territorio, a partire dal capoluogo, si sta delineando come una 'porta' attraverso la quale transitano le connessioni fondamentali. L'impegno di oggi è quello di sviluppare azioni, ovviamente d'intesa con tutti gli enti coinvolti, per favorire lo sviluppo di attività nuove, insediamenti innovativi, progettualità che facciano leva sulla competitività e sulle competenze del territorio alessandrino.

Lo studio trasportistico per lo scalo ferroviario di Alessandria, l'emendamento che consentirà l'estensione anche ai Comuni del basso e medio Piemonte della Zona logistica semplificata (Zls), istituita con il decreto Genova, il progetto del casello di Predosa, le realtà produttive che hanno deciso di consolidare le loro sedi in provincia e quelle che hanno scelto l'Alessandrino per avviare nuove attività, rappresentano i punti di forza su cui fare leva per rilanciare l'area vasta del basso Piemonte.

L'impegno della Provincia di Alessandria, riconfermato e rilanciato all'interno della compagine della Fondazione - Sistema logistico del nord ovest d'Italia, è quello di favorire il dialogo e il confronto con tutti i protagonisti, pubblici e privati, che possono contribuire a dare al territorio quella svolta attesa da anni.

Gianfranco Lorenzo Baldi
Presidente della Provincia
di Alessandria

Provincia di Asti

La Provincia di Asti, quale Ente di area vasta, svolge un ruolo di indirizzo delle politiche di pianificazione territoriale e della programmazione trasporti, su una porzione di territorio piemontese, posta in posizione baricentrica rispetto ai grandi nodi metropolitani del Nord Italia, caratterizzata da un paesaggio collinare riconosciuto dall'Unesco di valore universale.

La crescente domanda sulla verifica della sostenibilità dell'attuale modello di sviluppo e delle conseguenti

implicazioni ambientali, ha spinto la Provincia di Asti ad intraprendere la ricerca di nuove forme di mobilità alternativa anche per valorizzare l'ampio patrimonio ferroviario sottoutilizzato presente sul suo territorio.

I festeggiamenti del 170° Anniversario della ferrovia Torino – Genova rappresenta un'importante opportunità per evidenziare la ricchezza infrastrutturale del territorio.

La Provincia di Asti ha aderito al progetto, realizzato dalla Fondazione SLALA, di revisione della programmazione ferroviaria lungo l'asse padano inferiore, Torino – Asti – Alessandria – Milano, al fine di migliorare e potenziare i collegamenti con il nodo metropolitano di Milano ed i servizi di lunga percorrenza.

La "commissione mobilità delle persone" della Fondazione SLALA ha proposto una soluzione all'annoso problema di isolamento del Piemonte Meridionale, acuito nell'ultimo decennio dall'apertura della nuova linea ad Alta Velocità lungo la direttrice padana superiore, linea che ha escluso questo territorio dai collegamenti verso Milano e verso il resto della Nazione.

Inoltre sempre grazie alla collaborazione con le strutture della Fondazione SLALA è stato intrapreso un percorso di verifica circa la fattibilità di un Piano di Mobilità Sostenibile, in sinergia con gli altri Enti del Bacino sud-est; il tutto finalizzato a individuare forme di mobilità alternative al traffico stradale, rendendo più efficace il sistema dei trasporti, secondo uno schema di integrazione intermodale e riducendo le esternalità ambientali e sociali.

Sempre in funzione della mobilità all'interno del bacino di competenza, con la Fondazione Slala è stata inoltre avviata e conclusa favorevolmente la collaborazione con le Istituzioni scolastiche della Provincia per l'avvio di un corso ad indirizzo tecnico riguardante la logistica ed i trasporti, con la finalità di ottimizzare le risorse territoriali valorizzando la posizione strategica della Provincia verso i porti della Liguria.

Il corso è stato avviato nel corrente anno scolastico con un discreto numero d'iscrizioni al primo anno ed oltre ad ampliare l'offerta formativa del territorio, mira a formare tecnici specializzati in mobilità e logistica dei trasporti.

La Provincia di Asti si auspica che queste nuove forme di trasporto alternativo e sostenibile, in un futuro prossimo, possano essere un volano per il recupero dello storico patrimonio edilizio inutilizzato, presente nei territori collinari, meta di una nuova residenzialità diffusa e di un turismo sostenibile, attirati nell'Astigiano e nel Monferrato da una migliore qualità della vita e dai valori storico-culturali e paesaggistici delle colline piemontesi.

In ultimo, il progetto SLALA di recupero dello Scalo Smistamento di Alesandria con la funzione di Retroporto ed il miglioramento dei collegamenti ferroviari con il sistema dei porti liguri, potranno sicuramente rappresentare una opportunità per attrarre, sul territorio della Provincia di Asti, nuove attività economiche che godranno di una privilegiata posizione logistica.

Paolo Lanfranco
Presidente della Provincia di Asti

Regione Liguria

La rinnovata partecipazione della Regione Liguria alla Fondazione Slala si inserisce in un contesto di azioni e progettualità strategiche che muovono dall'assunto della naturale integrazione tra sistema portuale ligure e sistema retroportuale.

Dopo il crollo di ponte Morandi è stato attivato un programma straordinario che cuba oltre 2 miliardi di euro, la gran parte dei quali già mobilitati in appalti, progettazioni, affidamenti o progetti di imminente avvio, tutti orientati a confermare e accrescere la competitività del porto di Genova. Ma oltre allo scalo genovese si deve considerare anche lo sviluppo avuto dai porti di Savona-Vado e della Spezia.

Su tutti gli interventi spicca la nuova diga foranea, sicuramente l'opera di protezione più imponente della portualità degli ultimi cento anni che consentirà l'accesso nel 2026 a navi di nuova generazione, mega-ship da 24.000 Teu che renderanno Genova sempre più competitiva agli occhi delle compagnie alleate di navigazione. Un'opera che impegnerà anche quel sistema retroportuale in Piemonte e Lombardia di cui facciamo parte come Regione Liguria. Entrati in Slala perché porti e retroporti devono lavorare insieme, perché non possiamo fare a meno dei retroporti e del loro sviluppo tanto più che stiamo investendo per sul porto.

Insieme al Piemonte lavoriamo anche sulla logistica nella cabina di regia del Nord Ovest, attivata all'inizio del mio primo mandato dove si

portano avanti politiche comuni per lo sviluppo portuale e retroportuale. Allo stesso modo in cui le Zone Logistiche Semplificate sono fondamentali per attrarre investimenti privilegiati e agevolati e motori di sviluppo economico e occupazionale. A questo proposito come Regione Liguria stiamo lavorando alacremente per rendere pienamente operativa la ZIs su Genova che è già stata istituita con il Decreto Genova, dopo il crollo del Morandi, allo stesso modo in cui stiamo lavorando per il riconoscimento, da parte del governo, della ZIs alla Spezia. Una dinamica di crescita che comprende anche la Piattaforma “Vado Gateway”, inaugurata nel 2019 e che da subito ha mostrato un forte posizionamento, grazie anche a fondali adeguati e alla tecnologizzazione avanzata, operando con una forte vocazione al trasporto ferroviario che guarda in modo privilegiato al sistema logistico piemontese.

Tra gli investimenti fondamentali che si legheranno a Slala il completamento nel 2024 del Terzo Valico, ossatura italiana del Corridoio Reno-Alpi, in combinazione con il potenziamento del piano del ferro del porto di Sampierdarena e del parco del Campasso, da un lato. E poi gli interventi di potenziamento ferroviario nel porto della Spezia sul Corridoio Scandinavia-Mediterraneo, l'avanzamento degli studi di progettazione del nuovo scalo merci di Alessandria e la realizzazione delle aree polmone per la sosta delle merci. Tutto ciò fa parte di quella strategia complessiva di sviluppo di respiro internazionale, in grado di rendere trainante, per il Sistema Paese, l'articolazione logi-

stica che la Fondazione Slala concorre a studiare e costruire.

Giovanni Toti

Presidente della Regione Liguria

Fondazione Cassa di Risparmio di Asti

Tra i settori rilevanti per gli interventi della Fondazione Cassa di Risparmio di Asti vi è lo Sviluppo Locale e l'ingresso nella Fondazione Slala - Sistema logistico del nord ovest d'Italia è stata percepita come un'azione strategica in questa direzione. In Slala abbiamo visto il partner ideale nelle prospettive di progettualità finalizzate ad un territorio che non è solo quello della provincia di Asti, ma è più ampio ed è in questa parte del Basso Piemonte, il retroterra naturale dei porti liguri.

Ci riferiamo alla logistica e ai trasporti, non solo di merci, perché grazie a Fondazione Slala si sta sviluppando l'altro fronte fondamentale che è quello rappresentato dalla mobilità delle persone e in particolare dall'asse ferroviario che collega Torino a Milano, passando per Asti e Alessandria. È necessario che si collabori tutti insieme, istituzioni pubbliche e operatori privati, in modo da creare le migliori condizioni per rendere autenticamente competitivo il territorio. In quest'ottica lavoriamo in piena sintonia anche con la Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria dato che le nostre aree di competenza si integrano e si compenetrano. L'ingresso in Fondazione Slala, che svolge un'attività di coordinamento

tra Enti territoriali ed economici al fine di poter sviluppare con efficacia il tema della logistica, è senza dubbio un'opportunità non indifferente per le imprese dell'astigiano a cui ci rivolgiamo per sostenere un piano che passa anche attraverso la filiera eno-meccanica strettamente collegata al nostro territorio, senza dimenticare il fronte della sua internazionalizzazione.

In questo quadro di sviluppo armonico siamo impegnati anche all'interno del Polo Universitario

Asti Studi Superiori "Rita Levi-Montalcini" con cui stiamo valutando di creare un'attività didattica che realizzi un progetto volto ad incrementare i flussi turistici e a promuovere il Monferrato e le colline astigiane in un momento particolarmente difficile quale è quello del post-covid.

Una particolare attenzione sarà riservata ad interventi per infrastrutture strutturali e digitali, per progetti collegati all'innovazione sociale, alla promozione e valorizzazione dei beni culturali e storici, nonché all'attività di formazione rivolta alla salute e al benessere della comunità di riferimento coinvolgendo tutti gli attori pubblici e privati del territorio. Non certo per ultimo vi è il fronte della logistica, pensiamo a master e a corsi di specializzazione per completare un'offerta didattica e formativa che va ad aggiungersi ad altre cui stanno lavorando alcuni istituti scolastici astigiani.

Mario Sacco
Presidente Fondazione
Cassa di Risparmio di Asti

Provincia di Savona

È un piacere anzitutto personale prima che istituzionale dare, da parte mia, quale Presidente della Provincia di Savona, un saluto e un piccolo contributo all'opera della Nostra Fondazione. Nel 2019 quale Presidente della Provincia ho scelto, convintamente, di fare nuovamente aderire il nostro Ente alla Fondazione, avendo avuto immediata evidenza che, a prescindere dalle dirette competenze funzionali, l'argomento delle infrastrutture di comprensorio, Provinciale Regionale e, soprattutto, dell'area del Nord-Ovest, rappresentavano questione di assoluta attualità con conseguente priorità sulla quale intendevo scegliere di concentrare con attenzione l'impegno nel corso del mandato che mi accingevo ad assumere.

I fatti e gli accadimenti, tutti ben conosciuti hanno, ahinoi, confermato e se possibile aggravato questa situazione.

In oggi e nella prospettiva dell'immediato domani, il lavoro di sinergia e visione ampia territoriale e, comprensoriale della Nostra Fondazione è assolutamente fondamentale e proficua per mettere "a sistema" e rendere al meglio proficue le energie e l'impegno delle istituzioni sul territorio.

Pierangelo Olivieri
Presidente della Provincia
di Savona



1



2



3



4



5



6

1 Cesare Rossini

2 Fabrizio Palenzona

3 Maria Augusta Mazzaroli

4 Marco Bucci

5 Gianfranco Cutica di Revigliasco

6 Paolo Lantero



7



8



9



10



11



12

7 Lorenzo Lucchini

9 Maurizio Rasero

11 Giovanni Toti

8 Maura Pastorino

10 Marco Gabusi

12 Gianfranco Baldi



13



14



15



16



17

13 Paolo Lanfranco

14 Pierangelo Olivieri

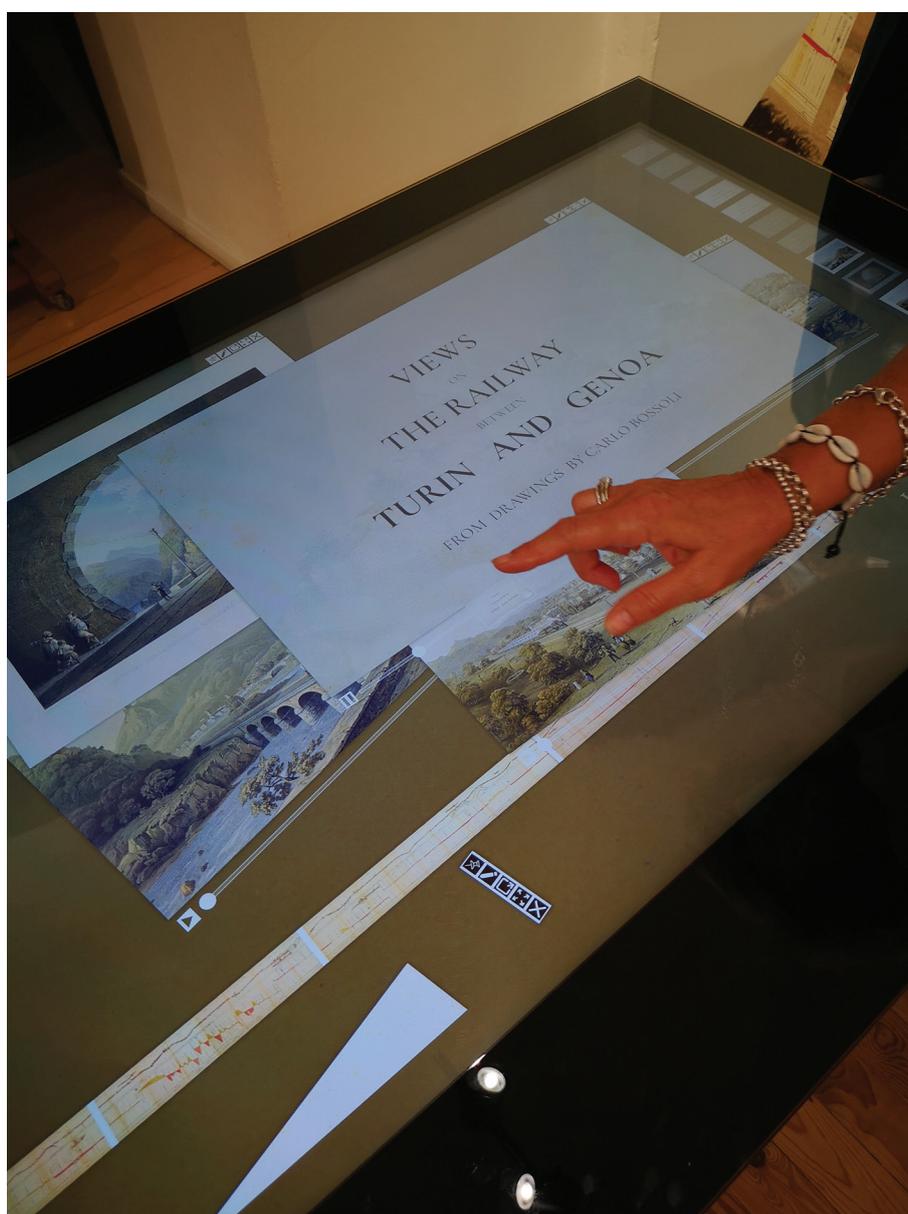
15 Luciano Mariano

16 Mario Sacco

17 Franco Zanetta



Una rotaia lunga 170 anni



Alcune immagini della mostra “Una rotaia lunga 170 anni”, allestita a Palazzo Mazzetti ad Asti dal 18 settembre al 24 ottobre 2021. La prima edizione ha segnato l’avvio del progetto di narrazione messo a punto dal ‘Comitato per i 170 anni della linea ferroviaria Torino-Genova’ che opera all’interno della Fondazione Slala.

Indice

Presentazione	3
Il futuro del Basso Piemonte	5
Lo scalo di Alessandria e i possibili scenari di sviluppo	29
La mobilità per lo sviluppo	43
Il 2021 dei porti di Genova e Savona	59
Quando la scuola va in scena	73
Progetti e sostenibilità nel Basso Piemonte	79
Torino - Genova, la modernità lunga 170 anni	82
Due Circuiti per valorizzare il Basso Piemonte	93
Le voci delle istituzioni	98

Finito di stampare il 12 novembre 2021 dalla Tipografia Graphot di Torino
per conto della LAReditore di Andrea Garavello

In copertina:

le immagini del terminal di Genova Pra', il Rail Hub Europe di Rivalta Scrivia, lo scalo smistamento di Alessandria, la stazione ferroviaria di Casale Monferrato, una veduta di Asti e il trasporto su gomma sintetizzano i fronti principali rispetto ai quali è impegnata la Fondazione Slala.

La prima edizione del 'Quaderno', pubblicata nel 2020, ha ripercorso la storia e ricordato i protagonisti di una intuizione diventata realtà nel 2003, raccontando la trasformazione di Slala da società a responsabilità limitata a fondazione di partecipazione. La seconda edizione è dedicata al 2021, un anno lungo e complesso, in cui hanno iniziato a prendere corpo alcune iniziative - lo studio trasportistico per lo scalo ferroviario di Alessandria, il nuovo casello autostradale di Predosa, i primi possibili interventi sulle linee ferroviarie maggiormente utilizzate dai pendolari, i collegamenti verso Milano - frutto del lavoro delle Commissioni istituite all'interno della Fondazione, cui si aggiungono quelle legate al mondo della scuola e la mostra, che ha esordito ad Asti, per i 170 anni della ferrovia Torino - Genova e promossa dall'omonimo Comitato istituito all'interno di Slala. I capitoli sulle infrastrutture piemontesi e il sistema dei porti liguri completano il quadro dedicato a logistica e trasporti. Infine Slala ha anche promosso la costituzione di due Circuiti per la valorizzazione del Basso Piemonte.



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 2019). Nel 2021 ha pubblicato 'Dietro le quinte. Un passo dopo l'altro. La vita sindacale di Bruno Pasero...' (LAReditore).

ISBN 978-88-31-23637-9



9 788831 236379

€ 22,00 (i.i.)

