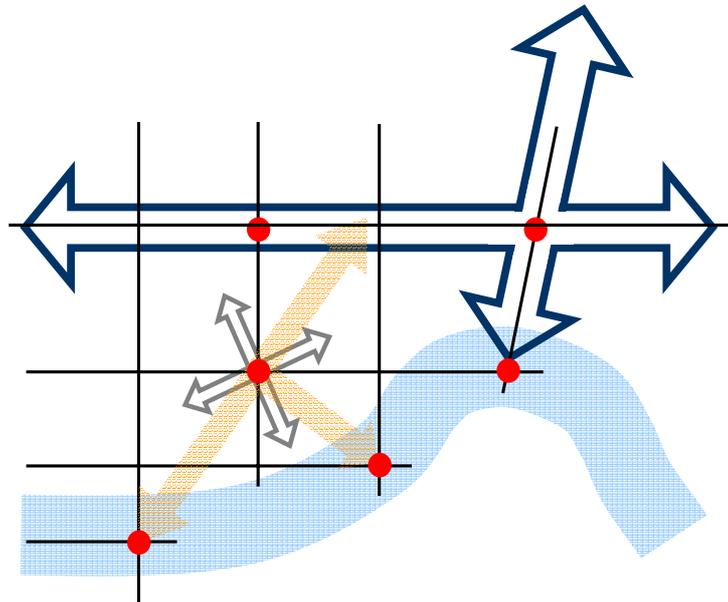




IL PROGETTO TERRITORIALE SAVONA – CUNEO



IL SISTEMA INTEGRATO DI FILIERA LIGURE PIEMONTESE

Sommario

1. PREMESSA	3
2. IL TERRITORIO DI CUNEO	4
2.1. Inquadramento di sintesi dell'assetto economico	4
2.2. Struttura sistema produttivo agro-alimentare, tipologie merceologiche e mercati	5
2.2.1. <i>Tipologie merceologiche</i>	5
2.2.2. <i> Mercati e struttura dell'import - export</i>	6
2.2.3. <i>Efficienze, deficit, opportunità</i>	7
3. IL SISTEMA SAVONA - VADO.....	8
3.1. Il Porto.....	8
3.1.1. <i>Settori merceologici</i>	8
3.1.2. <i>Interesse degli operatori</i>	9
3.1.3. <i>Iniziative di sviluppo</i>	9
4. INFRASTRUTTURE E PROGETTI DI TERRITORIO	10
4.1. I grandi temi	11
4.1.1. <i>Potenzialità della rete ferroviaria</i>	11
4.1.2. <i>Sistema portuale</i>	12
4.1.3. <i>Assetto logistico: retroportualità, logistica diffusa, logistica per l'agroalimentare</i>	13
4.2. Le infrastrutture	15
4.2.1. <i>Infrastrutture esistenti per l'integrazione</i>	15
4.2.2. <i>Nuove infrastrutture per il rilancio</i>	16
5. LE OPPORTUNITA' DI SISTEMA SAVONA-CUNEO	18
5.1. Impostazione ed obiettivi	18
5.2. I primi passi	19
5.3. Gli attori.....	19

1. PREMESSA

Il lavoro svolto in questi mesi dalle Amministrazioni comunali di Cuneo e di Savona in attuazione del Programma SISTeMA promosso dal Ministero delle Infrastrutture – Dicoter da un lato, ma anche in relazione ad una più “ordinaria”, ma intelligente azione amministrativa e progettuale dall’altro, ha consentito di giungere alla definizione delle condizioni per la costruzione di un progetto di territorio esteso all’intera area cuneo – savonese, considerata, finalmente, come un soggetto unitario e capace di esprimere una volontà di autorappresentazione comune.

Gli studi compiuti parallelamente per entrambi i territori hanno aiutato a comprendere quali fossero le scale e gli ambiti per l’elaborazione di un progetto complessivo per i due territori in grado di costruire le relazioni tra essi e con l’esterno. In questo senso sono emerse due scale di riferimento, che pongono diverse domande e alle quali è quindi necessario fornire diverse risposte.

La prima è la scala locale, che, a Cuneo come a Savona, e nelle relazioni tra le due realtà, vede l’esigenza di organizzare e rendere più efficienti le connessioni, i flussi, la comunicazione con i mercati di riferimento, e tende a considerare prioritari interventi funzionali al miglioramento della condizione esistente e ad una sua migliore e più razionale organizzazione.

La seconda scala fa invece riferimento ad orizzonti più ampi e tende a leggere i fenomeni da un punto di vista più esteso e, soprattutto, maggiormente orientato alla definizione del ruolo dell’area cuneo-savonese in un ambito che può travalicare i confini delle due regioni e quelli nazionali. Tale punto di vista tende a collocare “l’efficienza locale” entro un quadro più articolato di “efficienze”, entro cui misurare natura e contenuti delle alleanze (Cuneo e Savona nella fattispecie), ma anche delle relazioni di carattere “complementare”, (Genova e Alessandria con SLALA, ad esempio). Tale ottica consente di tracciare orizzonti strategici più realistici basati sulle peculiarità del sistema e sulle sue reali potenzialità e non improntati ad una generica visione di “successo competitivo” fondato su condizioni e caratteri generici ed indifferenziati.

Lo sguardo “globale” consente quindi di escludere, per l’area cuneo-savonese ipotesi di sviluppo che ripercorrono modelli già visti e percorsi in altri contesti più e meglio infrastrutturati (attraverso la realizzazione dei corridoi transeuropei e di grandi interporti, ad esempio: l’asse Savona - Cuneo non è e non potrà mai essere pari al sistema Genova – Novara – Milano – Torino). Ma consente anche di intravedere, a partire dalle eccellenze e dalle opportunità locali, strade di sviluppo maggiormente innovative, non fosse altro perché costruite “su misura”.

La domanda a scala vasta è quindi: come valorizzare le eccellenze della coppia territoriale Cuneo - Savona (e quindi del territorio ligure – piemontese) mediante un programma che individui pochi e fondamentali interventi che consentano di connettere le ottime potenzialità locali con le più ampie e “veloci” linee globali?

Sul versante locale le risposte stanno arrivando: gli accordi e il gruppo di lavoro per la realizzazione del *Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo – P.A.S.S.* e il rilancio dell’area *M.I.A.C.* a Cuneo, ne sono una chiara dimostrazione.

Sul piano dello sguardo “globale” è necessario lavorare insieme per costruire scenari comuni di sviluppo, proprio a partire dalla lettura di sintesi dei due territori, di cui si anticipano, di seguito, le prime riflessioni, con l’obiettivo di costruire uno sguardo comune lettura dei fenomeni, degli orientamenti e delle linee strategiche di sviluppo, delle priorità e delle opportunità, che prepari all’individuazione di pochi e selezionati elementi, azioni ed interventi, attorno ai quali costruire, con spirito orientato alla concretezza, un accordo il più possibile esteso tra le parti in gioco, istituzionali e non, da presentare alle Regioni ed all’Amministrazione centrale in vista della definizione dei progetti “meritevoli” di finanziamento nell’ambito delle nuove disponibilità legate alla nuova stagione di programmazione 2007 – 2013.

I paragrafi che seguono, che vogliono essere una prima bozza di lavoro di questo percorso, si articolano in una descrizione sintetica dei principali elementi che caratterizzano i due contesti, così come emersi dagli studi compiuti, soprattutto sotto il profilo della caratterizzazione economica e sul versante della dotazione infrastrutturale. A seguire, anche sulla base della caratterizzazione infrastrutturale del territorio, viene delineata una prima embrionale proposta di assetto dell’ambito cuneo – savonese come “Sistema integrato”, ovvero come una macchina territoriale in grado di produrre efficienza e competitività e di valorizzare al

meglio le risorse esistenti preparando la strada alla selezione di azioni ed interventi prioritari attorno ai quali concentrare risorse, energie e consenso.

La vocazione marcatamente operativa del documento ha suggerito di tralasciare tutto ciò che si intende già ampiamente noto e condiviso, approfondendo maggiormente soltanto gli elementi già utili e orientati alla definizione del progetto.

2. IL TERRITORIO DI CUNEO

2.1. *Inquadramento di sintesi dell'assetto economico*

Il territorio di Cuneo esprime un sistema agro-industriale che si situa al primo posto per numero di imprese attive ed al secondo per fatturato nel sistema produttivo locale, presenta caratteristiche di assoluta eccellenza delle sue produzioni, con la presenza di una filiera produttiva spesso frammentata e con aziende aventi caratteristiche dimensionali assai diversificate.

Una delle caratteristiche principali dell'economia locale è la forte connotazione nel settore agricolo caratterizzato da un'evidente sinergia con il comparto industriale. Nello specifico, le attività legate all'agricoltura, se paragonate con i dati regionali, con quelli del nord-ovest e con il dato nazionale mostrano come il peso del comparto primario pari al 5,1% sia superiore di circa tre volte alla media regionale (1,9%) e nord occidentale (1,6%) e oltre il doppio del dato nazionale (2,5%).

Il settore primario in Piemonte

- Circa 76.000 imprese agricole; 70.000 occupati
- 5.600 industrie alimentari; 40.000 addetti
- 15.600 esercizi commerciali che si occupano in prevalenza di alimentare
- Circa 7% della produzione agricola nazionale
- Circa 10% della produzione di allevamenti nazionale
- Propensione all'export : circa 13% dell'export agro-alimentare nazionale, con un'incidenza dell'8% sull'export regionale del Piemonte
- 37% dell'industria di trasformazione legata a filiere agricole o di allevamento locali
- Qualità e tipicità dei prodotti : 8-10% dei DOP/IGP nazionali, 16% nei vini
- Orientamento al biologico : 5% delle aziende bio nazionali

Il settore primario nel cuneese

- Circa 25.500 imprese agricole (35,43% delle imprese attive in provincia), circa 33.000 addetti (47% del totale regionale) – dati 2006 - C.C.I.A.A. di Cuneo
- Circa 1.400 industrie alimentari, 20% del totale regionale piemontese, più di 8000 addetti
- Stretta connessione con il comparto metalmeccanico (macchine per l'agricoltura e impianti per l'industria alimentare): 14.500 addetti → Agro-industria nel suo complesso: 22.500 addetti
- Circa 1,3 miliardi di euro di produzione agricola (40% su base regionale) , di cui oltre il 50% da zoo-tecnici (filiera carne e lattiero-casearia)
- Circa 5,3 miliardi di euro di fatturato delle industrie alimentari
- Forte propensione all'export di prodotti agro-alimentari: 1,137 miliardi di euro di export (nel 2005 prima voce nella bilancia commerciale della Provincia, con un'incidenza del 22,78% e un saldo attivo di circa 778 milioni)
- Nell'ultimo triennio, tassi di crescita del PIL e dell'export cuneese superiori alla media regionale, trainati soprattutto dal comparto alimentare
- Frammentazione del settore industriale: pochi grandi gruppi multinazionali (Ferrero e Nestlè esprimono circa 3,1 su 5,3 miliardi di fatturato del comparto) e alcune medie aziende di eccellenza, in un contesto di piccole-piccolissime aziende (solo 25 aziende con 50+ addetti, pari al 2,4% del totale)

Sulla base dei dati forniti da Unioncamere e dai rapporti della C.C.I.A.A. di Cuneo, la Provincia di Cuneo sin dal 2002 mantiene una concentrazione pari circa al 40% sul dato provinciale nel settore agroalimentare, consentendo alla provincia di detenere la prima posizione nel comparto, grazie anche ad una evidente concentrazione sul territorio di PMI, artigiane e di imprese agricole trasformatrici in proprio.

La filiera agroalimentare e, in particolare, il comparto agricolo si caratterizza per l'elevata frammentazione con una forte presenza di piccole imprese a conduzione familiare (71,7% imprese individuali su 71.828 imprese attive in Provincia, suddivise: 35,43% agricoltura, 9,93% industria, 14,27% costruzioni, 22,92% commercio, 2,43% trasporti, 14,71 servizi). Il prezzo del prodotto fresco viene influenzato negativamente dagli elevati costi di trasporto, della logistica, degli imballaggi oltre che degli altri operatori, lasciando un bassissimo margine di guadagno all'agricoltore che in questo caso rappresenta la parte più debole della catena alimentare; il processo di confezionamento non avviene quasi mai in provincia, incrementando il costo relativo al trasporto merci, riducendo i guadagni dei produttori locali.

In termini di fatturato il comparto agroalimentare rappresenta il secondo settore economico con un fatturato di oltre 5 miliardi di euro, preceduto solo dal metalmeccanico. I punti di forza più evidenti sono da ricondurre ad una forte sinergia del settore con il comparto dell'industria alimentare, del turismo e della ristorazione oltre ad una notevole caratterizzazione territoriale per la presenza di produzioni definibili "tipiche" e quindi formaggi DOP e vini DOC e DOCG. Nello specifico, la produzione di vino, coinvolge la gastronomia, le attività turistiche, il mercato mobiliare e le attività culturali. La capacità di fare sistema con altri comparti produttivi, gli investimenti nella qualità e specializzazione rappresentano la chiave vincente del settore agroalimentare.

2.2. Struttura sistema produttivo agro-alimentare, tipologie merceologiche e mercati

La classificazione dei Comuni della Provincia di Cuneo, in base alla concentrazione di aziende agricole, mette sostanzialmente in luce un sistema produttivo territorialmente diffuso tra le sette unità locali: Cuneo, Alba, Bra, Fossano, Mondovì, Saluzzo e Savigliano. La distribuzione della produzione del settore agricolo, indirettamente colta dal numero delle aziende, denota una forte concentrazione delle aziende nei comuni di Cuneo, Fossano, Savigliano con presenze pari a 601-977 unità, a seguire Saluzzo, Mondovì e Alba con 401-600 unità e Bra con 201- 400 unità.

In provincia di Cuneo il settore agricolo risulta alquanto variegato a differenza di altre province in cui prevalgono, spesso, monoculture e di monoallevamenti. Sono presenti aree rurali che si caratterizzano per la specializzazione nella produzione e nella promozione di uno o più prodotti. In alcuni contesti tali aree assumono connotati di vero e proprio distretto agroalimentare, con un alta concentrazione di marchi DOP e IGP. A tale proposito si possono individuare tre aree principali:

- 1) SALUZZESE, specializzato nella coltivazione di frutta fresca (soprattutto mele e kiwi). Tali produzione, in virtù della presenza di importanti produttori locali, si presta, grazie alla elevata qualità e tipicità del prodotto, all'esportazione verso l'estero.
- 2) CUNESE, che presenta filoni di eccellenza, quali le nuove specialità dell'ortofrutta (es. piccoli frutti, marroni, porro di Cervere) e dell'allevamento della razza bovina piemontese;
- 3) LANGHE e ROERO, specializzate nel settore vitivinicolo.

Dopo un lungo ciclo positivo, la produzione evidenzia oggi un periodo di difficoltà commerciali legate soprattutto alla congiuntura dell'economia internazionale, alla presenza di nuovi competitori, nonché, alla crescita immotivata dei prezzi in rapporto alla qualità dei prodotti e alla logistica.

2.2.1. Tipologie merceologiche

I prodotti del *settore ortofrutticolo* sono rappresentati soprattutto da mele (circa un milione di quintali; pesche (circa 500.000 quintali), nettarine (circa 600.000 quintali), kiwi (circa 800.000 quintali), ortaggi (circa 860.000 quintali) di cui la parte più significativa è rappresentata dal fagiolo. I piccoli frutti (coltura recente ma in forte ascesa) sono rappresentati da: 40.000 quintali di fragola, 2.300 quintali di mirtilli e 1.100 quintali di lamponi.

Il **settore vitivinicolo** produce circa 1,2 milioni di quintali di uva da vino ed occupa il 42% della superficie agricola provinciale destinata alle colture arboree.

Molto importante è anche il **settore cerealicolo**: 1,4 milioni di quintali di frumento, 4,2 milioni di quintali di mais da granella e 450.000 quintali di orzo. Una parte considerevole della produzione di mais viene impiegata in azienda per l'allevamento del bestiame, mentre la restante parte è venduta a strutture per la produzione di mangimi per la zootecnia.

Nel **settore agroindustriale** la coltura più importante è il pomodoro, presente però con soli 150.000 quintali annui. Il prodotto non viene lavorato sul posto ma viene esportato nell'alessandrino o in Emilia Romagna.

L'allevamento suinicolo tratta quasi un milione di capi, destinati per il 95% al "Consorzio Prosciutto di Parma e San Daniele". In genere, i capi, dopo essere stati allevati vengono trasportati in Emilia o in Lombardia dove avviene la macellazione. Le cosce sono utilizzate per la produzione di prosciutti, mentre la restante parte è utilizzata per insaccati e per l'uso diretto. Solo una piccola parte della carne rientra in provincia per il consumo umano.

Il **settore bovino** vede la presenza di circa 800.000 capi di bestiame, dei quali 300.000 appartengono alla Razza piemontese. Questi ultimi vengono quasi completamente consumati nella regione, solo una piccola parte è esportata nel pavese. Diversamente, gli altri capi allevati vengono esportati, ma sempre sul mercato italiano: Liguria, Lombardia e Toscana sono i mercati principali.

Il **settore avicolo** alleva circa 9 milioni di capi: in questo caso la macellazione avviene quasi esclusivamente in provincia (in genere direttamente negli allevamenti) e il consumo si divide tra un 50% interno alla regione e un 50% esterno.

Il **settore lattiero-caseario** è un settore significativo per l'economia della Provincia. Il 70% della produzione viene casificato, mentre il 30% è costituito da latte alimentare che viene consumato localmente. Nella Provincia di Cuneo è concentrato l'80% della produzione dei formaggi DOP piemontesi di cui il 60% alimenta il consumo interno, mentre la restante parte è esportata nelle regioni più vicine al Piemonte: Liguria, Lombardia, Toscana ed Emilia Romagna.

Nel **settore delle paste filate** il 10-15% è destinato all'esportazione, soprattutto in Germania.

L'assenza di piattaforme logistiche sul territorio ha rallentato la realizzazione sul territorio di complessi agroindustriali per la lavorazione dei prodotti agricoli che, infatti, sono più numerosi nelle zone piemontesi dove sono presenti tali strutture. La carenza di infrastrutture ha orientato gli operatori agricoli verso produzioni, come l'allevamento e la coltivazione di ortaggi in serra che non risentono di questa mancanza. In altri settori (frutticolo e caseario) gli operatori si sono organizzati in proprio per sopperire alla mancanza di infrastrutture.

2.2.2. Mercati e struttura dell'import - export

Allo stato del continuo processo evolutivo dei traffici commerciali, Cuneo ha assunto negli anni, nell'ambito delle relazioni internazionali, una posizione di primissimo ordine sia a livello regionale che nazionale.

La provincia di Cuneo nel 2005, detiene una quota del 15,7% sull'export regionale e va a collocarsi al secondo posto in classifica preceduto da Torino con un volume di traffici con l'estero pari circa a 5 miliardi di euro. A seguire Novara, Biella e Alessandria che, caratterizzandosi per la forte vocazione industriale, evidenziano il buon volume dei traffici esteri di Cuneo.

Analizzando le esportazioni della Granda si evidenzia, in particolare una forte vocazione all'estero di cinque dei diciotto settori produttivi, che inglobano il 70% dell'export, si tratta principalmente del comparto alimentare e bevande con un export di 1,137 milioni di euro e un saldo attivo di circa 778 milioni.

Import Export nella provincia di Cuneo per settore (mln euro)

	2002		2003		2004		2005	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export
<i>Alimentari, bevande e tabacco</i>	316,63	1.092,90	344,24	1.069,33	360,81	1.156,57	359,35	1.137,27
<i>Mezzi di trasporto</i>	176,16	690,64	189,37	771,54	286,85	963,37	339,67	1.031,58
<i>Macchine ed apparecchi meccanici</i>	155,14	400,97	146,51	441,10	160,65	510,15	165,98	542,94
<i>Gomma e materie plastiche</i>	96,94	411,87	97,65	397,10	103,87	458,52	105,82	478,88
<i>Pasta - carta, carta - editoria</i>	272,37	264,97	269,58	285,69	212,20	300,37	225,89	310,73
<i>Metalli, prodotti in metallo</i>	186,94	188,36	194,51	200,02	232,43	268,16	251,31	293,73
<i>Industrie tessili</i>	128,06	275,61	132,12	260,86	139,50	237,83	149,02	213,11
<i>Agricoltura, caccia e pesca</i>	459,12	181,90	476,18	207,36	526,04	168,65	538,66	174,52
<i>Prodotti chimici</i>	199,19	156,77	199,07	155,72	236,01	152,67	272,39	165,10
<i>Altre industrie manifatturiere</i>	48,45	139,49	51,53	123,08	66,56	139,85	83,52	164,08
<i>Minerali non metalliferi</i>	130,53	180,63	114,48	184,85	114,52	172,80	118,63	162,40
<i>Confezioni di articoli di vestiario</i>	138,68	155,27	126,63	145,72	136,17	149,21	143,75	142,11
<i>Macchine elettriche</i>	44,22	101,98	70,62	90,38	104,53	101,35	106,16	103,96
<i>Legno e prodotti in legno</i>	68,68	34,17	68,46	32,57	70,38	30,87	78,42	29,95
<i>Fabbricazione di cuoio, pelli</i>	20,10	18,99	23,51	22,08	28,09	25,68	35,70	29,64
<i>Estrazioni di minerali</i>	16,45	8,61	19,17	9,32	15,99	11,61	20,26	11,11
<i>Altre esportazioni</i>	31,06	21,15	87,35	64,60	1,08	0,62	1,50	0,82
<i>Coke, raffinerie di petrolio</i>	2,55	0,07	2,45	0,06	2,49	0,05	4,29	0,15
<i>Totale</i>	2.491,27	4.324,35	2.613,43	4.461,38	2.798,17	4.848,33	3.000,32	4.992,08

Fonte: elaborazioni Unioncamere Piemonte su dati Istat

La posizione geografica e la da più parti rilevata scarsa dotazione infrastrutturale, pone la provincia di Cuneo in una posizione di relativo isolamento, condizione che comunque non ha negli anni impedito di ampliare all'estero i propri rapporti commerciali.

Nei rapporti commerciali della provincia di Cuneo l'Europa si colloca al primo posto con 3.900 milioni di euro esportati per il 2005 il 78,15% del totale. I paesi che principalmente hanno incrementato gli scambi commerciali con la provincia sono Francia e Germania, da sempre partner commerciali con la provincia. Altrettanto significativi sono stati le relazioni con la Spagna, che, soprattutto nel lungo periodo, ha fortemente contribuito al miglioramento dell'export. Meritevoli di menzione risultano essere l'incremento progressivo dei rapporti commerciali con i Paesi dell'est europeo, quali la Polonia, la Repubblica Ceca, l'Ungheria e la Slovenia.

Una quota comunque non irrilevante delle esportazioni fanno riferimento a mercato extraeuropei, quali USA (296 milioni di euro nel 2005), l'Asia e il Medio Oriente, che hanno acquistato prodotti dal cuneese per circa 258 milioni di euro. Verso i paesi extraeuropei le esportazioni riguardano principalmente i prodotti di punta del settore agroalimentare (kiwi, piccoli frutti, mele, ecc.).

2.2.3. Efficienze, deficit, opportunità

Da tempo e da più parti viene ribadita la necessità di offrire al territorio cuneese migliori e maggiori opportunità di sviluppo economico grazie alla integrazione dei processi produttivi distributivi e logistici ed alla loro concentrazione in luoghi operativi omogenei nei quali sfruttare economie di scala ed esternalità di rete funzionalmente legate alla attività ed alle filiere produttive di eccellenza nonché per connettere in modo migliore il territorio a sistema integrato di trasporto e logistica che va delineandosi tra la Liguria ed il Piemonte, con forte vocazione transfrontaliera.

Il richiamo alla scarsa dotazione infrastrutturale ed al marcato isolamento del territorio è uno dei *leit motiv* delle analisi economico – territoriali sulla provincia. Ciò è senz'altro vero, come vero è, tuttavia, che la

provincia di Cuneo ha saputo guadagnarsi uno spazio di tutto rispetto tra le aree più dinamiche e di successo anche a scala nazionale.

Evidentemente, anche in assenza della realizzazione di una piattaforma logistica "unica ed integrata" per il territorio, ed a fronte di un serie di deficit infrastrutturali, le imprese hanno evidentemente saputo adeguare ai cambiamenti economico-spaziali ed economico-settoriali, sviluppando sistemi logistici autonomi, molto probabilmente localmente organizzati in maniera puntuale per singola azienda e/o per piccole-medie aziende in forma associata.

A questo si aggiunga che anche le politiche dei trasporti a livello nazionale hanno in qualche modo orientato il futuro sulla concentrazione di energie, flussi e investimenti attorno ai grandi corridoi transeuropei ed ad aree di scambio logistico concentrate lungo tali assi, ponendo, ancora una volta, Cuneo in posizione periferica. Anche le necessarie relazioni tra il mare e l'Europa sembrano più favorite mediante l'asse Genova – Alessandria – Novara, piuttosto che attraverso la relazione Savona – Fossano (Cuneo) – Torino.

Tali connessioni forti costituiscono un'ossatura di primo livello rispetto alla quale il sistema cuneese deve potersi strutturare assieme a Savona, non tanto in quanto "concorrente", ma in quanto "complemento".

Nel delineato nuovo assetto che la rete primaria piemontese multimodale andrà ad assumere nei prossimi anni, l'ambito territoriale cuneese, considerato come "porta di accesso da sud-ovest", deve essere interessato da interventi che ne migliorino l'accessibilità ai nodi primari e ne sviluppino il carattere di bacino di traffico interno e di transito con funzioni di nodo secondario puntando su specializzazioni che traggano spunto dalle sue principali vocazioni produttive e distributive.

3. IL SISTEMA SAVONA - VADO

3.1. Il Porto

Nel corso degli ultimi anni il porto di Savona Vado ha registrato un significativo tasso di crescita, attorno al 12,5% annuo, passando dai 13 milioni di tonnellate/anno (dato medio dell'ultimo decennio) ai 16,5 milioni del 2006, cui vanno aggiunti passeggeri per circa un milione di unità (quarto porto italiano per le crociere); per quanto riguarda il traffico contenitori, con circa 250.000 Teu nel 2007 il porto si colloca al decimo posto nella graduatoria nazionale (sopra Trieste).

Dal punto di vista del rapporto fra importazioni ed esportazioni, esiste un forte sbilanciamento all'import, che copre oltre il 90% dei volumi complessivi delle merci in transito per il porto.

3.1.1. Settori merceologici

Il porto di Savona Vado dispone di terminal privati ad alta specializzazione, in grado di servire ogni tipo di merce. In particolare il porto si caratterizza per una forte presenza di strutture ed operatori nel settore agro-alimentare:

- Reefer Terminal, che opera nel bacino di Vado Ligure, è il primo terminal mediterraneo per i traffici di frutta (oltre 500.000 tonnellate annue), che da Vado viene distribuita a tutto il Sud Europa. Reefer Terminal gestisce anche l'esistente terminal container di Vado, arrivato a movimentare 250.000 Teu.
- Nel retroporto di Vado, il gruppo Pacorini (leader internazionale per la logistica di commodity e materie prime) gestisce l'interporto VIO, una piattaforma logistica integrata per la gestione, lo stoccaggio e la distribuzione di caffè, prodotti alimentari e di hi-tech, recentemente ampliata con la realizzazione di un nuovo magazzino di 4.500 m² per la logistica del freddo. Grazie a questa struttura, Savona Vado ha consolidato una posizione di leadership nazionale nei traffici di caffè, coprendo il 22% delle importazioni italiane.
- Tre sono i terminal in grado di movimentare rinfuse solide alimentari (cereali, riso e sfarinati): nel bacino di Savona il modernissimo silo orizzontale di Monfer (società leader nel settore) e il terminal di Colacem, cui si affianca a Vado Ligure l'impianto di Terminal Rinfuse Italia.
- Nel porto di Savona è operativo un terminal dedicato alle rinfuse liquide alimentari, gestito dalla società Depositi Costieri Savona, che dispone di una batteria di silo dedicati a filo banchina.

3.1.2. Interesse degli operatori

Di recente, si è registrato l'ingresso nel porto di Savona Vado di due gruppi ai vertici assoluti nel mondo della logistica e dei trasporti marittimi: la multinazionale australiana Babcock & Brown Infrastructure e quella danese A.P. Moller Maersk.

- ***Babcock & Brown Infrastructure – leader mondiale nel settore delle rinfuse solide***

Il gruppo Babcock & Brown Infrastructure (BBI) ha recentemente acquisito il controllo della società Terminal Rinfuse Italia (TRI), leader del mercato italiano delle rinfuse solide (8,5 milioni di t/anno di traffico nei tre terminal portuali di Vado Ligure, Genova e Venezia).

Il gruppo BBI è uno dei maggiori operatori mondiali nel settore delle rinfuse solide e oltre agli impianti di italiani di TRI gestisce un network composto dal porto australiano di Darlymple Bay (50 milioni t/anno di carbone in export), il gruppo britannico PD Ports (7 terminal x 60 milioni t di traffico annuo), il terminal TPS di Tarragona (8,5 milioni di t/anno), i terminal Manuport di Anversa e Ghent (7 milioni di t/anno) e altre attività di logistica.

Nell'ambito del porto di Savona Vado, il gruppo BBI è direttamente interessata al riassetto del comparto degli impianti di movimentazione delle rinfuse solide avviato dall'Autorità Portuale (che coinvolge l'impianto TRI di Vado Ligure) ed in particolare alla realizzazione di un nuovo terminal sulla Darsena Alti Fondali del bacino di Savona.

- ***A.P. Moller Maersk – leader mondiale nel settore del trasporto in container***

Come già accennato, il gruppo A.P. Moller Maersk (Maersk), si è aggiudicata il bando di Project Financing per la progettazione, realizzazione e gestione del terminal contenitori previsto dal Piano Regolatore Portuale nella rada di Vado Ligure.

Il gruppo Maersk, attraverso la compagnia Maersk Line, è di gran lunga il primo operatore al mondo per il trasporto marittimo di container, sia per numero di navi (oltre 500), che per capacità di trasporto (oltre 1,7 milioni di Teu), ed ha in corso investimenti per costruire 84 nuove navi, che porteranno la sua capacità della flotta oltre i 2,1 milioni di Teu.

Inoltre, attraverso la società APM Terminals, il gruppo Maersk gestisce oltre 40 terminal container in 24 nazioni dei cinque continenti, mentre tramite la società Maersk Logistics estende il suo controllo su tutte le fasi del ciclo di trasporto e distribuzione delle merci.

Vale la pena evidenziare che l'insediamento di Maersk in un porto italiano rappresenta un elemento di interesse generale ed in controtendenza rispetto al progressivo radicamento delle grandi compagnie di navigazione in altri porti del Mediterraneo, soprattutto spagnoli e francesi.

3.1.3. Iniziative di sviluppo

Il Piano Regolatore definisce due interventi prioritari, che riguardano i contenitori nel bacino di Vado Ligure e le rinfuse solide nel bacino di Savona.

a) **Contenitori**

Il nuovo terminal container sarà collocato su una piattaforma multipurpose della superficie di circa 225.000 m² da realizzare nella rada di Vado.

Le principali caratteristiche tecniche del terminal contenitori sono così schematizzabili:

- Superficie: 200.000 m²
- Lunghezza di banchina: 700 m
- Profondità: un accosto in radice a -15,00 m, un secondo accosto a -20,00 m

Tali fondali consentiranno l'ormeggio delle navi portacontenitori di ultima generazione, di capacità superiore a 12.000 TEU, caratteristica unica fra gli scali dell'Alto Tirreno.

L'iniziativa del terminal contenitori è stata sviluppata attraverso la pubblicazione di un Bando Europeo di Project Financing. La procedura si è conclusa nel maggio 2007 ed è risultata aggiudicataria la Società A.P. Moller Maersk (leader mondiale nel settore), che provvederà alla progettazione, costruzione e gestione dell'opera per un periodo cinquantennale.

I dati di previsione occupazionale parlano chiaro: secondo la proposta progettuale predisposta dall'Associazione di imprese guidata da Maersk, si avrà, a pieno regime, la creazione di **400 posti di lavoro (298 nella fase di avvio)**; così come al personale impiegato alle dirette dipendenze del promotore si deve aggiungere il ricorso a professionalità esterne per un quadro stimabile in **ulteriori 250 unità**.

Quando la piattaforma multipurpose entrerà a regime sarà in grado di movimentare circa **750 mila TEU**; ipotizzando che il 10% di essi venga manipolato dal sistema logistico savonese-valbormidese, risulterebbe necessaria una superficie complessiva di circa 25 ettari che andrebbe a generare una forza lavoro di circa **30-40 unità occupazionali per ettaro**, per un totale che varia **dalle 750 alle 1000 unità**, a cui si aggiungerebbero altrettanti posti di lavoro per l'indotto (fonte ACTE – Asociación de Centros de Transporte de Espana).

b) Rinfuse solide

Alcuni elementi caratterizzano il sistema logistico-portuale savonese nel campo delle rinfuse solide:

- i fondali elevati degli impianti portuali (-19.50 m e -18.00 m), che consentono l'attracco delle navi più grandi comprese quelle di classe cape-size (120.000 t di DWT)
- la disponibilità di aree di riconversione industriale per insediamenti produttivi nell'area di Cairo M.
- la disponibilità di sistemi di inoltro che permettono la manipolazione di grandi volumi di traffico evitando l'utilizzo del trasporto su gomma (la funivia che collega il terminal Alti Fondali alle aree di Cairo e le linee ferroviarie attraverso la Valbormida).

L'Autorità Portuale ha pertanto inserito nel Piano Regolatore la realizzazione di un nuovo impianto dedicato, mediante un riempimento a mare della diga di Savona, che permetterà trasformare l'attuale molo di protezione in una nuova banchina ad alto fondale (-18.00 m) con una superficie operativa di circa 80.000 m². Tale impianto va ad affiancare il terminal già realizzato (fondali -19,50 m, scaricatore continuo da 2.000 t/h, connessione al sistema di inoltro funiviario).

Anche in questo caso, in considerazione dell'interesse già manifestato dal mercato, sono in corso di approfondimento le opportunità di cofinanziamento pubblico/privato.

4. INFRASTRUTTURE E PROGETTI DI TERRITORIO

I due momenti di approfondimento legati ai progetti SISTeMA per Cuneo e Savona hanno, come noto, esplorato e descritto puntualmente il contesto infrastrutturale esistente nei due territori. Tra gli elementi di maggiore interesse emersi, al di là della doverosa catalogazione delle infrastrutture, sono relativi alle potenzialità ancora inesprese della dotazione esistente, suscettibile di rispondere, almeno parzialmente, agli obiettivi di intermodalità ed integrazione espressi dai due sistemi territoriali, anche in anticipo rispetto alla realizzazione di nuove e sia pure necessarie opere ed interventi.

Tale condizione si riscontra grazie alla non completa saturazione delle infrastrutture esistenti, dovuta spesso proprio alla relativa (e spesso richiamata) "marginalizzazione" de contesti locali rispetto ai grandi flussi nazionali.

Riconoscendo pertanto la necessità di arricchire e completare la dotazione con nuovi interventi, si sottolinea comunque la necessità (e l'opportunità), anche a fronte dei tempi lunghi di realizzazione delle nuove opere infrastrutturali, di razionalizzare l'uso delle reti esistenti, saturando gli spazi ancora disponibili e, nel caso, completando piccoli tratti di collegamento e connessione in grado di rendere più efficiente il sistema complessivo senza dover attendere i grandi e, forse, risolutivi interventi a scala europea (i Corridoi, ad esempio).

La messa a punto della situazione esistente e delle potenzialità insite nel contesto infrastrutturale devono essere tuttavia guidate dalla costruzione di un **progetto territoriale complessivo**, di cui le infrastrutture

costituiscono uno degli ingredienti, sia pure uno dei principali. A partire dalla analisi del contesto esistente, dai progetti e dalle opportunità, è necessario delineare i passi per la costruzione di un quadro condiviso di lettura dell'assetto logistico e di sviluppo dei due territori.

Nelle pagine seguenti viene pertanto svolta una diagnosi dello stato infrastrutturale dei due contesti (spesso già letti come un contesto unico) finalizzata alla estrazione degli elementi su cui costruire il progetto di territorio che dovrà presentarsi agli importanti appuntamenti dei prossimi anni.

Si è ritenuto di individuare tre temi principali che caratterizzano maggiormente lo sviluppo dell'area e che presentano, di fatto, le maggiori opportunità nella costruzione di un progetto generale di sviluppo territoriale, date le molte interconnessioni reciproche e settoriali:

1. la potenzialità della rete ferroviaria;
2. il sistema portuale;
3. l'assetto logistico.

A valle della descrizione di questi filoni è possibile meglio individuare e contestualizzare prospettive, opere e interventi relativi a singole infrastrutture, evitando così il rischio di formulare elenchi di opere differenziate accomunate solo dall'appartenenza ad uno stesso territorio, ma di difficile integrazione e lettura in termini di sistema.

4.1. I grandi temi

4.1.1. Potenzialità della rete ferroviaria

L'unica tratta appartenente al corridoio V ed attualmente in esercizio, in tutto il nord Italia, è la Torino-Novara, facente parte della Torino-Milano: essa è stata infatti inaugurata prima dell'inizio dei giochi olimpici di Torino 2006.

La Torino-Milano collegherà le due città in soli 50 minuti dimezzando il tempo di percorrenza attuale, assicurando, altresì, un migliore collegamento tra Torino e l'hub aeroportuale di Malpensa, nonché tra il capoluogo lombardo e l'aeroporto di Caselle. Il progetto è caratterizzato da un modello di esercizio integrato passeggeri e merci, che consentirà di aumentare l'offerta quotidiana di treni tra Torino e Milano dai 187 del marzo 2002 a 360, di cui 147 merci.

I restanti percorsi, però, sono ancora fermi nelle fasi preliminari di studio e progettazione: in particolare la tratta italo-francese Torino-Lione continua a subire forti rallentamenti a causa del lungo periodo dovuto all'intensa concertazione con gli enti locali, divisi sulla realizzazione dell'opera.

Per quanto riguarda la direttrice sud-nord nel continente europeo che coinvolge il Piemonte, il corridoio Genova-Rotterdam è definito come Corridoio di trasporto europeo n° 24.

La tratta italiana è compresa tra il capoluogo ligure, origine della linea e punto nevralgico di afflusso dei traffici ed il traforo del Sempione. Tale linea, secondo i discussi progetti del "Terzo Valico", andrebbe ad aggiungersi alle due linee esistenti dei Giovi. Nei programmi previsti, anch'essa collegherebbe i capoluoghi di provincia piemontesi di Alessandria e Novara, per poi transitare a Domodossola e per il Sempione. L'esercizio imminente della nuova galleria ferroviaria del Loetschberg consentirà di avere una maggiore fluidità su tutta la linea, a cominciare dal tracciato alpino, ritenuto sinora limitante.

In tale contesto – nell'intento di unire le direttrici di traffico ferroviario est-ovest e sud-nord, emerge un corridoio naturale esistente, pure con i suoi limiti di esercizio e di sagoma: Savona/Vado – Torino - Novara – Loetschberg/Corridoio V. Questo è potenzialmente in grado di unire i porti di Savona-Vado, l'interporto di Torino, quello di Novara, la Svizzera ed il centro Europa, intersecando – tra Torino e Novara - il corridoio V verso l'est Europeo. Transitando nell'area cuneese, si è potenzialmente in grado di intercettare il traffico di tale bacino industriale attraverso un apposito o appositi terminal intermodali.

Le linee attualmente utilizzate per il traffico ferroviario merci dalla Liguria al Piemonte risultano essere quelle che scaturiscono dai nodi del porto di Savona e del porto di Genova.

Da Savona si origina la linea:

- Savona – San Giuseppe di Cairo – Ceva/Acqui Terme –Torino/Alessandria

Da Genova le linee:

- Genova – Arquata (via Busalla e Isola) – Alessandria/Tortona – Torino/Milano
- Genova – Arquata (via Mignanego e Diretta) – Alessandria/Tortona – Torino/Milano
- Genova Voltri mare/Genova Brignole – Ovada – Alessandria/Acqui Terme – Milano/Torino

Sebbene sia le linee per Savona e Genova siano elettrificate, la linea per Savona ha ancora un tratto a singolo binario, mentre la Genova-Alessandria è completamente a doppio binario. La linea Genova Voltri-Ovada-Alessandria è invece a singolo binario.

Già da queste osservazioni preliminari è possibile osservare che la potenzialità delle linee ferroviarie che collegano Genova al nord è sicuramente superiore della linea Savona-Torino.

La linea Torino-Savona riveste un'importanza storica per i collegamenti del Piemonte con la Liguria, in quanto unisce il capoluogo della prima regione con uno dei porti più principali della seconda.

Attualmente essa pone in relazione diretta il porto di Savona-Vado con l'Interporto di Torino, anche se, probabilmente per motivi riconducibili all'infrastruttura ferroviaria ed alla peculiarità dei traffici, la potenzialità esistente non è sfruttata adeguatamente.

La linea, facente parte della rete complementare italiana, è di tipo A, si estende per circa 160 km ed è quasi interamente a doppio binario, se si esclude la tratta intermedia Ceva-S.Giuseppe. Essendo una linea di valico appenninico, il tracciato assume caratteristiche di tortuosità e pendenza tali da consentire un esercizio non facile dei convogli: gli elevati gradi di prestazione della linea nel tratto ligure ne condizionano infatti la potenzialità globale. Queste limitazioni, sommate alla presenza del binario unico, del sistema di blocco non modernissimo, del gabarit ferroviario non elevato, limitano oggi le prospettive di sviluppo nell'ambito del trasporto merci, in particolare del trasporto combinato.

La linea in questione può essere suddivisa in tre tratte disomogenee:

- Da Torino a Ceva – doppio binario affiancato
- Da Ceva a S.Giuseppe – singolo binario
- Da S.Giuseppe a Savona – due linee a singolo binario

Un collegamento del Porto di Savona e Vado con Torino, con appropriati terminal intermodali, costerebbe poco in confronto ad una nuova infrastruttura (III valico, Torino-Lione) e permetterebbe di portare traffico merci unitarizzato sul corridoio V e verso il centro Europa attraverso il nuovo tunnel con la Svizzera, ormai completo, oltre che servire egregiamente la costa per il turismo.

La linea esistente potrebbe infatti essere ben utilizzata con appositi nuovi carri, a pianale ribassato per consentire il rispetto di sagoma, magari elettrificati per consentire tutta una serie di operazioni di applicazioni telematiche (sistemi "ITS") e miglioramento delle prestazioni dell'impianto frenate, oltre che la telediagnosi; si tratterebbe di treni navetta a composizione bloccata, con carri a pianale per il carico di container anche da 9'6'' o UTI (unità di trasporto intermodali) in generale, con servizio navetta tra Torino-cuneese e Savona-Vado, eventualmente con estensione del servizio a nord, verso Novara, quindi Svizzera da un lato e corridoio V dall'altro. Le fermate intermedie potrebbero essere svolte presso binari di precedenza attrezzati per il carico e scarico veloce di UTI, eventualmente con innovative soluzioni progettuali che evitino il cambio di locomotiva e permettano di mettere a deposito in modo ottimale ed automatico le UTI. La soluzione è ovviamente da studiare dettagliatamente e da sottoporre a verifica di consenso e di fattibilità, ma potrebbe costituire una interessante opzione di sviluppo parallela e non configgente con i progetti transeuropei.

4.1.2. Sistema portuale

In particolare, il porto di Savona Vado dispone di una rete di trasporto stradale e ferroviario con direttrici verso la Pianura Padana alternative ai congestionati assi da Genova e caratterizzate da alti margini di capacità, in particolare:

- due linee ferroviarie di penetrazione verso Nord (oggi poco utilizzate sia dal trasporto merci che passeggeri) che convergono su S.Giuseppe di Cairo (sul crinale dell'Appennino Ligure) per poi dirigersi su Torino e Alessandria;
- l'autostrada Savona-Torino, che costituisce un poco trafficato asse di collegamento verso il Nord Italia e la Svizzera; e l'asse Cuneo-Asti, oggi in costruzione, che assicurerà poi un agevole raccordo verso il Nord Est, il Brennero e la Germania, by-passando il congestionato nodo di Genova.

A queste si aggiungono la ferrovia e l'autostrada lungo la costa, verso Genova a Est e Ventimiglia a Ovest.

In tale contesto si può quindi dire che il porto di Savona-Vado, a differenza delle altre realtà portuali dell'Alto Tirreno, presenta delle note positive dettate dal recente raddoppio dell'autostrada A6 Savona-Torino, dall'ormai prossima conclusione dei lavori per la costruzione del nuovo asse autostradale Cuneo-Asti, dalla **presenza di direttrici ferroviarie con grandi margini di capacità, utilizzabili senza necessità di investimenti di natura infrastrutturale**. Quest'ultimo elemento di competitività è stato attentamente studiato dall'Autorità Portuale che intende puntare sulla realizzazione di una più funzionale connessione ferroviaria che colleghi il porto ai mercati dell'Italia Nord-Occidentale e del sud Europa.

Servizio ferroviario

L'Autorità Portuale affianca ai progetti per ampliare le opere portuali iniziative per migliorare la connessione ferroviaria fra il porto e i mercati, utilizzando al meglio le linee da Savona verso la Pianura Padana.

Insieme a Trenitalia Cargo e ad altri operatori, l'Authority ha sviluppato un progetto per gestire il sistema ferroviario savonese in maniera innovativa, allestendo servizi navetta dal porto ai mercati attraverso mezzi di trazione dedicati, con l'obiettivo di offrire un servizio più efficace e a costi contenuti.

L'Autorità Portuale ha supportato l'iniziativa attraverso investimenti per complessivi 18 milioni di Euro, per il miglioramento degli impianti (costruzione del nuovo raccordo per il porto di Vado, potenziamento delle linee portuali) e l'acquisto di mezzi di trazione:

- sono stati acquistati 4 locomotori elettrici E645
- è stato perfezionato l'acquisto di 2 nuovi locomotori elettrici e di 2 locotrattori da manovra
- sono allo studio acquisizioni di carri ferroviari da dedicare ai servizi navetta

È poi disponibile un parco di macchine di manovra (con potenze da 400 a 700 hp).

Attraverso una gara europea è stata assegnata in convenzione alla società Serfer la gestione del servizio di manovra portuale e di trazione verso le destinazioni finali, utilizzando il parco di mezzi messo a disposizione dall'Autorità Portuale.

Nel 2006 sono state attivate le prime relazioni ferroviarie, per il trasporto di rinfuse solide e altre merci, mentre nella seconda metà dell'anno è stato avviato un servizio di spola con 2 partenze giornaliere verso Milano effettuando 5 viaggi e trasportando 32.500 Teu.

Infine, è stato messo a punto un nuovo servizio per container dedicato al mercato svizzero che sarà avviato nei primi mesi del 2008, mentre è allo studio la fattibilità di servizi dedicati agli autoveicoli ed altre merci.

4.1.3. Assetto logistico: retroportualità, logistica diffusa, logistica per l'agroalimentare

Entrambi i territori hanno elaborato riflessioni attorno ai temi della logistica e della necessità di strutturare sistemi in grado di supportare l'economia locale nella competizione internazionale. Savona da un lato e Cuneo dall'altro hanno infatti entrambi avviato programmi in merito ad una migliore organizzazione logistica, sia in termini di migliore assetto delle relazioni tra strutture portuali e aree di servizio e supporto in termini retroportuali (Savona), sia come progettazione di un sistema logistico diffuso e specializzato, all'interno del quale la componente agroalimentare svolge un ruolo trainante (Cuneo).

Vi sono ampi spazi di connessione ed integrazione tra le due visioni: se da un lato il territorio cuneese può a pieno titolo svolgere funzioni retroportuali per Savona una volta superate alcune difficoltà infrastrutturali, il sistema portuale di Savona – Vado può costituire un eccellente *gate* per la produzione di eccellenza cuneese nel settore agroalimentare.

Savona e le aree retroportuali

In breve si riportano gli elementi essenziali del programma per lo sviluppo del Sistema Logistico Integrato del Savonese e delle Valli Bormida.

Oltre alle strutture logistiche già operative (interporto di Vado Ligure, magazzini di Carcare), nel savonese esistono diverse aree di riconversione industriale, nel retroporto e in Valbormida, proprio sull'asse fra il porto e i mercati di destinazione, che possono essere riconvertite per attività di logistica.

L'Autorità Portuale, con le Amministrazioni locali e con gli operatori, ha definito allo scopo l'accordo di programma per lo sviluppo del Sistema Logistico Integrato del Savonese e delle Valli Bormida.

Lo sviluppo del sistema si articola in tre fasi:

- Nella prima fase alle infrastrutture già esistenti (porto di Savona Vado e interporto VIO) si aggiungeranno nuovi spazi grazie alla bonifica delle aree ex IP di Quiliano e delle aree ex ACNA di Cengio; in questa fase inoltre saranno avviati gli interventi di ambientalizzazione e riordino sulle aree di Cairo Montenotte dedicate alla logistica del carbone (accordo di programma Stato-Regione su Ferrara).
- Nella seconda fase, mentre sul versante portuale sarà operativo il nuovo terminal container di Vado Ligure, sul versante terrestre, terminate le opere di ambientalizzazione dei parchi di stoccaggio del carbone, sarà possibile valorizzare in chiave logistica le aree industriali di Cairo Montenotte.
- Nella terza fase si prevede la realizzazione di un'ulteriore struttura logistica su aree connesse alla rete ferroviaria ed autostradale, da individuarsi sulla direttrice da S.Giuseppe di Cairo verso Alessandria.

Cuneo il modello logistico diffuso

In termini di logistica territoriale l'attuale situazione generale del cuneese lascia propendere per un modello di sviluppo basato su di una "piattaforma logistica multilocalizzata e multifunzione" che possa esaltare al meglio le diverse potenzialità economiche presenti nell'intera area di riferimento. Il polo agroalimentare di Cuneo non è che uno degli elementi in questo senso.

A tal fine, rispetto ad una visione "monocentrica" di un unico grande luogo dove si realizzano operazioni di adattamento di un flusso di prodotti alle condizioni fisiche, economiche e commerciali del mercato al quale sono destinate e, quindi, un complesso organico di strutture ospitanti un pluralità di imprese che forniscono a terzi o autoproducono servizi per lo scambio merci, stoccaggio, smistamento, imballaggio, consolidamento dei carichi, ecc., si potrebbe indagare la possibilità di realizzare strutture logistiche e di servizi di dimensione minore, ma più specializzate nei settori di eccellenza che il territorio esprime, anche e soprattutto in relazione alla funzionalità retroportuale rispetto a Savona.

I fattori che potrebbero far propendere per l'adozione nell'area del cuneese di un modello di logistica "diffusa e policentrica" e, quindi con la realizzazione di piattaforme di dimensioni contenute, fortemente specializzate ed efficientemente connesse con la rete sovralocale (ad esempio con il sistema della portualità savonese) sono, in sintesi:

- una dimensione territoriale emarginata dai grandi flussi di traffico di transito a scala internazionale;
- la presenza di una rete di trasporto gerarchicamente organizzata in nodi primari e secondari e carente in chiave intermodale;
- la vocazione produttiva incentrata prevalentemente su un sistema di piccole e medie imprese fortemente specializzate in filiere di pochi settori;
- la presenza di poche grandi imprese logisticamente "autonome";
- l'elevato costo-opportunità del suolo da sottrarre ad usi alternativi;
- le quantità trasportate in ingresso nel territorio maggiori delle quantità in uscita (flussi asimmetrici e sbilanciati, a dimostrazione della tipologia di apparato produttivo locale che importa in volume e peso più di quanto esporta realizzando prodotti ad alto valore aggiunto con conseguenze negative sui costi di trasporto e sui prezzi);

- la dispersione dei luoghi in cui le merci sono trattate (capannoni, ribalte, piccole piattaforme, ecc.) posti nei dintorni dei pochi maggiori centri provinciali.

Rispetto ad un quadro di questo tipo si delinea un panel di interventi di natura e scala diversa ordinati tuttavia dalla griglia di lettura del progetto territoriale complessivo. In particolare possono essere prioritariamente citati:

- la realizzazione degli interventi previsti nell'ambito dei progetti infrastrutturali europei;
- la parallela razionalizzazione e ottimizzazione dei flussi mediante lo sfruttamento delle potenzialità ancora esistenti di infrastrutture oggi insature (come la linea Torino – Savona, sia autostrada, sia ferrovia);
- l'ormai prossimo completamento dell'autostrada Asti –Cuneo, vero e proprio "missing link" nell'ambito della nuove rete di trasporto traseuropea che il Piemonte si appresta nei prossimi anni ad avere;
- lo studio e la realizzazione di una efficace connessione ferroviaria tra il sistema portuale di Savona Vado e l'entroterra cuneese, opportunamente attrezzato a fungere da retroporto ferroviario;
- la progettazione e realizzazione della piattaforma agroalimentare di Cuneo nelle aree del MIAC;
- l'individuazione di vocazioni logistiche differenziate e specializzate per l'area di Cuneo, per il fossanese e per il monregalese;
- la realizzazione di una "Cabina di Regia" per l'intero sistema logistico cuneo – savonese in grado di governare il processo di attuazione degli interventi e di promuovere, nel tempo, il territorio.

Tale griglia, sia pure ancora approssimata, può costituire un base su cui innestare la costruzione di un progetto di riposizionamento competitivo e logistico dell'area cuneese in relazione alle dinamiche di area vasta, tra cui quelle portuali costituiscono uno degli elementi principali.

4.2. Le infrastrutture

4.2.1. Infrastrutture esistenti per l'integrazione

In sintesi le infrastrutture che contribuiscono a formare la rete che innerva il territorio cuneo – savonese e consente di immaginare, già da ora, un funzionamento orientato all'integrazione sono:

- Ferrovia SV– Fossano – TO
- Collegamenti ferroviari locali con potenzialità strategiche: linea Mondovì - Cuneo
- Autostrada SV-TO insatura
- Autostrada CN - AT collegamento con la gronda autostradale PC-BS (9 km già realizzati per il collegamento alla SV – TO)
- Il polo M.I.A.C. (Mercato all'ingrosso agroalimentare di Cuneo) e del C.A.P. (Consorzio Agrario Provinciale) a Cuneo. Soggetti esistenti, con progetti di ampliamento delle attività e investimenti operativi, da integrare con il nascente Polo Agroalimentare P.A.S.S.
- Il porto SV – Piano di sviluppo portuale. Investimenti e soggetti individuati.
- SerFer : vettore ferroviario privato che agisce per conto dell'Autorità portuale SV, con disponibilità di 6 motrici, investimenti già operativi
- Rete di aree già individuabili in Liguria e Piemonte per servizi e logistica integrati in un modello di "piattaforma logistica multilocalizzata e multifunzione" (agro-alimentare, agro-industria, metalmeccanica, trasportistica...).

4.2.2. Nuove infrastrutture per il rilancio

I nuovi scenari infrastrutturali derivano dalla programmata realizzazione di importanti opere, sia di carattere nazionale e sopranazionale, sia di scala locale, tanto a rete che di tipo nodale. Per brevità, e data la natura operativa del documento, si danno per acquisite le informazioni relative agli interventi per i due corridoi transeuropei di interesse per l'area (Corridoio 24 Genova – Rotterdam e Corridoio 5 Lisbona – Kiev) e per il progetto TEN-T n° 3, più comunemente conosciuto come "Autostrade del Mare".

Si ritiene invece più utile focalizzare l'attenzione sugli **interventi ed assetti di carattere locale che possono condizionare in modo più diretto, e soprattutto anticipato nel tempo, il funzionamento del territorio, fino alla piena realizzazione dei progetti transeuropei.**

A livello di contesto locale gli interventi essenziali ai fini del rilancio economico dell'area sono di seguito riportati:

- Bretella autostradale Albenga-Millesimo -Predosa.
- Completamento dell'autostrada Asti-Cuneo.
- Miglioramento dei collegamenti ferroviari del cuneese (raddoppio ferroviario Fossano – Cuneo) e verso l'arco ligure (linea To – Fossano – Savona)
- Aurelia Bis (tratto tra Savona – Corso Ricci e Legino).
- Ultimo lotto del raccordo tra la S.P. 29 e la S.P. 15. (Area Paleta).
- Adeguamento del casello di Millesimo e dei collegamenti alle aree industriali di Roccavignale e Cengio (ex ACNA).
- Sviluppo della piattaforma P.A.S.S.

BRETELLA AUTOSTRADALE ALBENGA - MILLESIMO - PREDOSA

Il quadro attuale a livello di connessioni infrastrutturali tra la Liguria di Ponente e l'area padana è definito dalla direttrice A6, che connette Savona a Torino, dalla A26 Voltri-Gravellona Toce e dalla A7 Milano-Genova.

Tale sistema, a causa della prepotente crescita dei flussi di traffico, in particolar modo determinati dall'incremento delle movimentazioni portuali degli scali di Savona, Vado Ligure, Voltri e Genova, presenta condizioni di forte congestione, specialmente a livello del nodo di Genova, sulla tratta dell'A10 tra Savona ed il capoluogo ligure e sulla direttrici di penetrazione che da Genova si dipartono verso l'area padana.

In questa ottica risulta essenziale la realizzazione di una bretella autostradale che colleghi Albenga a Predosa, congiungendosi con la A26 Voltri-Gravellona Toce. Lo sviluppo complessivo del tracciato è di circa 90 Km.

COMPLETAMENTO DELL'AUTOSTRADA ASTI-CUNEO

Il collegamento con la gronda autostradale Piacenza – Brescia attraverso la A33- Asti/Cuneo (9 km già realizzati nel Tratto I, collegamento da Cuneo alla Autostrada SV – TO) garantirà una rapida connessione di Savona alla Torino-Piacenza ed al Nord Est senza gravare sul nodo genovese.

Sul tratto di collegamento verso Cuneo, a seguito della riapprovazione dei provvedimenti autorizzativi relativi ai lotti 1.3, 1.4, 1.5 del Tronco I – Massimini/Cuneo, la società Autostrada Asti-Cuneo s.p.a. ha avviato le procedure di esproprio e prevede l'avvio dei lavori nel febbraio 2008.

Nell'ottica del prossimo completamento dell'attestazione autostradale A33 nell'area del M.I.A.C. (Mercato all'ingrosso agroalimentare di Cuneo), area interessata dal Progetto P.A.S.S., appare strategica la sua prosecuzione come lotto 1.6 – Tangenziale di Cuneo verso le direttrici SS.20 e SS.21 che la collegherebbero ai due valichi internazionali rispettivamente del colle di Tenda (in fase di raddoppio) e del colle della Maddalena (interventi già finanziati lungo l'asse vallivo in corrispondenza della variante di Demonte e Vinadio).

MIGLIORAMENTO DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI DEL CUNEESE (RADDOPPIO FERROVIARIO FOSSANO-CUNEO E VERSO L'ARCO LIGURE (LINEA TORINO-FOSSANO-SAVONA))

L'attuazione degli interventi relativi alla linea tra Torino, Fossano e Savona e tra Cuneo e Fossano (già sinteticamente descritti) consentirebbero di connettere efficacemente i nodi del sistema logistico integrato (Savona – Cuneo – Fossano - Torino) con le reti lunghe dei corridoi transeuropei, favorendo lo sviluppo di iniziative di carattere locale in grado di valorizzare le eccellenze dei territori nell'ambito di un complessivo riposizionamento competitivo.

Attualmente il potenziamento ferroviario della linea Fossano – Cuneo è oggetto del Contratto di Programma RFI 2007-2011, il costo di una tratta parziale dell'opera, pari a circa €15 milioni, ha trovato copertura finanziaria e sono in corso le progettazioni definitive dei vari tratti. E' tuttora in sospeso la copertura finanziaria dell'intero raddoppio.

AURELIA BIS (TRATTO DA SAVONA-CORSO RICCI A LEGINO)

Il tracciato complessivo è costituito da due lotti contigui che raccordano il casello autostradale di Legino ad Albisola Superiore. L'intera opera è inserita nel primo Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla delibera del Comitato Interministeriale di Programmazione Economica (CIPE) del 21 dicembre 2001. Il secondo lotto costituisce il collegamento tra il casello autostradale di Savona Legino con le aree di Savona Letimbro, sviluppandosi sul prolungamento della Variante della S.S..1 Aurelia oltre lo svincolo di Corso Ricci (svincolo Letimbro), fino a riallacciarsi più a sud a via Stalingrado all'altezza di piazza Amburgo, costituendo la nuova viabilità di accesso all'area portuale di Savona- Vado.

Il primo lotto, finanziato con delibera CIPE in data 03/08/07 ha origine a Savona con uno svincolo lungo Corso Ricci in prossimità del torrente Letimbro a nord dell'autostrada (Svincolo Letimbro) e termina in località Grana (Comune di Albisola Superiore) in sponda sinistra del torrente Sansobbia.

La Variante alla S.S.1 Aurelia - interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albisola ed i porti di Savona e Vado - nel suo insieme si configura come un asse tangenziale alla città di Savona.

La realizzazione della Variante produrrà notevoli benefici in termini di miglioramento dell'attuale sistema viario con conseguenti ricadute positive a livello socio-economico e di salute pubblica, costituendo un valido percorso alternativo di attraversamento dell'area.

ULTIMO LOTTO DEL RACCORDO TRA LA S.P. 29 E LA S.P. 15.

La Provincia ha già realizzato o avviato tre lotti del collegamento tra la S.P. 29, in località Vispa e la S.P. 28, che aggira il centro abitato di Carcare, assicurando l'accesso alle nuove aree produttive (oltre 100.000 mq) previste dallo strumento urbanistico di Carcare, le quali oggi non risultano accessibili ad un traffico importante di mezzi pesanti.

ADEGUAMENTO DEL CASELLO DI MILLESIMO E DEI COLLEGAMENTI ALLE AREE INDUSTRIALI DI ROCCAVIGNALE E CENGIO

Il casello autostradale di Millesimo risulta collocato in una posizione strategica, all'intersezione tra l'asse autostradale Torino-Savona (A6) e l'asse idrografico dell'omonimo ramo del fiume Bormida.

In tale contesto fondamentale risulta la realizzazione di una *viabilità alternativa alla S.P. n 339 che connetta direttamente le aree ex-ACNA di Cengio al casello autostradale di Millesimo* evitando le problematiche di connessione attuali (attraversamento ferroviario, restringimenti della carreggiata in corrispondenza dell'attraversamento del centro abitato).

SVILUPPO DELLA PIATTAFORMA “Polo Agroalimentare dei servizi per lo sviluppo - P.A.S.S.”

Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo a Cuneo, inteso come offerta di soluzione a bisogni comuni delle imprese del settore agroalimentare e agroindustriale, attraverso l'identificazione, la produzione e l'erogazione di servizi attrattivi per le imprese, di qualità eccellente, difficilmente reperibili sul territorio piemontese a costi competitivi per le imprese. I servizi offerti da P.A.S.S. potranno essere:

- Centro per la tracciabilità dei prodotti agro-alimentari;
- Laboratorio della qualità e igiene alimentare;
- Centro energie;
- Centro technical packaging;
- Centro servizi professionali;
- Infrastruttura logistica specializzata comune con servizi doganali e di tracciabilità delle merci integrata con il porto di Savona;
- Infrastrutture e impianti comuni o consortili;
- Centro di formazione professionale e manageriale.

A **livello locale savonese** si sono formulate le azioni locali coerenti con le azioni a livello di sistema e di contesto da sottoporre al confronto ed alla concertazione dei partenariati locali (AL1 – Progetto di riorganizzazione delle funzioni di intermodalità e sosta del nodo viario di Legino; AL2 – Rifunionalizzazione delle aree risultanti dalla riorganizzazione del sistema trasportistico portuale delle rinfuse; AL3 – Direttrice di collegamento porto-autostrada e sue possibili opzioni di adeguamento; AL4 – Adeguamento della penetrazione urbana costiera lato ponente, anche in dipendenza della nuova strutturazione dei collegamenti porto-autostrada e tra i due bacini portuali di Savona e Vado).

5. LE OPPORTUNITA' DI SISTEMA SAVONA-CUNEO

5.1. Impostazione ed obiettivi

L'obiettivo della costruzione di un progetto integrato per i due territori (visti finalmente come “unico” contesto) deve quindi la costruzione di un “progetto di territorio” credibile condiviso, basato sui contenuti di un Programma Operativo che individui ambito di intervento, obiettivi, priorità, interventi e soggetti, raccogliendo attorno a sé il consenso e l'impegno a compiere ciascuno la propria parte nel processo di attuazione.

A questo proposito potrebbe essere interessante valutare l'ipotesi di percorrere la strada della predisposizione di contenuti compatibili con la sottoscrizione di un Accordo di Programma Quadro per l'area, individuando, fin da subito, un sistema di interventi articolati in “interventi cardine” e “interventi complementari”, così come previsto dal Quadro Strategico Nazionale in relazione alla disciplina attuativa degli APQ.

Come noto la recente riforma dello strumento dell'APQ prevede una più rigida e chiara gerarchizzazione degli interventi ed un netto e certo impegno alla realizzazione almeno degli interventi cardine, generalmente quelli di rilevanza nazionale, attorno ai quali connettere più interventi di scala locale, ma anche interregionale.

A differenza di altre forme di accordo, comunque possibili, l'APQ consente di mantenere con efficacia la relazione con il livello dell'Amministrazione centrale e di intercettare in via prioritaria i finanziamenti dei fondi FAS e FESR della nuova stagione di programmazione 2007 – 2013.

Nel merito dei contenuti progettuali possono per il momento essere avanzate solo ipotesi preliminari e sommarie, da sottoporre a verifica ed approfondimento collegiale. In breve è possibile immaginare uno sviluppo basato sui seguenti presupposti:

- A partire dal potenziale già esistente sulle filiere agro-industriali, sviluppare le connessioni già disponibili e progettare insieme i successivi passi. In concreto le iniziative già attivate sono:

- PASS (CN): punto di aggregazione logistico e di servizi, con contenuti anche innovativi, con intermodale;
- Sistema intermodale integrato Savona-Cuneo con navetta SerFer.
- Puntare ad ottenere i seguenti risultati: velocità e abbassamento del rischio per le imprese e per le istituzioni, in termini di :
 - risposta concreta e veloce per le imprese ai bisogni di competitività,
 - gradualità dello sviluppo e abbassamento del rischio di progetti infrastrutturali:
 - attutire gli effetti della cosiddetta sindrome NIMBY (Not In My Back Yard);
 - minore dipendenza da eventuali ritardi infrastrutturali su altri grandi progetti (Terzo Valico, Torino-Lione);
 - perdere competitività nell’attirare investimenti di lungo periodo; evitare che le scelte “irreversibili” dei grandi soggetti privati (es. grandi investitori esteri) cadano su altre regioni del mediterraneo.

Una strutturazione ordinata degli interventi comuni, la loro selezione e gerarchizzazione, potrà avvenire nell’ambito del confronto, ed è pertanto uno dei compiti principali del lavoro comune.

5.2. I primi passi

Tra i passi operativi immediati orientati alla costruzione di un quadro progettuale condiviso vi possono essere:

1. la lettura parallela e interconnessa dei documenti di programmazione regionale piemontese e ligure, tesa a mettere in evidenza convergenze e divergenze rispetto ai “destini” dei due territori, nonché a selezionare le reciproche priorità;
2. l’affinamento del documento comune di sintesi dei due Studi di fattibilità, orientato, ancor meglio di quanto fatto in queste pagine, a valorizzare gli elementi di accordo nella lettura dei fenomeni e ad una prima, concreta, analisi delle possibili convergenze operative;
3. la predisposizione di una bozza di Programma Operativo di Sviluppo, basato su alcuni temi principali, base per la predisposizione di un eventuale APQ riformato, che individui obiettivi operativi, azioni, interventi, soggetti, e una griglia di selezione per definire la priorità;
4. la scrittura di un documento base di intesa fondato sugli esiti delle attività dei punti precedenti, che possa fungere da guida per la sottoscrizione dell’APQ, o comunque, di altre possibili forme di accordo tra i soggetti coinvolti, istituzionali e non.

Tale griglia di lavoro viene sottoposta al dibattito comune e va comunque tradotta, qualora condivisa, in un programma esecutivo più articolato che consenta ai soggetti coinvolti di condurre le rispettive attività all’insegna del coordinamento e dell’efficienza.

5.3. Gli attori

La mappa degli attori che debbono essere coinvolti nella costruzione del progetto del Sistema integrato di filiera Savona – Cuneo sono, in sintesi ed in prima battuta:

- **Ministero delle Infrastrutture**
- **Regioni:** Piemonte, Liguria
- **Province:** Savona, Cuneo, Asti
- **Comuni liguri:** Savona, Vado Ligure, Quiliano, Carcare, Millesimo, Roccavignale, Cengio, Cairo Montenotte, Dego.
- **Comuni piemontesi:** Cuneo, Fossano, Mondovì, Asti.

- **Altri enti e soggetti coinvolti (Liguria):** Autorità Portuale di Savona, Unione Industriale di Savona, Camera di Commercio di Savona, I.P.S. S.c.p.A., Filse, Cengio Sviluppo, Cairo Reindustria.
- **Altri enti e soggetti coinvolti (Piemonte):** Unione Industriale di Cuneo, Camera di Commercio di Cuneo, Patto per lo Sviluppo, Tecnogrande s.p.a, Finpiemonte s.p.a., Fondazione CRC, M.I.A.C. S.C.P.A., Confcooperative Cuneo, Consorzio Logis , F.A.I. Service, Fincos S.p.A., S.L.A.L.A.
- **Altri enti:** R.F.I., A.N.A.S., Autostrada TO-SV, Autostrada Asti – Cuneo s.p.a, Autostrada dei Fiori, Autostrada GE-SV