



Ministero delle Infrastrutture

Città di Cuneo
URBANISTICA

CUNEO 2020
PIANO STRATEGICO



Cuneo Nizza Savona - Regione europea - ATTI DEL CONVEGNO



Cuneo Nizza Savona Regione europea

valutazioni, strategie e opportunità di un
territorio a vocazione transnazionale

Comune di Cuneo
Assessorato all'Urbanistica
Settore Programmazione del Territorio
progetto.pilota@comune.cuneo.it

ATTI DEL CONVEGNO

Mercoledì 4 Aprile 2007
Centro Incontri della Provincia, Cuneo
ATTI DEL CONVEGNO

Cuneo Nizza Savona Regione europea

Valutazioni, strategie e opportunità di un
territorio a vocazione transnazionale

Le prospettive del Tenda bis
Il retroporto ligure-piemontese

Documento divulgativo del Programma Innovativo S.I.S.Te.M.A.

Si ringraziano:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Regione Piemonte

Provincia di Cuneo

Provincia di Savona

Comune di Savona

Comune di Tenda

Camera di Commercio di Cuneo

Comunità Montana delle Valli Gesso e Vermenagna

Associazione Per l'Incontro delle Culture in Europa – APICE

le assistenze tecniche del Programma S.I.S.Te.M.A.:

PEGroup

AI Engineering

Settore Programmazione del Territorio Comune di Cuneo:

Giovanni Previgliano – Dirigente

Responsabile Unico del Procedimento – R.U.P.

Claudio Luciano – Responsabile del Servizio Urbanistica del Settore Programmazione del Territorio

Coordinamento Generale:

Elena Lovera – Referente Tecnico del Programma

Progetto Grafico e impaginazione:

Feliz – Cuneo

Foto del Convegno:

© Christian Grappiolo

Stampa:

TipolitoEuropa -Cuneo

INDICE

APERTURA LAVORI

SALUTI

<i>Alberto Valmaggia</i> , Comune di Cuneo	11
<i>Vito Valsania</i> , Provincia di Cuneo	11
<i>Paolo Caviglia</i> , Comune di Savona	13

L'EUROREGIONE DELLE ALPI DEL MARE

<i>Mauro Mantelli</i>	15
-----------------------	----

RELAZIONI TEMATICHE

IL PROGRAMMA S.I.S.T.E.M.A.

<i>Elena Lovera</i>	21
---------------------	----

CUNEO COME PORTA TRANSFRONTALIERA VERSO LA FRANCIA MERIDIONALE

<i>Valentino Piana</i>	24
------------------------	----

CUNEO COME PORTA TERRITORIALE DEL SISTEMA PORTUALE INTEGRATO LIGURE PIEMONTESE (SPILP)

<i>Attilio Bastianini</i>	31
---------------------------	----

IL SISTEMA PORTUALE LOGISTICO DEL SAVONESE BORMIDE NELL'EUROREGIONE ALPI-MEDITERRANEO

<i>Antonio Schizzi</i>	36
------------------------	----

PROGRAMMA S.I.S.T.E.M.A. DI SAVONA: E.S.E.M.P.I.O.

<i>Ennio Rossi</i>	44
--------------------	----

TAVOLA ROTONDA

CUNEO: TERRITORIO-SNODO DELLO SPAZIO POLICENTRICO EUROPEO

<i>Franco Chittolina</i>	51
--------------------------	----

AZIONI INTEGRATE INNOVATIVE

<i>Francesco Giacobone</i>	53
----------------------------	----

I PROGRAMMI OPERATIVI REGIONALI

<i>Giuseppe Benedetto</i>	60
---------------------------	----

IL NUOVO APPROCCIO ALLA PROGRAMMAZIONE

<i>Mariella Olivier</i>	63
-------------------------	----

INTERNAZIONALIZZAZIONE E COOPERAZIONE TRANSFRONTALIERA

<i>Vittorio Sabbatini</i>	66
---------------------------	----

TERRITORIO MONTANO E REGIONE EUROPEA

<i>Ugo Boccacci</i>	69
---------------------	----

LO SCHEMA DI COERENZA TERRITORIALE (S.CO.T.) FRANCESE

<i>Jean-pierre Vassallo</i>	71
-----------------------------	----

RIFLESSIONI CONCLUSIVE

<i>Giovanni Previgliano</i>	75
-----------------------------	----

CHIUSURA LAVORI

<i>Francesco Giacobone</i>	77
----------------------------	----

ALLEGATI

81

Presentazione

di ALBERTO VALMAGGIA

Un'efficiente politica delle infrastrutture e dei trasporti è uno dei fattori chiave del processo d'integrazione e di allargamento messo in atto dall'Unione Europea, progressivamente individuati con lo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (S.S.S.E.), fino al nuovo Regolamento per la programmazione dei fondi strutturali 2007-2013. Gli obiettivi strategici europei hanno trovato una traduzione concreta negli accordi per i corridoi di trasporto transeuropei (Rete TEN.T) e le piattaforme strategiche transnazionali dell'Italia nord-occidentale, nelle trattative per la portualità delle autostrade del mare e hanno influenzato fortemente le politiche di sviluppo strategico costruito in questi anni dal Comune di Cuneo. Il sud del Piemonte e la provincia di Cuneo con esso, sono interessati da tre di questi corridoi: il corridoio 5 Lisbona-Kiev che attraversa l'intera Pianura Padana, il collegamento Genova-Rotterdam (Corridoio n.24) che unisce tra loro due dei maggiori porti dell'Europa Occidentale e realizza il collegamento tra le macroaree del Mediterraneo e del Mare del Nord e le autostrade del mare, che attestano il cabotaggio marittimo sui principali porti del Mediterraneo. La posizione privilegiata del Piemonte all'incrocio dei corridoi suddetti e di Cuneo, nel quadrante sud occidentale, connota la città e il suo territorio come "porta" naturale del Piemonte, sia verso la Francia meridionale che verso l'arco ligure e la portualità nord tirrenica, rendendo il territorio cuneese strategico per il passaggio dei traffici europei e non solo. In concreto l'obiettivo è quello di agganciare l'area di Cuneo al Corridoio 5 ed alla portualità ligure (Savona-Vado), in un'ottica di complementarietà con il sistema logistico piemontese, incentrato prioritariamente sul Corridoio 24 (Genova, Alessandria, Novara, Sempione), ed in coerenza con il completamento

delle infrastrutture viarie, ferroviarie o di altro tipo, che ne struttureranno la concreta attuazione.

In questo senso l'intensa attività di programmazione strategica in atto tra le realtà territoriali di Cuneo e di Savona, coordinate a livello nazionale dal Programma Ministeriale S.I.S.Te.M.A, stanno delineando gli elementi per la costruzione di un "Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese", che vede nella portualità di Savona-Vado e nelle potenzialità retroportuali del territorio cuneese le diverse componenti di un unico sistema di attività e servizi da porre a supporto delle realtà economiche e logistiche operanti nel quadrante meridionale piemontese e nell'arco ligure.

L'elemento portante di tale sistema territoriale è l'autostrada Asti-Cuneo in corso di realizzazione; essa è destinata non solo a collegare Cuneo con la rete autostradale nazionale ed a colmare l'attuale debolezza infrastrutturale interna al Piemonte Meridionale, ma anche a rafforzare la rete di connessione tra il Corridoio 5 e l'Arco Ligure.

Questo assetto infrastrutturale potrà sviluppare definitivamente tutte le proprie potenzialità se verrà "chiuso" il quadrilatero Lione-Torino-Cuneo-Nizza tramite il potenziamento della direttrice stradale Cuneo-Nizza, di cui è parte integrante ed essenziale il raddoppio del traforo del Tenda, già all'attenzione della Commissione Intergovernativa e della Commissione tecnica Italia-Francia.

Il sistema territoriale di area vasta interessato è, evidentemente, quello dell'intero "Piemonte meridionale", in cui sono ricompresi i territori di Cuneo, Asti e Alessandria, già in partnership nella promozione e gestione del P.R.U.S.S.T. In questo quadrante territoriale la connessione Alessandria-Genova costituisce il grande punto di penetrazione del sistema portuale Nord Tirrenico,

incontro tra le Autostrade del mare ed il Corridoio 24, mentre l'intesa Cuneo – Savona, perseguendo finalità compatibili, ma non conflittuali dal punto di vista territoriale, rende possibile un'estensione del sistema portuale integrato ligure - piemontese verso la Francia del sud.

I principali interventi che concretizzano il progetto territoriale all'attenzione di questo convegno sono, pertanto, il completamento e la realizzazione di nuove linee ferroviarie veloci ad alta capacità (Corridoio 5: Lyon-Torino-Milano), il completamento della nuova autostrada Asti-Cuneo, il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie che completano i collegamenti tra Piemonte, costa azzurra e costa ligure (in particolare la linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia, Torino-Savona e il raddoppio della linea ferroviaria Cuneo-Fossano), il completamento e la sistemazione dei centri intermodali e dei poli logistici per l'interscambio delle merci sul fronte ligure e piemontese, in connessione con il sistema aeroportuale cuneese, rappresentato dallo scalo di Levaldigi.

La "messa a sistema" degli aspetti di eccellenza dell'ambito territoriale cuneese, evidenziati in questi anni nel Programma ministeriale S.I.S.Te.M.A., così come nelle esperienze di pianificazione innovativa legate al Piano Strategico Cuneo 2020 e ai Programmi Territoriali Integrati (P.T.I.), hanno riconosciuto un'importanza centrale - nelle dinamiche di sviluppo del territorio - alle azioni mirate alla qualificazione e alla sistematizzazione del comparto agroalimentare e agroindustriale.

Il ruolo strategico del territorio cuneese ruota, pertanto, attorno a due elementi fondamentali:

- l'ampliamento e il riordino del sistema infrastrutturale appena descritto (connessioni con i corridoi europei 5 e 24 del nord ovest italiano,

l'arco ligure, la portualità nord-tirrenica, le autostrade del mare e la costa azzurra);

- il riconoscimento dell'importanza centrale della filiera dell'agroalimentare e del settore agroindustriale per il territorio cuneese, attorno a cui è quanto mai necessario costruire un'azione strategica integrata, garantita nei tempi e negli obiettivi con accordi e impegni espliciti.

La costruzione di un'"organizzazione strategica" del comparto agroalimentare e agroindustriale rappresenta senza dubbio il vero valore aggiunto che il territorio cuneese può portare allo sviluppo delle politiche territoriali ed economiche della Regione, candidandolo a giocare un ruolo di rilievo anche nel contesto nazionale.

In piena coerenza con questa visione di lungo periodo, il progetto di territorio che coinvolge il cuneese mira a sviluppare un sistema di rete territoriale volta a rafforzare ed integrare su tutto il territorio infrastrutture, progetti e servizi a supporto dei sistemi produttivi, logistici e economici locali, legati al comparto agroindustriale e agricolo attraverso la costituzione di un "polo agroalimentare dei servizi per lo sviluppo" di rango regionale e europeo.

In conclusione, risulta quanto mai evidente come il rafforzamento e il completamento del disegno infrastrutturale descritto superi una logica di richieste localistiche, spesso incoerenti, ma faccia riferimento ad un quadro territoriale ben strutturato, sviluppato in coerenza con le politiche strategiche di sviluppo espresse a tutti i livelli istituzionali (Unione Europea, Ministero delle Infrastrutture e Regione Piemonte) e condiviso con i principali partner territoriali piemontesi, liguri e trasfrontalieri in una logica di sistema realmente strategica.

Presentazione

di MAURO MANTELLI

Stupisce rileggere, a distanza di quasi due anni, gli atti di questo convegno.

Quanto nel frattempo è avvenuto nell'economia mondiale sta riversando le sue conseguenze sui nostri territori, smentendo clamorosamente chi si illudeva che tutto si sarebbe risolto a livello finanziario.

La parola d'ordine contro la recessione è quella di tornare all'economia reale, riscoprendo l'importanza del territorio, delle sue caratteristiche e del capitale umano nella creazione delle condizioni per un nuovo modello di sviluppo. I progetti sperimentali di area vasta come S.I.S.Te.M.A. hanno, di fatto, precorso questa linea.

Enti locali, attori economici e sociali sono stati chiamati a ragionare sul proprio futuro, partendo da ipotesi di crescita connesse alla valorizzazione della posizione geografica, alle infrastrutture esistenti ed a quelle realizzabili, in un quadro di sostenibilità e valorizzazione ambientale.

P.r.u.s.s.t., S.I.S.Te.M.A., Progetti di Territorio, non sono solo strumenti di pianificazione di area vasta tendenti a superare le contraddizioni del progettare per parti, che hanno creato tanti danni al nostro Paese.

La caratteristica più importante di questa nuova forma di intervento territoriale è insita nella sua strategicità, nel suo basarsi sulla creazione di partnership volontarie, come quella realizzatasi

tra Cuneo e Savona ed estesasi ad altre zone del Piemonte meridionale e della Liguria.

Anche il rapporto tra infrastrutture e crescita si modifica.

Potenziare la rete stradale e ferroviaria, ramificare la banda larga, non comporta automaticamente sviluppo e, di per sé solo, si traduce in occupazione del territorio.

Le scelte di S.I.S.Te.M.A. inseriscono nel gioco quei beni collettivi per la competitività che costituiscono la rete della nuova economia reale. Piattaforme intermodali, ricerca ed innovazione, sistema formativo integrato, efficienza del credito e dei servizi all'impresa, reti culturali ed efficienza amministrativa compongono l'ambiente per lo sviluppo qualitativo.

Il rapporto tra economia, tecnologia e società della conoscenza è il più grande motore di crescita che oggi si possa immaginare.

Questa macchina va però indirizzata verso le finalità di inclusione sociale e di salvaguardia ambientale più volte indicate dall'Unione Europea. È la politica che si deve mettere alla guida di questo processo.

Non quella stanca fotocopia di rituale pubblico, spesso prigioniero dei localismi, che predomina nel nostro Paese, ma una politica ambiziosa e strategica, che guarda oltre la crisi per ricreare fiducia.

APERTURA LAVORI

Saluti

ALBERTO VALMAGGIA - *Sindaco di Cuneo*

Buongiorno a tutti.

Sarò molto sintetico per esprimere a nome della città la soddisfazione per questo percorso, ma soprattutto, aldilà del progetto e dei risultati che questa mattina verranno presentati, per il metodo di lavoro utilizzato. Un metodo di lavoro che ormai è consolidato in altre realtà europee e che ci permette di affacciarci a questo settennato di finanziamenti europei 2007-2013 con una prospettiva di tipo strategico. Anticipando i problemi e affrontandoli in modo strategico si evita, infatti, di rincorrere le problematiche

come è già avvenuto per la realizzazione dell'Autostrada Asti - Cuneo.

L'augurio è che da questa giornata di lavori emergano indicazioni importanti per una programmazione territoriale di ampio respiro.

Un grazie quindi al Ministero delle Infrastrutture e a chi ha sviluppato questo ragionamento sia a livello nazionale che a livello locale, sperando che la presenza oggi di amministratori francesi e liguri, quali il Sindaco di Tenda e il vicesindaco di Savona, sia foriera di prospettive operative utili per tutto il nostro territorio.

Saluti

VITO VALSANIA - *Assessore provinciale alla Programmazione e Sviluppo e alle Attività economiche*

Buongiorno a tutti. Porto volentieri il saluto del Presidente della Provincia On. Raffele Costa, il quale è impossibilitato ad essere presente a questo convegno, e di tutta l'Amministrazione Provinciale. E' questo un convegno importante per la nostra comunità, non solo per il Comune di Cuneo ma anche per tutta la provincia.

Verrà presentato il programma S.I.S.Te.M.A., finanziato dal Ministero delle Infrastrutture, che prende in considerazione un'area vasta che lega Cuneo alle zone vicine: alla Liguria attraverso Savona ed alla Francia attraverso Nizza. Penso che questo programma sia molto utile per approfondire le iniziative strategiche e le loro modalità d'intervento, anche in un collegamento alle infrastrutture pesanti che stanno per realizzarsi. Mi riferisco al Tenda bis, all'autostrada Cuneo-Asti, al potenziamento del sistema ferroviario che è tutt'ora molto carente, alle piattaforme logistiche, agli studi innovativi avviati per gli autoporti

collegati al porto di Savona e al porto di Genova, che interessano sicuramente la Regione Piemonte, ma in particolare la Provincia di Cuneo.

Sono strategie e iniziative per le quali la Provincia di Cuneo si sta impegnando a fondo in questi giorni; mi riferisco in particolare al raddoppio della Galleria del Tenda, per il quale l'intesa con la Regione Piemonte e la partecipazione del Presidente Costa a tutti i lavori della commissione intergovernativa hanno dato risultati importanti: l'accordo definitivo sul progetto da realizzare, del settembre 2006, e la firma del trattato che è avvenuta a Parigi il 12 marzo scorso e che attende adesso la ratifica da parte dei parlamenti francese ed italiano.

Sul Tenda bis, come voi sapete, l'obiettivo è quello di riuscire ad approvare il progetto definitivo dei lavori entro il 2007 e ad appaltare ed avviare i lavori entro il 2008. Le iniziative che sono collegate al programma S.I.S.Te.M.A., che il Comune di Cuneo

ha già affrontato e che approfondirà ulteriormente per cercare di integrare con queste infrastrutture di livello nazionale, serviranno sicuramente anche alle comunità che sono direttamente coinvolte nella realizzazione di queste infrastrutture. Per quanto riguarda l'autostrada Cuneo-Asti speriamo che in questi giorni si raggiunga qualcosa di positivo: da una parte per inaugurare i lotti già conclusi e, dall'altra, per riuscire a far partire i lavori sui lotti ancora mancanti. Diversamente sarebbe una tragedia per le nostre comunità, in particolare per i comuni posizionati sull'asta dell'autostrada.

Vorrei ancora ricordare brevissimamente le iniziative che la Provincia sta portando avanti nell'ambito della cooperazione transfrontaliera: abbiamo recentemente approvato un protocollo d'intesa con il Dipartimento francese di Digne. Durante l'ultima riunione delle regioni transfrontaliere alpine, francesi e italiane, si è ribadita la necessità di andare avanti con questa linea di cooperazione, utilizzando le risorse comunitarie che sono state stanziare per il 2007-2013.

Abbiamo constatato una grossa disponibilità da parte della Francia e delle altre province italiane: Imperia, Torino ed Aosta. Questa iniziativa si collega quindi allo studio condotto dal Comune di Cuneo nell'ambito del progetto S.I.S.Te.M.A., per cercare di comprendere le ricadute sul nostro territorio.

Per quanto riguarda la cooperazione transfrontaliera, la Provincia cercherà di coinvolgere tutti i comuni e le comunità montane per utilizzare al meglio i fondi stanziati con il

progetto Alcotra, che è già stato trasmesso a Bruxelles.

In questo momento sono inoltre in discussione ed allo studio le iniziative relative ai programmi territoriali integrati per i quali la Regione Piemonte ha attivato il bando e previsto una scadenza per la presentazione delle candidature (che probabilmente sarà prorogata). La Provincia ha attivato incontri con gli Enti Locali per coordinare le iniziative ed è disponibile a offrire l'assistenza necessaria ai comuni e alle comunità montane che intendono realizzare i progetti che la Regione ha proposto e portare avanti questa programmazione integrata, che diventerà uno strumento importante per utilizzare le risorse che saranno stanziare nei prossimi anni. L'Albese ed il Braidese hanno già trovato un accordo, pare che la stessa cosa stia facendo la zona del Cuneese, e questo sicuramente è importante per andare avanti nella direzione che la Regione Piemonte ci ha indicato.

In conclusione vorrei ancora ricordare i programmi comunitari che sono già stati predisposti e trasmessi a Bruxelles: mi riferisco al programma operativo regionale per l'utilizzo del Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale FESR e del Fondo Sociale Europeo FSE e al Piano per lo Sviluppo Rurale PSR. Anche questi si inseriranno nel plafond delle risorse che saranno a disposizione della Provincia, dei comuni, delle comunità montane, di enti e associazioni per avviare la progettazione delle opere e per finanziare i relativi progetti, che saranno presentati alla Regione Piemonte nell'ambito della programmazione territoriale integrata.

Saluti

PAOLO CAVIGLIA - *Vicesindaco di Savona*

Vi porto il saluto della città di Savona. Credo che Cuneo e Savona abbiano vissuto, in una fase storica anche recente, una sorta di anonimato: sono città di grande potenzialità con economie strutturalmente diverse ma con una complementarità che non è stata ancora sviluppata, nemmeno ricercata.

Ricordo che molti anni addietro, quando ero Presidente della Camera di Commercio negli anni '80, le Camere di Commercio e le Province organizzarono attorno a questa Regione Europea un po' di convegni, un po' di studi, un po' d'iniziativa: fu una cosa buona, però poi, per distrazione o forse per una attenzione rivolta soltanto a elementi di studio, il tutto rimase negli archivi. Invece Cuneo e Savona, indipendentemente da chi amministra, in questo ultimo periodo (mi pare di aver capito studiando un po', seguendo un po' quello che sta avvenendo in questa città e nel suo comprensorio vasto, nella sua area vasta di influenza) sono assunte a una dimensione non ancora ben percepita dalle diverse comunità locali che hanno come riferimento il capoluogo. Io ho insistito molto nella precedente amministrazione insieme al sindaco (che ora è assessore all'urbanistica in Regione) nel dire che fosse necessario, per fare una città capoluogo, qualsiasi essa fosse, ma soprattutto per Savona, (e in questo caso non me ne vogliono gli amici di Cuneo perché l'hanno fatto e quindi è un complimento) avere la capacità di uscire dai confini della città.

Questa non è una scelta politica ma è un abito mentale da trasmettere alle proprie comunità, in questo caso non penso solo ai nostri due comuni, ma anche alle comunità minori. Noi abbiamo la caratteristica di avere comuni minori a pochi chilometri di distanza che si stanno rivitalizzando per motivi certamente non di attrazione ma per stati di necessità, di famiglia (ad esempio i costi

delle abitazioni sono inferiori). Questi comuni minori nelle nostre piccole valli dell'entroterra rappresentano ambiti di integrazione di qualità possibile per sviluppare compiutamente il ruolo che un comune capoluogo ha, senza entrare in un sistema di concorrenzialità o di conflittualità con gli altri enti (parlo di Province, di Camere di Commercio e di altri soggetti). Questo è un problema che oggi si ama definire culturale, ma io preferisco chiamarlo politico. Sotto questo profilo il Comune di Savona, il Comune di Cuneo e, io penso, anche i comuni di Tenda e Nizza (senza togliere dalle mani di nessuno questa vocazione, questa idea, questa linea strategica) dovrebbero essere elementi di attrazione e di polarizzazione vera. Perché, vedete, le Province hanno una funzione, le Camere di Commercio hanno una funzione ma una regione europea nuova, per le cose che sono state dette e che condivido, non può nascere, per quanto bene facciano le Province e gli altri enti istituzionali dei diversi settori, se non c'è una partecipazione attiva da parte dei comuni.

Se i comuni, da questa e dall'altra parte delle Alpi (intendo anche quelli minori attraverso gli organismi che li rappresentano: Comunità Montane, G.A.L. ed altri organismi di promozione del territorio), avranno la volontà politica, certamente i processi d'integrazione che meglio verranno definiti dalla discussione che seguirà potranno avere una velocità più importante e decisiva. Riflettiamoci: questa idea è nata quindici anni fa ed è ancora sostanzialmente ferma. Non è un elemento di critica, è un elemento di constatazione. E' dalla mentalità di questi comuni, da questi comuni europei, che si può creare, secondo me, una regione europea in tempi molto rapidi al di là dei problemi infrastrutturali... potremmo definirla forse un Piano Strategico di orientamento di scelta politica, se vogliamo.

Credo che il Ministero sia molto attento ai Piani Strategici e a tutte queste iniziative perché anche la configurazione del programma S.I.S.Te.M.A ha degli obiettivi di un certo tipo. Io penso comunque che la piena consapevolezza da parte dei comuni capoluogo e dei comuni minori sia l'elemento fondamentale. Ecco perché, lo dico apertamente davanti a tutti, potremmo, con

Cuneo e Nizza, assumere una iniziativa di questo tipo per configurare un centro politicamente attivo che funga da traino per le comunità locali e contribuisca a creare un abito mentale proprio di ciascun cittadino. Questo è il primo passo per trarre la forza effettiva propulsiva per raggiungere questo obiettivo in termini più rapidi possibili. Vi ringrazio molto.

L'Euroregione delle Alpi del Mare

MAURO MANTELLI - *Vicesindaco di Cuneo*

Buongiorno a tutti. Non posso esimermi dal fare alcuni ringraziamenti, prima di intervenire. Devo ringraziare innanzitutto il Ministero delle Infrastrutture che è qui presente con l'architetto Giacobone e che ci ha permesso di arrivare a questo risultato di studio nell'ambito di questo progetto S.I.S.Te.M.A. che se non erro, nel centro-nord riguarda altre 10 città. Ringrazio ovviamente l'assistenza tecnica, sia PEGroup, sia AI Engineering per la presenza e per il lavoro che abbiamo fatto in questi mesi.

Devo ringraziare il Comune e la Provincia di Savona con cui siamo in rapporto oramai quasi gemellare da molto tempo e con le quali, grazie a questo progetto, abbiamo creato una partnership veramente forte. Una partnership che si è estesa, come vedrete nel corso della mattinata, a progetti che fanno sperare alla creazione di quella rete territoriale che poi effettivamente ci permetterà di realizzare una regione europea e di essere competitivi nei ricevimenti dei fondi che l'Europa sta stanziando per il quadro 2007-2013.

Vorrei partire da una riflessione che può nascere da una domanda spontanea a fronte del titolo Cuneo-Nizza-Savona. Per molti anni ci siamo considerati un'area geograficamente isolata, un'area che poteva ambire a svolgere soltanto un ruolo pari rispetto ad altri territori, quasi impossibilitato a produrre un valore aggiunto.

Oggi vi presentiamo degli studi che vedono Cuneo come il centro di una regione più vasta che si collega in rete con altre città e con altri territori e si propone quindi essa stessa come un valore aggiunto sul territorio.

Perché è successo questo?

Non perché abbiamo deciso ad un certo punto di cambiare linee di comunicazione ma perché, con il progetto S.I.S.Te.M.A. e con alcuni progetti del Piano Strategico in particolare, si è fatta una scelta.

Parlo del progetto S.I.S.Te.M.A. perché il progetto S.I.S.Te.M.A. su questo è molto chiaro: parte, se non erro, da un principio: il ruolo delle città medie come legame fra le grandi scelte infrastrutturali fatte dall'Europa e il territorio. In sostanza il Corridoio 5 e il Corridoio 24 (i corridoi che interessano noi: il corridoio che comprende la Torino-Lione e il corridoio Genova-Rotterdam) rischiano di essere dei corridoi di passaggio se non c'è una maglia di interconnessioni territoriali che permetta un modello di sviluppo in grado di valorizzare l'identità ed il valore aggiunto del territorio.

Il posizionamento di Cuneo, in questo caso, capovolge la sua funzione geografica: Cuneo è una città che ha avuto per lunghi anni un rapporto con il nizzardo e con la Francia del sud e molti progetti di rapporto con la portualità ligure.

Solo oggi si arriva alla connessione fra questi due aspetti: il ruolo delle città medie ed il posizionamento, che valorizza al massimo il ruolo della città. Il rapporto con la Francia del sud, lo vedrete nello studio che ha fatto Valentino Piana, è un rapporto che non è soltanto di tipo trasportistico, ma costruisce un modello di sviluppo ed un'idea di economia integrata attorno alle infrastrutture, mentre il rapporto con il savonese diventa un rapporto con uno di quei porti che sono i terminali dell'Autostrada del mare. Quello dell'Autostrada del mare è un grande progetto che il Ministero delle Infrastrutture ha lanciato e sponsorizzato alla luce di esigenze di tipo ambientale ma soprattutto perché ormai la portualità del Mediterraneo ha assunto, rispetto a qualche anno fa, una centralità che prima non si immaginava potesse avere, grazie allo sviluppo dei mercati dell'est e i nuovi rapporti con i paesi del Maghreb, del Nord Africa.

Questi due elementi messi insieme fanno del nostro territorio veramente un territorio snodo fra due diverse, ma complementari, situazioni. Integrando questi due studi di fattibilità cerchiamo di capire

come si può operare affinché questa connessione con i grandi corridoi di attraversamento possa trasformarsi in progetti di collegamento e di creazione della rete sul territorio.

Siamo culturalmente favorevoli a questo nuovo modo di ragionare, ma vi siamo anche un po' costretti, per il fatto che l'Europa, per i finanziamenti 2007-2013, cambia essa stessa strategia. Nei documenti di Lisbona e di Göteborg, i due importanti consigli europei che hanno segnato quella che dovrà essere la politica europea in campo economico e in campo di conoscenza territoriale per i prossimi anni, si ribadisce che è finita la fase di fondi europei destinati a territori preindividuati (una volta si andava su ogni territorio regionale a delimitare le zone obiettivo). Ora tutto il territorio è interessato perlomeno agli obiettivi 2 o 3 quindi la connessione e la competitività, la coesione territoriale e sociale e il sistema transfrontaliero. Per concorrere ai finanziamenti bisogna presentarsi in Europa tenendo conto di questo nuovo quadro e quindi occorre elaborare progetti che valorizzino quel valore aggiunto del territorio, del capitale umano e del capitale sociale del territorio che faccia riferimento alle politiche che Lisbona e Göteborg ci dettano.

L'Europa non vede più il solo Piemonte, la Liguria o la Lombardia ma vede dei macro-territori che si compongono ed è su questi che investe. Noi stiamo cercando di fare in modo, lo vedrete meglio dall'intervento dell'Arch. Schizzi quando parlerà dell'Interreg, che quest'idea della macroregione alpina, che è sempre stata presente nei nostri ragionamenti, oggi si traduca in alcune scelte concrete che la rendano veramente una macroregione.

Forse, fino a poco tempo fa, pensavamo che creare una macroregione significasse fare qualche buco nelle montagne, cosa che talvolta è anche necessaria, e che ciò fosse sufficiente a dar vita ad un sistema connesso. Ciò non basta. Tutt'intorno bisogna creare un modello di sviluppo e sulla base di questo scegliere le infrastrutture migliori e soprattutto far vivere alle popolazioni le scelte infrastrutturali non come una violenza fatta al

territorio, ma come un'occasione di sviluppo e di crescita.

Direi che questo è un po' il nodo della discussione che andremo a fare oggi. Noi sappiamo che sono 4 gli elementi che caratterizzano una macroregione: **la connettività interna** (il Tenda), **la connettività con l'esterno** (i corridoi), ma anche le **potenzialità economiche e la governance**, che tocca la funzione dei politici, come capacità non soltanto di rivendicare, bensì di fare partnership, proporre modelli a livello dei vari quadri strategici che si stanno componendo (quello regionale, quello nazionale...), dei modelli che diano al territorio nostro e dei nostri partner un valore aggiunto per un progetto complessivo.

Su questi elementi si giocano gli studi di fattibilità. E' finita la stagione dei convegni sulle sole infrastrutture, siamo passati alla fase in cui si ragiona sui modelli progettuali intorno ai quali si costruiscono regioni economiche integrate e non soltanto canali di scorrimento.

Vi porto un esempio che a mio avviso è emblematico. Stiamo ragionando con la Provincia di Cuneo, lo diceva prima l'assessore Valsania, intorno al modello logistico per questa provincia. Eravamo partiti più o meno così: *"Dobbiamo fare una piattaforma logistica grande alcune centinaia di migliaia di metri quadri di area coperta da asfalto o da altro, quella è la piattaforma logistica: scegliamo solo dove farla"*. Molto presto si è compreso che il problema era più complicato: bisognava cioè capire che tipo di sistema logistico serviva per il modello di cui vi ho parlato prima. Oggi la discussione sta volgendo anche su certi temi come quella della ferrovia, su cui siamo andati molto avanti, e questo è un contributo alla programmazione di area vasta che il progetto S.I.S.Te.M.A., pur senza aver ancora avuto dei finanziamenti specifici per opere, ha già ottenuto, nel senso che sta cambiando un modo di ragionare. Il Comune di Cuneo in questi anni ha lavorato molto sulla programmazione integrata proprio perché sappiamo che questo cambio di modello culturale è indispensabile. Siamo partiti da quello che era forse uno degli strumenti più importanti degli ultimi anni, il P.R.U.S.S.T., che partiva proprio da un'analisi

della ricaduta della Asti-Cuneo per costruire una partnership di area vasta intorno a progetti che si collegassero non soltanto per mitigare, ma per valorizzare l'importanza della struttura. In questo momento stiamo discutendo con la Provincia e con le Comunità Montane il P.T.I. e la discussione si sta facendo accesa perché ci siamo accorti che sui piani territoriali integrati la Regione costruirà la maglia che diventerà poi parte del quadro strategico regionale e quindi ci permetterà di arrivare ai finanziamenti europei, cioè anche qui stiamo parlando della costruzione del modello progettuale che oggi l'Europa ci richiede.

Abbiamo poi il Piano Strategico che ha preso avvio tre anni fa quando ci siamo accorti che tutto questo insieme di progetti era importante, ma che senza una visione complessiva di Cuneo e del suo territorio difficilmente saremmo riusciti a destreggiarci fra le richieste progettuali che spesso arrivano anche con termini molto brevi. Figuratevi che per il P.T.I. entro il 3 maggio avremmo dovuto dare una risposta e senza un Piano Strategico non avremmo potuto farlo.

Questo è per me fonte di grande soddisfazione anche perché il Piano Strategico di questa città, lo dico fuori dai denti, è stato fin dall'inizio considerato un po' una specie di giochino intellettuale che alcuni amministratori avevano deciso di mettere in moto visto che era un periodo di stanca del

Piano Regolatore e qualcuno aveva bisogno di riempire il suo tempo. Adesso al Piano Strategico fanno riferimento tutti sul territorio, ed è il punto di partenza. Nessun copyright, però penso che si debba riconoscere che questo passo questo capoluogo l'ha fatto in connessione con altre 54 comuni e sono molto contento che questo Piano Strategico venga utilizzato da tutti, come base di partenza, per esempio, per il P.T.I.

Oggi analizziamo alcuni risultati specifici del progetto S.I.S.Te.M.A., di cui vi ho parlato all'inizio, e spero che questo convegno possa essere uno dei passaggi per la creazione di una nuova cultura di governo di territorio, una cultura che l'Europa ci richiede non soltanto perché si lega alle sue decisioni centrali ma perché questo è oramai da anni il costume dell'Europa.

Chiudo facendo un accenno al lavoro di Valentino Piana che, in un suo passaggio, dice chiaramente che quando i francesi si sono accorti che stavamo iniziando a ragionare in questi termini, hanno iniziato, diciamo così, a trovare uno "sbocco" ai loro ragionamenti che invece spesso erano a senso unico. Prima noi chiedevamo di fare il traforo in un posto o in un altro mentre loro ci invitavano magari a ragionare su questioni di più lungo respiro; oggi invece, parliamo lo stesso linguaggio e questo sicuramente ci farà fare dei passi in avanti.

Grazie.

RELAZIONI TEMATICHE

Il programma S.I.S.Te.M.A.

ELENA LOVERA - *Settore Programmazione del territorio del Comune di Cuneo*

Ringrazio il vicesindaco di Cuneo. All'interno dell'Assessorato all'Urbanistica mi occupo prevalentemente di programmi urbanistici e territoriali, di bandi di finanziamento e di procedure relative alle grandi infrastrutture che interessano il territorio comunale. Più recentemente, mi sono occupata anche del Piano Strategico - ripetutamente citato dal Vicesindaco nel suo intervento - e delle attività connesse al Programma S.I.S.Te.M.A. Oggi mi è stato affidato questo importante compito di coordinatrice dei lavori della mattinata, in cui - come vi è stato anticipato - presenteremo i risultati e gli esiti ancora in parte in costruzione degli studi di fattibilità, finanziati dal programma S.I.S.Te.M.A.

Prima di passare alle vere e proprie presentazioni delle relazioni tematiche di questa mattina permettetemi di esprimere un sentito ringraziamento agli ospiti e amici liguri,

all'architetto Antonio Schizzi, dirigente del servizio programmazione del territorio della Provincia di Savona, al geometra Ennio Rossi, responsabile dell'Ufficio Programmi Complessi e Grandi Infrastrutture del Comune di Savona, con cui stiamo lavorando molto bene grazie al finanziamento comune nell'ambito del programma S.I.S.Te.M.A. - Centro Nord. Un ringraziamento alle assistenze tecniche che hanno lavorato con noi nell'ultimo anno, il Dott. Valentino Piana della società Progetto Europa Group di Roma e all'Ing. Bastianini della società AI Engineering di Torino. Un sentito ringraziamento va innanzitutto al Ministero delle Infrastrutture, qui oggi rappresentato dall'Arch. Francesco Giacobone, coordinatore tecnico nazionale del Programma S.I.S.Te.M.A., che, attraverso il finanziamento attribuito al Comune di CUNEO, ci ha permesso di svolgere le attività che presenteremo oggi.

PIATTAFORME TERRITORIALI STRATEGICHE

IPOTESI DI LAVORO



PROGRAMMI SPERIMENTALI S.I.S.Te.M.A.



MIITT /Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio

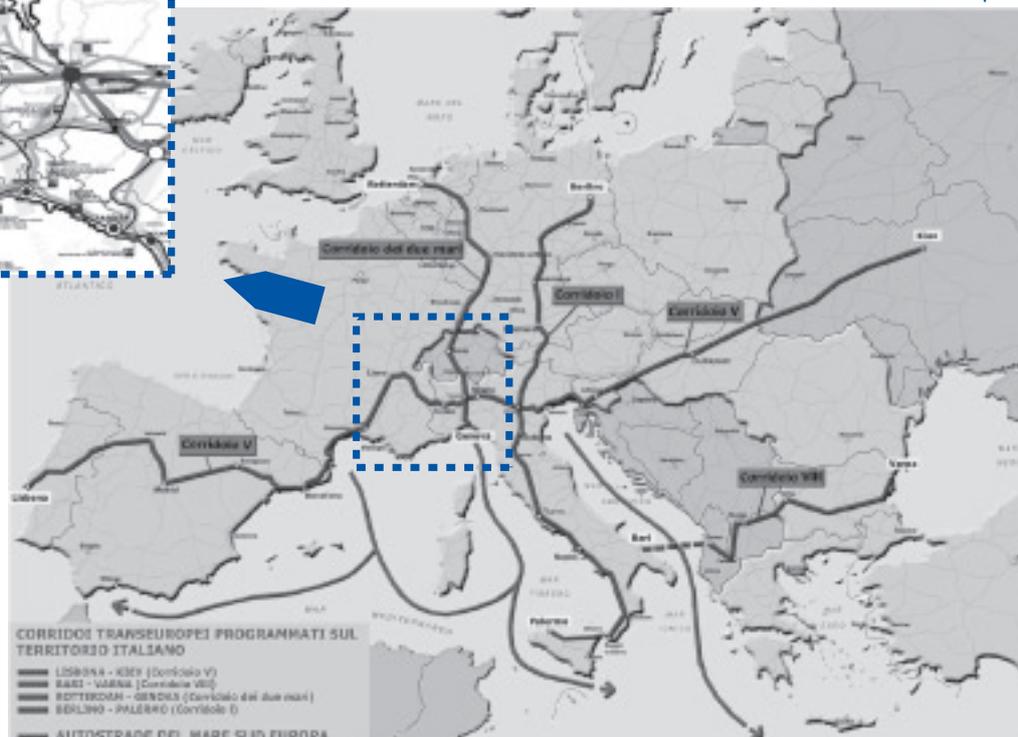
Anticipo anch'io una breve relazione che permetta di inquadrare le relazioni tematiche della mattinata: il Ministero delle Infrastrutture è il promotore da più di un decennio di programmi di trasformazione e riqualificazione urbana. All'interno dei complessi lavori di costruzione del quadro strategico nazionale per la programmazione europea per il 2007-2013, il Ministero ha lanciato, nel febbraio del 2004, il programma S.I.S.Te.M.A., acronimo che significa **"Sistemi Integrati Territoriali Multi Azione"**. Dalla lettura integrata del territorio nazionale, che vedete nella slide alla vostra sinistra, il ministero ha delineato un sistema di piattaforme territoriali di carattere transnazionale, di livello nazionale e di livello interregionale. Partendo da questa lettura il programma S.I.S.Te.M.A, che peraltro non è l'unico lanciato in questi anni dal Ministero, ha l'obiettivo di promuovere lo sviluppo del policentrismo attraverso il rafforzamento delle relazioni tra le armature

territoriali, i sistemi urbani e le reti infrastrutturali di secondo livello rispetto ai corridoi transeuropei. Sono stati così individuati 18 territori snodo o territori cerniera, 11 nel Centro Nord e 7 nel Sud Italia. Nel territorio del Nord-Ovest vengono interessati e finanziati Cuneo e Savona. In particolare, il territorio del Nord Ovest viene interessato da due piattaforme transnazionali, il corridoio 5-ovest ed il corridoio dei due mari, attestati rispettivamente sui corridoi transeuropei 5 Lisbona-Kiev e 24 Autostrade del mare-Rotterdam. Sia Cuneo che Savona, nell'idea programma che è stata sottoposta al Ministero nel febbraio 2004, sono tenute ad articolare le loro proposte di programmazione territoriale a tre diverse scale: a livello di area vasta transfrontaliera, Cuneo candida l'azione di sistema dal titolo **"Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia meridionale"**, oggetto della relazione del Dottor Piana, a livello di area vasta nazionale, Cuneo propone l'azione

DAI CORRIDOI EUROPEI ALLE PIATTAFORME TERRITORIALI: PROGRAMMA S.I.S.T.E.M.A. – CENTRO NORD

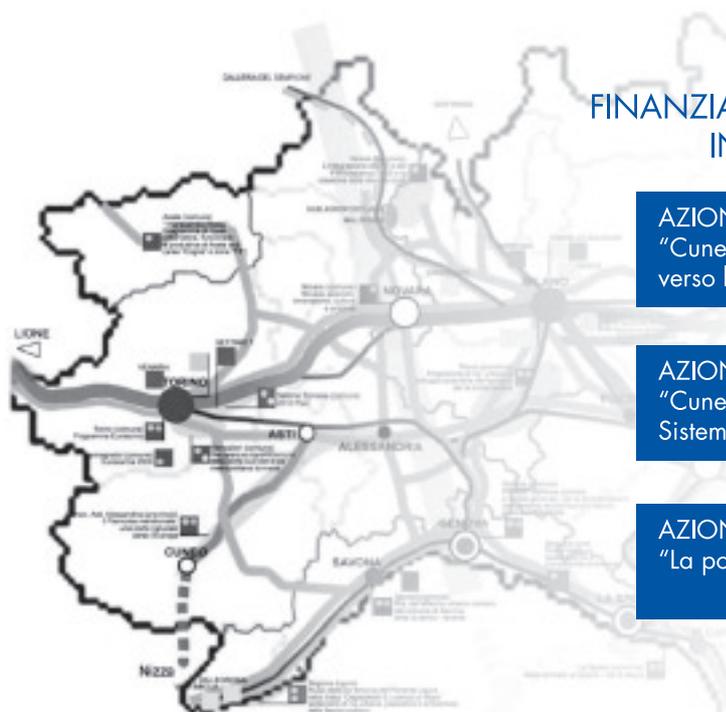


Ministero dei Trasporti



“CUNEO COME PORTA TRASFRONTALIERA TRA IL SISTEMA TERRITORIALE DEL PIEMONTE MERIDIONALE, IL TERRITORIO DI NIZZA E L'ARCO LIGURE”

FINANZIAMENTO PROGRAMMA COMPLESSIVO euro 433.567



FINANZIA STUDI DI FATTIBILITÀ ARTICOLATI
IN 3 AZIONI PROGETTUALI:

AZIONE DI SISTEMA
“Cuneo come porta trasfrontaliera
verso la Francia Meridionale”

AZIONE DI SISTEMA / CONTESTO
“Cuneo come porta territoriale del
Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese ”

AZIONE LOCALE
“La porta urbana di Cuneo: il Foro Boario”

BANDO EUROPEO

OBIETTIVI: Il programma tende a configurare il Piemonte meridionale, e nello specifico la città di Cuneo, quale territorio di interconnessione tra due diverse direttrici: quella trasfrontaliera verso Nizza e la Francia meridionale e quella in direzione sud verso la costa ligure. A livello locale il programma intende rafforzare l’offerta di servizi di rango metropolitano e territoriale di Cuneo configurando nuovi elementi nella rete del sistema logistico piemontese e una nuova centralità urbana nell’ex Foro Boario. La piattaforma territoriale cuneese può così sperare di giocare un ruolo di primario livello, facendo del diretto collegamento con il Corridoio 5 un’occasione di definitivo superamento di una storica marginalità territoriale ed economica.

di sistema-contesto dal titolo **“Cuneo come porta territoriale del sistema integrato ligure piemontese”**, c’è poi un terzo livello d’analisi, quello locale, che non sarà oggetto delle relazioni di oggi e che citerò per completezza. L’azione propone di analizzare **il ruolo dell’ex foro Boario nel centro storico di Cuneo come porta urbana della città**, in coerenza con le riflessioni svolte a livello di area vasta.

Adesso passerei direttamente ad introdurre l’intervento del dottor Piana. Con la prima azione di sistema il Comune di Cuneo, in accordo con il Ministero, affida allo studio di fattibilità il complesso compito di valutare gli effetti e le ricadute potenziali sui territori, sia italiani che francesi, dell’attuazione del raddoppio del Tenda.

Quello che interessa lo studio non è tanto l’aspetto tecnico-ingegneristico dell’opera, che peraltro non è nostra competenza valutare, ma gli effetti diretti e indotti sui territori dalla realizzazione dell’opera. Posso anticiparvi, avendo seguito e supervisionato lo studio curato dalla società Progetto Europa Group - e che oggi presentiamo - che le analisi ed i risultati sono di grandissimo interesse e permettono di mettere a sistema analisi, percezioni, potenzialità ed anche percorsi progettuali per la creazione di una vera e propria Euroregione italo-francese, da costruirsi attorno all’integrazione del mercato del lavoro, dell’offerta turistica di qualità e dei servizi ai cittadini.

Lascio, pertanto, la parola al dottor Piana per la presentazione in dettaglio del lavoro.

Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia meridionale

VALENTINO PIANA - Società Progetto Europa Group

Grazie ingegner Lovera, grazie a tutti. Questo è per me naturalmente un grande onore dopo aver lavorato per più di un anno su questo studio di fattibilità. Mi fa molto piacere poterlo in qualche modo condividere sia pur in forma molto sintetica. Voi sapete che c'è un libro che abbiamo tradotto anche in francese e rimando a questo tutti gli approfondimenti, perché evidentemente siamo entrati molto nei dettagli.

Oggi invece vorrei concentrarmi sugli obiettivi e sui principali risultati di questo studio. Noi abbiamo avuto il compito di valutare il tipo di conseguenze dirette ed indirette da ricollegare ad un'opera infrastrutturale d'importanza internazionale come il Tenda Bis, all'interno di un contesto sicuramente pregiato come le aree della Costa Azzurra da un lato e del Piemonte dall'altro.

Sono delle conseguenze che naturalmente toccano i trasporti, toccano i flussi, toccano come la gente si muove ma, a nostro avviso, il **tema di fondo è la trasformazione di come la gente pensa il proprio territorio di riferimento** e quindi di cosa può fare, di quali opportunità può decidere di avvalersi.

Peraltro non basta capire se, come, quando le cose cambiano. Noi siamo chiamati, soprattutto di fronte a delle scelte di un lungo periodo come quelle che accompagnano i processi di realizzazione infrastrutturale, a capire come accompagnarle al meglio, come modificarle, come fare sì che tutta una serie di progettualità e di azioni di intenzione del territorio, anziché scontrarsi all'ultimo momento un po' casualmente

con quello che sta succedendo sul piano reale, diventino fattore propulsivo di un uso delle infrastrutture che sia ambientalmente sostenibile, che sia economicamente redditizio, che sia socialmente un elemento di trasformazione e di innovazione.

Ora, ragioniamo dando per scontato che la realizzazione del Tenda bis richiederà molto tempo. Dapprima verranno fatti dei lavori mentre il tunnel rimarrà aperto, poi, quando il secondo tunnel sarà pronto, il progetto attuale prevede che sia chiuso quello vecchio per poterlo allargare e rafforzare, quindi questo ci sposta molto in là nel tempo. **Innanzitutto dobbiamo dirci con molta chiarezza che la situazione è insostenibile:** oggi un incidente nel tunnel chiuderebbe per molto tempo la valle, la renderebbe cieca, renderebbe quella cesura, che ovviamente c'è sempre quando c'è un confine, una cesura definitiva - sparirebbe il Tenda dall'itinerario mentale delle persone che vogliono passare da una parte all'altra.

La situazione attuale è quella di un tunnel antico, sottoposto continuamente a manutenzione, in cui essa però non riesce a risolvere seriamente fino in fondo i problemi di sicurezza. Oggi basta che qualcuno faccia un tentativo di sorpasso nel momento sbagliato e noi ci troveremo davvero in una situazione di crisi. Attenzione: non si sta ragionando sul fare un'autostrada a cinque corsie in un punto per trasformarlo drasticamente in qualcosa di diverso, dobbiamo serenamente dirci, e questo ce l'hanno ribadito gli interlocutori francesi, che è innanzitutto un problema di adeguatezza alle norme di sicurezza.

Oggi il passaggio non è certo, non si sa se è chiuso, se non è chiuso, se si può passare, a che ore si può passare: a seconda delle ore del giorno e della notte ci possono essere dei blocchi. I famosi pullman provenienti dalla Francia che portavano clienti, integravano il mercato commerciale, soprattutto il mercato del martedì, oggi trovano dei divieti, trovano delle difficoltà. Questo modifica sostanzialmente come si legge il rapporto con la Francia nella sua quotidianità, e uno si chiede: "Posso andare lavorare là vivendo qui?" Ma la risposta è "Sostanzialmente no". È vero, ci sono moltissime persone che possiedono delle case di là, ma ne fanno un uso del tutto alterno; da questo a trasformare la nostra in una vera regione in cui indifferentemente si usano i vantaggi localizzativi di una parte e dell'altra per fare delle cose che ne vuole.

Il raddoppio del Tenda, questo punto fermo nel futuro, potrebbe invece fare la differenza. Dobbiamo sapere che un raddoppio certamente porta più traffico, ma è decisivo quale tipo di traffico. I francesi hanno un'idea molto chiara di cosa vogliono fare del proprio territorio e quindi del tipo di traffico da incrementare: il traffico leggero e di uso delle persone che qui vivono, un traffico di breve percorrenza che

permetta di sfruttare delle opportunità che si devono andare moltiplicando, di vivibilità, di occasioni di lavoro, di svago, di utilizzo di servizi, che fondamentalmente usi questa infrastruttura non nei punti di picco ma che permetta un uso continuativo dell'infrastruttura.

Voi sapete ci sono stati molti studi sull'argomento e sono studi che vanno a quantificare mediamente in un anno quanta gente può passare con un tunnel piuttosto che con due tunnel; noi abbiamo cercato di impostare il lavoro ragionando sull'uso temporale dell'infrastruttura: su come e quando la gente la usa, in che picchi. È chiaro che se il Tenda è un punto della rete in cui la gente passa soltanto per il weekend, a certe ore, in una sola direzione, dall'Italia alla Francia al mattino e poi viceversa alla sera, è chiaro che stiamo facendo un'infrastruttura certamente utile, che è doverosa, che va a migliorare dei picchi d'uso ma che rimarrebbe sostanzialmente sottoutilizzata.

Viceversa noi abbiamo ragionato sul fatto che questo tipo di cambiamento possa seriamente interessare la vita quotidiana delle persone, con un uso meno congestionato in certi momenti ma sicuramente di maggior carico medio, tutto l'anno, tutti i giorni, non solo nel weekend.



Una cosa è molto chiara e ce l'hanno detto tutti e qui va ribadita: il trasporto merce non verrà risolto dal raddoppio del Tenda, il percorso che precede e segue questo punto impedisce sostanzialmente il passaggio di TIR, impedisce economicamente il transito sul piano tecnico e sul piano economico. Meglio dire queste cose perché evidentemente ci si dovrà porre in sede nazionale il problema di come fare passare le merci pesanti, il Tenda non è la soluzione, se non per un aspetto, che riguarda i camioncini più commerciali che industriali. Questo ci è stato segnalato da parte dei francesi - attenzione l'e-commerce sposta la logistica e non possiamo lasciare i grandi trend delle tecnologie del mercato fuori dal ragionamento infrastrutturale. Le nostre piccole imprese dell'agroalimentare di qualità hanno bisogno del just-in-time, hanno bisogno di fare passare frequentemente i prodotti freschi ad alta qualità, facendoli arrivare magari ad un aeroporto che li smisti ovunque, evidentemente quindi anche il trasporto merce può passare dal Tenda anche con volumi complessivi maggiori del previsto, se teniamo conto di questo tipo di evoluzione. Ma vorrei soprattutto ribadire che il Tenda è **un punto certamente di una rete ma è**

innanzitutto un luogo che sta sulla "mappa mentale" delle persone. Per "mappa mentale" intendo quella euristica che consente alla gente di dire cosa faccio, dove, come e quando; come succede entrando in un taxi e dicendo "mi porti vicino al bar", "vicino al concessionario Ford": sto usando una mappa sottintendendo "qui è lontano, qui è vicino", "qui si può fare, qui è impossibile", "sono passato da lì e non ci passerò mai più". Del percorso che porta al Tenda dicono i motociclisti "un gran bel percorso con le curve", "ecco un luogo dove si può fare le gare una moto con l'altra", è così che la gente percepisce l'uso delle infrastrutture.

Dobbiamo rendercene conto perché ad esempio la convivenza oggi di camper, moto e auto crea code, sorpassi veramente pericolosi, morti ed incidenti e quindi è chiaro che il raddoppio in quanto tale andrà accompagnato - e anche preceduto - con un ragionamento d'uso selettivo e privilegiato dell'infrastruttura.

Similmente, le mappe mentali servono a identificare dove cercare lavoro o dove mandare il curriculum e questa trasformazione potrebbe

Effetti previsti nel medio-lungo periodo



portare ad una serie di cambiamenti a catena. Il fatto che io possa andare a lavorare da una parte all'altra del confine vuol dire che allora il mio salario diventa quello dei francesi, però i miei costi sono quelli degli italiani, posso mantenere i miei amici qui e di là del confine, posso usare la casa dei genitori che l'hanno comprata a scopo di investimento per andare a fare un'esperienza di vita che mi consenta di avere poi sul curriculum un'esperienza che effettivamente oggi in Italia mi viene negata: siamo il paese in cui maggiormente si chiede esperienza senza offrire la possibilità di farsela.

L'**integrazione al mercato del lavoro**, che è uno degli elementi di cui abbiamo lungamente ragionato, **è alla base** insieme con altri elementi **di quella che chiamiamo Regione europea** o Euroregione **integrata** avendo come modello, se volete, quello che succede a Strasburgo. Strasburgo, città contesa tra due guerre mondiali e anche prima. La gente vi parla tedesco e francese, vede Arté che è una televisione mista, costruisce la propria identità culturale passando da un'identità all'altra. L'identità mista è fondamentale, ce lo ricorda Amartya Sen nel suo libro "Identità e violenza"; oggi le identità devono essere miste, perché soltanto quando riusciamo a coniugare le identità miste il caos creativo della globalizzazione diventa a portata nostra, a portata di interiorizzazione ed evitiamo quelli che sono i grandi scontri di cultura, che hanno naturalmente delle grandi dimensioni ma che troviamo anche nel piccolissimo: c'è un problema tra Italia e Francia, tra Piemonte e Costa Azzurra.

La Francia è lì da sempre, eppure il potenziale non è sfruttato. Perché? Perché c'è una differenza culturale, di atteggiamento. I francesi sono sempre stati un po' irritati da un'Italia che faceva dumping sociale, che faceva della competitività di prezzo il suo atout, che faceva di leggi più lasche sul piano ambientale un dumping ambientale e di una Liguria che un tempo faceva concorrenza

alla Costa Azzurra permettendo delle cose che di là non erano, né sono, possibili. Mentre la Costa Azzurra fa il valore aggiunto, lavora sugli hotel a cinque stelle, la Liguria puntava sui prezzi e sulle leggi. Ecco che invece da quando Piemonte, Liguria, l'Italia si stanno dando una politica basata sulla qualità e non sulla concorrenza di costo ci guardano con occhi diversi.

È ormai infatti diffusa la consapevolezza che con la concorrenza di costo non c'è futuro per l'Italia, possiamo liberalizzare tutto quello che volete ma anche se i salari calassero del 10 o 15 % non di lì passa la competitività dell'Italia. Se percorressimo la strada della concorrenza al ribasso su tutto, la chiarezza dell'orgoglio francese ci dice "attenzione siete fuori, voi siete fuori, noi non collaboriamo con gente che ci fa concorrenza di questo tipo".

I francesi sono molto chiari: dobbiamo costruire valore, il valore si costruisce sulla qualità non sulla quantità. Dobbiamo costruire un valore - è così che ci si può seriamente integrare, con due conseguenze di fondo.

Da un lato il modello logistico deve corrispondere a cosa fanno le aziende, come fanno i cittadini: se i semplici cittadini percorrono tutti i giorni il confine andando da una parte all'altra naturalmente avremo un certo tipo di mobilità ma dobbiamo gestirlo con dei parcheggi nei punti giusti, con degli snodi internodali sapendo che tutt'oggi la collaborazione tra Italia e Francia è stata molto sotto il suo potenziale rispetto a questo tema come rispetto ad altri. Quindi occorre un nuovo modello logistico all'altezza delle tecnologie dei trasporti di oggi - e la piattaforma logistica di cui si è parlato prima va in questa direzione. Dall'altro lato, occorre essere consapevoli che in questa partita vi è un risultato di lunghissimo periodo perché tutto ciò punta alla trasformazione della "gerarchia urbana", una parola che gli architetti e gli urbanisti amano molto, che indica i

livelli reciproci di importanza e di servizio che città di diverse dimensioni si offrono. È la relazione che lega una capitale ai capoluoghi, ai centri minori. Oggi questa relazione non è banalmente legata alle mere dimensioni di popolazione, ma alla presenza di funzioni più o meno pregiate, svolte più o meno bene. Che cosa vuol dire? È chiaro, ad esempio, che esiste una sola capitale politica in Italia ma se consideriamo le funzioni e quindi le Capitali funzionali, noi di Progetto Europa Group, in un lavoro per l'Unioncamere, abbiamo identificato tre capitali funzionali: Roma, Milano, Torino e prevediamo che per il 2010 - se i relativi piani strategici delle città si attueranno - possano diventare capitali funzionali dell'Italia anche Genova e Trieste.

Ad ogni salto della gerarchia urbana corrispondono dei servizi, corrispondono delle opportunità per chi ci vive, corrispondono anche i costi delle case (una casa a Roma costa un po' di più che a Forlì; questo perché? Perché Forlì fa parte di una certa fascia della gerarchia urbana di città che hanno puntato su certe qualità e non su altre).

Ora, vedete, **Cuneo è una città**, un territorio, **molto interessante sul piano nazionale** perché fa parte di quelle province in espansione di un modello vincente, che è il modello della qualità, della qualità integrata, un modello autonomo e originale sui 10 modelli di sviluppo che secondo noi compongono l'Italia. Cuneo non è come Milano, come Torino. Torino ha altri problemi, ha un problema di competizione con Lione, perché Torino chiaramente è la potenziale capitale dell'Euroregione, ne ha le potenzialità, però di là c'è Lione e quindi Torino ha un problema: che funzione svolgere nei confronti di Lione? Lione d'altra parte usa la sponda di Torino per affrancarsi in definitiva da una gerarchia che l'ha sottomessa a Parigi, ecco perché c'è un interesse francese di questa parte.

Ecco quindi che **Cuneo**, che ha una sua storia

di collocazione nella gerarchia urbana, nel tipo di servizi che offre, **con il Piano Strategico si è dato l'ambizione di fare un salto qualitativo di grado gerarchico**. Faccio un semplice esempio: portare l'università qui non è un'operazione settoriale, è un'operazione che vuol dire fare di Cuneo una città di rango maggiore e ciò ci permetterà di competere con Nizza (le cui dimensioni demografiche sono tutt'altre) con cui si può seriamente dire "che funzioni svolgi tu", "che funzione svolgo io", "che cosa posso fare io per te e viceversa", e si può tranquillamente ipotizzare che uno passi da una città all'altra per usare di volta in volta il teatro piuttosto che l'università (già succede oggi: gli studenti del Politecnico di Torino rischiano di trovare un lavoro adeguato più a Sophia Antipolis che a Torino).

L'Euroregione cambia le relazioni gerarchiche e i ruoli. Ciò vale per Torino, per Cuneo ma anche per i comuni delle valli perché, attenzione, nel fordismo vi era un triangolo industriale e rispetto a quel triangolo Cuneo era fuori, era periferia. Nel postfordismo, che insiste sulle ICT diffuse, col wireless che arriva dalle Valli, con l'uso congiunto dell'infrastruttura stradale e dei servizi, stiamo seriamente parlando della possibilità che i piccoli comuni montani siano dotati di una rete - economicamente sostenibile - di servizi di buona qualità che consentano ai giovani di fermarsi lì, di vivere lì o magari a qualche anziano di venire a passare lì tutto quello che è ormai la ricca terza età. E questo parlare di servizi alla popolazione, parlare di servizi alla terza età, che è una delle mission che si sono dati i francesi di là dal confine, diventa un interesse comune, così come sicuramente l'integrazione residenziale turistica, che è già nelle cose, ma chiaramente quel raddoppio permette seriamente di fare valore e permette al turismo di de-stagionalizzarsi. Prendiamo l'esempio di un olandese che decide di portare la sua pensione qui, venendo a vivere vicino al mare, vicino alla montagna, passando dall'uno all'altra: questo è un tipo di turista

che viene agli auditorium, viene ai concerti e naturalmente permette la de-stagionalizzazione del turismo, permette di raggiungere una massa critica un potere d'acquisto che rende sostenibile quelle mille iniziative che la Provincia, che la comunità montana, che i comuni stanno volontaristicamente moltiplicando.

Se c'è un salto gerarchico per cui Cuneo diventa città di più alto livello, in cui le valli diventano sostenibili evidentemente questo è dovuto a un'intenzionalità del territorio, a risultati economici buoni, ciò ancor di più richiede una intenzionalità congiunta.

La grande sfida è passare dal Piano Strategico di una città al confrontarsi con i piani strategici delle **Communauté d'agglomération** che sono fatti a Mentone, che sono fatti sistematicamente in tutto il territorio francese, naturalmente con la Comunità Montana italiana, con le progettualità di "dove si vuole essere". Nizza scrive di voler diventare tra venti anni un modello misto tra Florida e California dove da un lato c'è quella terza età dorata che porta i soldi delle pensioni ad investire nelle case e gode del buon clima - per cui l'"aging society", società che invecchia, non fa paura perché è un'occasione di business, e dall'altra c'è la tecnologia e quell'ambiente favorevole all'innovazione, fatto anche di relax e apertura culturale. Se ci pensate, Torino, in definitiva, sta facendo una scelta analoga.

Tutto questo ha una rilevanza che va oltre il caso locale. Venendo io da Roma vedo come l'Estate Romana è cresciuta e si è estesa ed è diventata tutto l'anno uno strumento straordinario di business, vedo come l'Auditorium di Renzo Piano è diventato la prima istituzione europea per numero di spettatori paganti con un grado di autofinanziamenti di due terzi dei concerti. Vedo una situazione in cui è l'Italia intera che si sta riposizionando su queste cose, non per dare dei contentini di cultura di qua o di là, ma perché fare un'**economia della qualità della**

conoscenza significa costruire un posizionamento competitivo internazionale che i cinesi non ci potranno rubare.

Che cosa ci si può fare? Le strategie di cui abbiamo bisogno, che abbiamo descritto nel libro, sono strategie multilivello. Sono strategie che naturalmente riguardano il trasporto stradale ma che altrettanto naturalmente riguardano il trasporto multimodale perché bisogna che ciascuno di questi flussi venga gestito con la modalità trasportistica più opportuna, più economica e sostenibile. Sono necessarie strategie di natura economica, delle politiche industriali e settoriali, che oggi sono delegate pesantemente alle regioni, anzi le regioni sono le vere protagoniste.

Noi abbiamo descritto, quindi tralascio, tutta una serie di cose (dove mettere il semaforo piuttosto che la rotonda), e accenno solo di sfuggita al tema del turismo, che riteniamo debba essere considerato prioritario anche in relazione al percorso che porta al Tenda.

Permettetemi solo di ricordare l'importanza di agganciare i progetti economici e sociali ad un progetto più complessivo. Oggi la pianificazione strategica è diventata il vocabolario condiviso delle progettualità territoriali, questo l'abbiamo visto in territori governati dalle più diverse formazioni politiche; c'è chi ha fatto un passo in avanti ed è riuscito a coinvolgere le banche ed i finanziatori; il passaggio successivo, a nostro avviso, è far sì che la pianificazione strategica diventi una matrice generativa di nuove imprese. Se infatti si ipotizza un certo sviluppo, in un certo settore, è chiaro che delle nuove imprese in quel settore devono nascere; occorre mettere in qualche modo all'asta i **business plan**, coinvolgendo quei Punti Nuova Impresa delle Camere di commercio, che oggi forniscono assistenza in qualche modo burocratica alla nascita di un'impresa, e che svolgeranno sempre di più un ruolo di sostegno al **business plan**.

Io qui mi fermerei, fondamentalmente l'idea mi sembra chiara, c'è una comunanza di modello di sviluppo possibile tra quello che pensano e fanno i francesi e quello che pensiamo e vogliamo fare noi; per mettere in moto la collaborazione occorrerà essere attenti sia agli sviluppi dal basso sia ai relativi finanziamenti europei. In sintesi: innovazione e sostenibilità sono forse le due parole chiave del modello di sviluppo che vede Cuneo non come uno dei tanti territori italiani ma una delle teste pensanti di un modello di sviluppo che seriamente può essere il modello competitivo dell'Italia.

COORDINATORE DEL TAVOLO

Ringrazio il Dottor Piana, per la sua relazione e per essere stato nei tempi. Mi sembra chiaro che si debba cominciare a ragionare in modo integrato e strategico.

Passerei senza indugio all'introduzione della relazione dell'Ing. Bastianini. L'affidamento di questo studio di fattibilità integrato è stato l'oggetto di un bando di gara europeo aggiudicato dalla Società AI Engineering di Torino nell'autunno del 2006.

Diversamente dallo studio precedente che oggi abbiamo presentato nella sua versione definitiva, le attività del gruppo di lavoro di cui fa parte l'ingegnere sono attualmente in corso. La società ci

ha consegnato un documento intermedio di prima fase che vi anticipiamo oggi e che condivideremo nelle prossime settimane con tutti i nostri partner: in primis con il gruppo di lavoro sulla piattaforma logistica del cuneese che è stata costituita in Provincia dal Presidente Costa, poi con il gruppo di lavoro istituito tra Cuneo e Savona per raccordare i risultati del programma S.I.S.Te.M.A. e infine con tutti gli interlocutori, molti dei quali sono presenti oggi in sala, con i quali stiamo ragionando.

Lo studio è stato avviato con l'obiettivo di allineare e verificare un progetto di territorio tra Cuneo e Savona, tra il cuneese e il savonese, ed è basato sulla costruzione di un sistema portuale integrato Ligure Piemontese. Negli ultimi due mesi, in una fase di reinterpretazione e di analisi delle dinamiche locali in tema di logistica, lo studio è entrato nel vivo del dibattito sulla scelta tra un modello logistico monocentrico e uno policentrico.

Il rapporto di prima fase restituisce la descrizione analitica, molto interessante, delle implicazioni di una scelta rispetto ad un'altra, sia dal punto di vista dell'efficienza del territorio che in relazione alla scelta degli interventi infrastrutturali, in grado di fungere da vero volano per la crescita della competitività del paese, quello che ci chiede proprio il programma S.I.S.Te.M.A.

Darei la parola all'Ing. Bastianini e invito l'Ing. Terenziani ad assisterlo per la presentazione. Grazie.

Cuneo come porta territoriale del Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese (SPILP)

ATTILIO BASTIANINI - *AI Engineering*

Io credo che il motivo centrale per cui la società che ho fondato un po' di anni fa è stata scelta per questo lavoro sia la specifica esperienza nelle attrezzature per il trattamento delle merci, quelle che una volta si chiamavano interporti, poi centri intermodali, e oggi si definiscono più precisamente piattaforme logistiche. Novara, Orbassano, Trento Livorno e anche Susa sono state le tappe della nostra formazione: progettando e studiando queste strutture di territorio ci siamo convinti che una cosa è la semplificazione, cioè realizzare un'area più o meno attrezzata del territorio in cui mettere binari, container, capannoni, e un'altra cosa invece è inserire queste opere in un sistema più complesso. Il Ministero è stato l'anticipatore di questo più maturo indirizzo nell'affrontare questi problemi; la direzione affidata all'architetto Fontana ed all'architetto Giacobone ha, mi permetto di fare un complimento, sopperito alla progressiva riduzione dei fondi disponibili con massicce dosi di cervello: è diventata prima ancora di un centro di finanziamento un centro di stimolo alle comunità locali per politiche complesse ed integrate. Politiche che vanno di moda in Europa: io credo che in Francia non si penserebbe mai di giungere a un finanziamento specifico di un intervento se non c'è un coordinamento generale che permetta di massimizzare gli aspetti di questo intervento. Il nostro lavoro è andato avanti molto e bene, si è dialogato molto bene con le Amministrazioni locali: dal Comune di Cuneo, nostro committente, alla Provincia. Non c'è stata gelosia anche quando poteva esserci qualche conflitto nella successione delle decisioni e crediamo alla fine del lavoro di consegnare al committente, e in generale alla

comunità cuneese, degli strumenti pronti per diventare decisioni operative, per non perdere il treno dei finanziamenti, per passare dalla teorizzazione alla concretezza dei risultati. In sostanza scorrerò con voi alcune slides che fanno capire quali decisioni di dettaglio sono venute naturali nel corso di questo progetto.

Questa diapositiva (*Fig. 1*) intende proprio rappresentare il passaggio logico dall'autoporto alla piattaforma logistica. Quando in un territorio si affronta il problema della movimentazione delle merci, del riceverle e farle uscire ottimizzando al massimo le opportunità, i problemi da affrontare sono questi: capire quali sono le produzioni che devono ricevere merci e che devono fare viaggiare merci, capire cosa sono questi flussi, capire i flussi a che cosa sono connessi, capire i flussi di "saperi" che sottendono a tutta questa vicenda.



FIG.1

La slide successiva (Tav.1 pag.85) è una provocazione: io non credo che la regione dei Pirenei francesi sia una regione più fortunata dal punto di vista dei collegamenti rispetto al cuneese: ecco questa è la tavola che fa vedere come queste regioni con politiche complesse affrontano i problemi del collegamento tra produzione logistica e le diverse opportunità logistiche. Questa è la griglia del marketing territoriale, cioè come un territorio si attrezza per essere competitivo nelle scelte localizzative dei fattori di sviluppo. Non farlo vuol dire perdere il treno delle decisioni localizzative, non consentire a delle potenzialità già insediate di svilupparsi e perdere il treno delle localizzazioni integrate ed alternative.

Questa slide (Fig.2) spiega meglio che cosa si intende: come un sistema di comunità locali, dagli enti locali alle organizzazioni partenariati pubblico-private, possono portare questi risultati. Quella successiva (Fig.3) indica i passaggi che si devono fare per giungere a delle scelte consapevoli in materia di organizzazione della logistica: cioè intanto la pianificazione delle infrastrutture, perché è ben vero che al giorno d'oggi quasi tutto passa attraverso i fili, ma le materie prime, i prodotti finiti camminano ancora su gomma o su rotaia.

Si spiega anche come avvenga questa cooperazione: oggi il territorio del cuneese dal punto di vista

logistico è attrezzato, presumo anche abbastanza bene, ogni singolo soggetto ha realizzato quello che gli serviva per garantire ai suoi clienti la sua logistica. Mancano però due cose: mancano le sinergie della concentrazione di queste attività e mancano soprattutto le opportunità per quelle attività intermedie tra la produzione e la spedizione che sono uno degli elementi vincenti dei prodotti sul mercato internazionale. È raro che un prodotto esca dallo stabilimento, così come dalla filiera produttiva, agricola o non agricola, e finisca al consumo senza lavorazioni intermedie.

La logistica vuol dire integrare il passaggio di razionalizzazione del movimento delle merci con il passaggio di preparazione delle merci stesse. Dopodiché si è fatta questa tavola (Tav.2 pag.86) del contesto territoriale e programmatico in cui tutti i nodi sono stati evidenziati. Da questa tavola si capisce che esiste questo corridoio Nord-Sud fortissimo che da Genova passa attraverso l'area dell'Alessandrino, passa per Novara e va a raggiungere il mare del Nord: il sistema portuario Genova Rotterdam. E' un sistema fortissimo, fortissimo malgrado le strozzature che ha trovato, le strozzature degli spazi portuali di Genova, le strozzature del sistema di collegamento sia su gomma che su ferro tra Genova e l'entroterra, ma fortissimo perché si basa sul polo alessandrino e

MIDI-PYRÉNÉES EXPANSION

Creata nel 1995 dal Conseil Régional Midi-Pyrénées, l'Agenzia di Sviluppo della regione Midi-Pyrénées partecipa all'attuazione della politica di sviluppo economico della regione. La sua missione è lo sviluppo delle imprese e dell'occupazione per l'intero territorio regionale in collegamento con i suoi partner.

► OBIETTIVI

Accompagnare le imprese fino alla concretizzazione finale del progetto di impresa;
Strutturare e animare le filiere forti ed innovative della Regione;
Contribuire alla pianificazione equilibrata della Regione;
Offrire le condizioni ottimali per la creazione di nuove imprese ;
Sostenere lo sviluppo delle imprese regionali esistenti.

► PARTNER

La rete partenariale si basa sulla integrazione tra le diverse agenzie di sviluppo degli otto dipartimenti regionali, nonché di altre agenzie di sviluppo locali (Grand Toulouse - Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse; SICOVAL - Communauté d'Agglomération du SICOVAL).

► ATTIVITÀ

Promozione della regione sul versante della logistica, considerata una delle dieci filiere di eccellenza. Il portale dell'Agenzia consente l'accesso a specifiche pagine che riassumono e propongono l'offerta logistica regionale come un unico prodotto integrato (dati e statistiche, punti di forza della Regione, dati sulla rete delle infrastrutture, opportunità formative nel campo dei "mestieri della logistica", rete dei principali attori della filiera logistica regionale, localizzazione e la rete delle imprese nella regione).

FIG.2



FIG.3

soprattutto su Novara.

Novara la conosciamo bene perché l'abbiamo progettata noi e la stiamo progettando noi, è una cosa che è scoppiata tra le mani degli apprendisti stregoni che l'avevano immaginata. Quando venne immaginato il polo di Novara non c'era abbastanza cultura per capire che il punto d'incrocio tra dorsale Nord-Sud e la dorsale Est-Ovest, due corridoi europei, ancorché strozzato dalle contraddizioni del nostro processo decisionale, diventava fondamentale. Il polo di Novara, nato come appendice al centro di servizi delle ferrovie, oggi sta diventando e diventerà sempre più un polo di concentrazione strategico delle attività: come dicevamo la logistica sarà solo una parte delle attività che si concentreranno in Novara. Novara non sarà il retroterra portuale di Genova, non sarà un luogo di deposito, ma sarà un centro di lavorazione intermedio di prodotti che su quelle due dorsali si dovranno muovere.

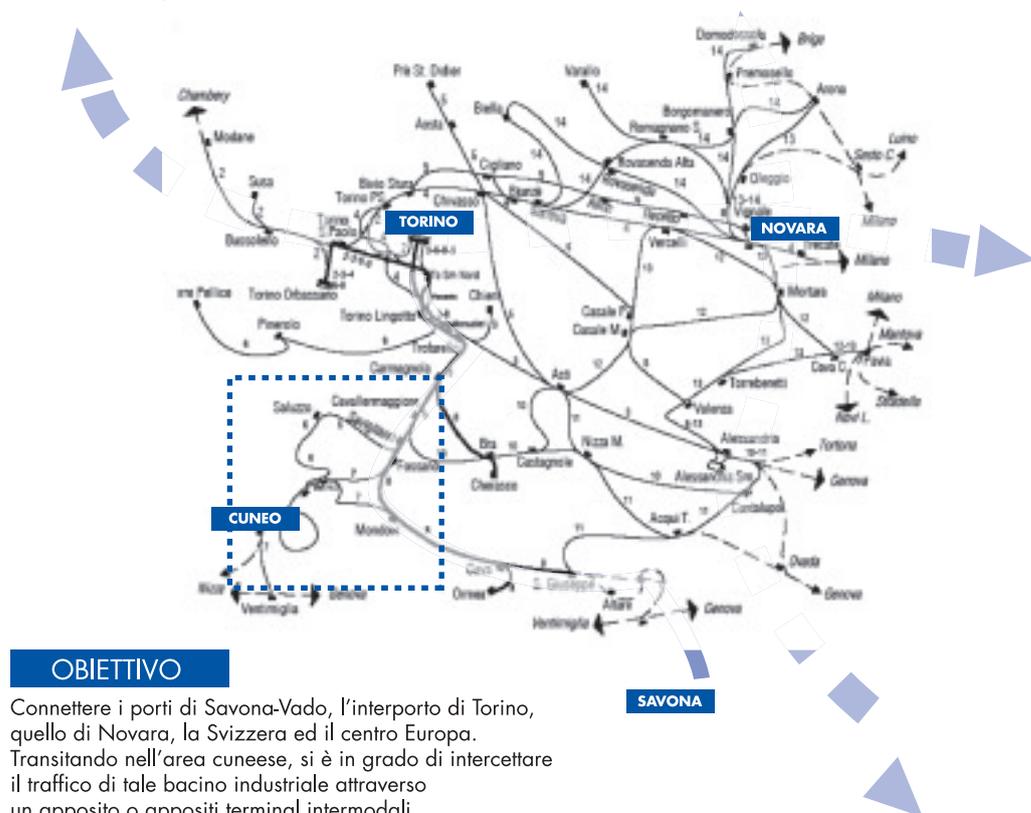
Qualcosa di analogo c'è anche qui, perché vedere quella fila di pallini che segue grosso modo la ferrovia da Torino a Savona individua una dorsale secondaria tanto più importante se la revisione del progetto dell'alta velocità in un modo o nell'altro dovesse integrare il polo logistico di Orbassano che invece è un polo che è nato con teorie di grandissimi

sviluppi ed è di fatto un polo a sviluppo molto lungo, asfittico, che rischierà di essere anche tagliato fuori. Questa tavola non gerarchizza i rapporti perché attribuisce ai due sfondamenti a Sud-Ovest un peso che in realtà non ha e le parole che ci ha detto il Dottor Piana nella sua relazione confermano che lì c'è un collegamento più virtuale che non reale, sia in termini ferroviari, sia in termini di movimentazione delle merci. Siccome io sono convinto che la realtà delle merci viaggia e cammina solo su canali adeguati, sono altresì convinto che il Cuneese, se non dovesse farcela, perché non ci saranno le condizioni per ottenere un reale sfondamento a Sud Ovest, con il Tenda e il Mercantour, dovrà migliorare i suoi collegamenti con la dorsale di costa, perché altrimenti non si vincerà la battaglia della realizzazione dell'Europa. Agganciarci meglio al sistema di costa, sia ferroviario che autostradale, sarà uno dei problemi che dovrà essere affrontato. Questa seconda tavola (Tav.3 pag.86) completa le analisi precedenti evidenziando i problemi: il problema del collegamento con Savona, lì la struttura ferroviaria è terribile e oggi come oggi è un collegamento scarsamente adatto a diventare uno strumento portante di una politica davvero convincente di canalizzazione (Fig.4).

A questo punto, il lavoro si è calato nel territorio,

LA RETE E I NODI

Esplorare le possibilità di connettere il sistema locale ligure – piemontese alle “reti lunghe” dei futuri corridoi transeuropei mediante il rafforzamento della connessione ferroviaria Savona (Vado) – Torino – (Novara – Loetschberg).



OBBIETTIVO

Connettere i porti di Savona-Vado, l'interporto di Torino, quello di Novara, la Svizzera ed il centro Europa. Transitando nell'area cuneese, si è in grado di intercettare il traffico di tale bacino industriale attraverso un apposito o appositi terminal intermodali.

FIG.4

il livello della rete, l'organizzazione territoriale del trasporto, l'individuazione dei punti in cui concentrare e riordinare questa logistica intelligente, e infine anche il tentativo, che è nell'incarico che ci è stato affidato, di collegarla ad alcune operazioni di riqualificazione urbana.

Sostanzialmente, e credo che sia stato un effetto conseguente alla provocazione del lavoro svolto all'interno del gruppo, la Provincia avrebbe sulla piattaforma logistica del cuneese maturato una decisione consapevole, differente, in merito al modello logistico provinciale, dopo che questo tema era stato in discussione per infiniti anni, in cui sembrava quasi che il policentrismo della piattaforma logistica fosse più un'invenzione per tenere buone diverse aree geografiche e i diversi settori politici della Provincia. Questo sistema immagina un polo forte nella zona di Fossano, perché obiettivamente baricentrica al sistema delle infrastrutture, una piattaforma logistica di tipo più tradizionale, fortemente integrata dalle

ferrovie, integrata al sistema dell'entroterra portuale di Savona, sufficientemente gravitante sopra il polo torinese; un secondo polo di specializzazione in Cuneo, una logistica specializzata che sembra trovare nel trattamento dei prodotti agroalimentari il suo punto di forza, soprattutto nella logica della logistica integrata, cioè nel trattamento delle merci, ed infine il terzo sistema, da definire meglio, nell'area del Monregalese a supporto delle realtà produttive esistenti.

Questo è uno schema di logistica intelligente che non rinuncia alla concentrazione, valorizza la specializzazione e si completa con una serie di interventi di carattere più culturale. Voglio dire una parola non tanto su Fossano (perché è una situazione più tradizionale: è una grande area, facilmente servibile dalla ferrovia, ben servita dall'autostrada, con costi infrastrutturali ragionevoli, in sinergia con il polo aeroportuale e con Torino, per quanto può valere) ma su Cuneo, che ha individuato questa funzione nell'area attorno all'attuale MIAC,

alla fine dell'autostrada, all'inizio della tangenziale, in prossimità dell'attraversamento est-ovest, servibile dalla ferrovia: un'area preziosa, non grandissima, che non va sbagliata.

E' un'area su cui si deve concentrare lo sforzo di finalizzare la logistica intelligente ad alto valore aggiunto, non di semplice deposito di merci, ed è un tema su cui credo l'Amministrazione di Cuneo possa e debba ragionare (Fig.5). Noi abbiamo fatto uno schemino di organizzazione, ma non lo facciamo vedere perché sarebbe mettere il carro davanti ai buoi.

L'ultimo passaggio è il ragionamento sulla porta urbana: l'area dell'ex foro boario, quest'area magica che c'è in Cuneo, in margine alla città storica e in prossimità del polo culturale, proprio dove si vede che Cuneo è un cuneo, un'area preziosissima dove la città credo potrà realizzare un suo biglietto da visita. Nel nostro gruppo ha lavorato l'architetto Arnaudo ed è evidente che qui siamo ancora a livello di pre-progettazione. Quando Piana parlava del salto della gerarchia urbana nelle città si riferiva alla lezione dei geografi francesi: la Francia infatti ha costruito il suo successo proprio a partire della sua

capacità di contrastare il gigantismo di Parigi con la valorizzazione dei sistemi urbani alternativi, questo vuole dire gerarchia urbana. Gerarchia urbana vuole dire offrire qualcosa che le altre città non danno. Ad esempio nessuno conoscerebbe Bilbao se non avesse avuto la capacità, pagando cifre astronomiche, di convincere Guggenheim a fare il museo. Bilbao, attraverso politiche di marketing urbano, è un esempio tipico di città che, attraverso scelte coraggiose di qualificazione funzionale di immagine, ha saputo costruire un futuro. L'Ex Foro Boario può consentire a Cuneo di concorrere al salto della gerarchia urbana della città. Grazie.

COORDINATORE DEL TAVOLO

Grazie ingegnere Bastianini, penso che il suo intervento darà spunti per il dibattito che potrà seguire dopo l'intervento degli amici liguri. Introduco immediatamente la relazione dell'Architetto Schizzi che ci espone il tema del Sistema portuale logistico del Savonese-Bormide nell'Euroregione Alpi-Mediterraneo. A lei la parola.



FIG.5

Il sistema portuale logistico del Savonese Bormide nell'Euroregione Alpi-Mediterraneo

ANTONIO SCHIZZI - *Responsabile del Servizio Pianificazione Territoriale della Provincia di Savona*

Buongiorno. Ringrazio il comune di Cuneo ed il vicesindaco Mantelli, la mia collega Elena Lovera, la Provincia di Cuneo e il Ministero nella persona dell'Arch. Francesco Giacobone per questo convegno. Questo convegno per noi è anche una giornata di lavoro per fare il punto sullo sviluppo di un progetto strategico che riguarda le relazioni tra territori contermini, che riguarda il posizionamento delle nostre città e dei nostri territori rispetto alle reti transeuropee dei trasporti, che riguarda le alleanze tra città e territori per affrontare la competitività e per cogliere le opportunità di sviluppo.

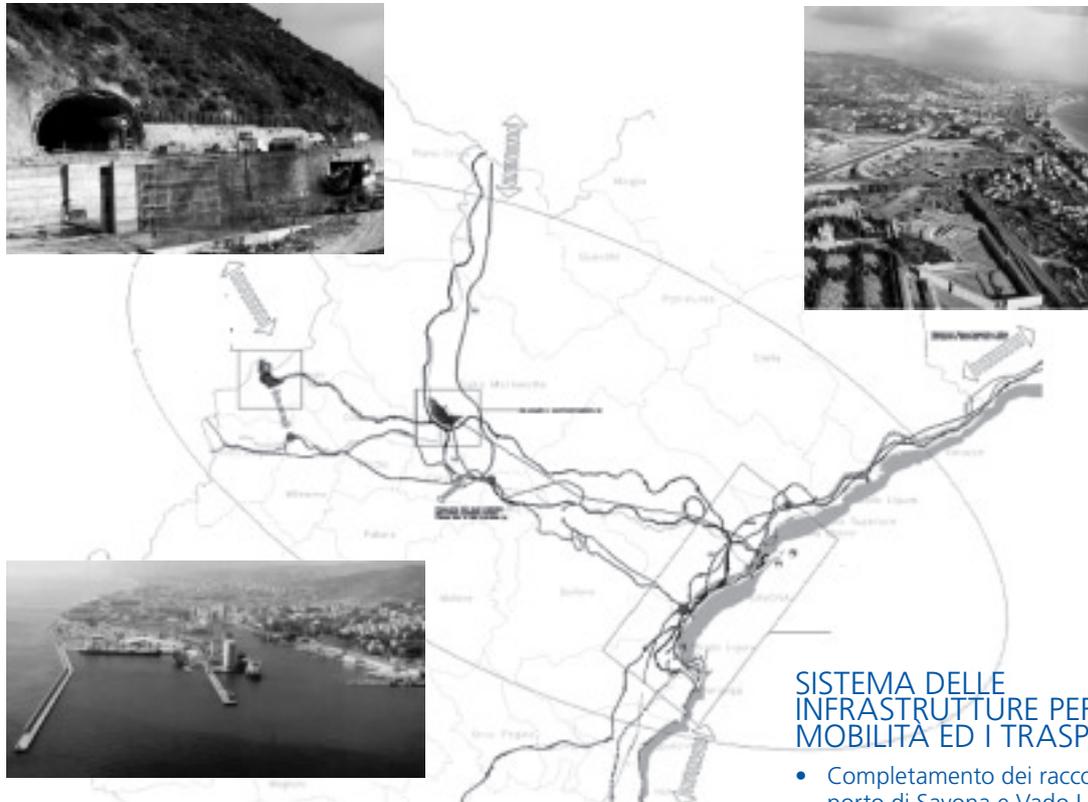
Nel mio intervento credo che non sia ancora possibile delineare un quadro organico della portualità e della logistica in questa macroregione delle Alpi del Mediterraneo tra il nostro Nord Ovest (Liguria, Piemonte, Valle d'Aosta) ed il quadrato sud-est della Francia perché ci sono parecchie iniziative e parecchie attività in corso e il quadro non è molto chiaro, quindi io presenterò la situazione della portualità e della logistica per episodi ed iniziative diverse. Nell'ultima parte del mio intervento richiamerò invece la proposta che sta portando avanti la Regione autonoma Valle d'Aosta insieme a noi, Provincia di Savona, Comune di Cuneo, Provincia di Cuneo e che adesso ha coinvolto anche la Regione Liguria. Abbiamo, infatti, l'adesione a queste proposte della Regione Liguria e della Regione Piemonte, sebbene per ora in modo informale, su un progetto interreg 2007-2013 che cerchi di ricostruire che cosa sta succedendo in questa macroregione tra l'Italia e la Francia per quanto riguarda i porti, la logistica e i valichi alpini, con

l'obiettivo principale di puntare alla sostenibilità dei trasporti all'interno di quest'area secondo gli obiettivi del protocollo di Kyoto per ridurre le emissioni in atmosfera. Ci sono quindi iniziative, progetti e attività diverse che cercheremo di mettere a sistema in questo progetto Interreg. Parto dal sistema portuale logistico del Savonese Bormide, così come è stato individuato nel Piano territoriale di coordinamento. Io sono il progettista del Piano territoriale di coordinamento, l'ho seguito dalla relazione fondativa, al documento degli obiettivi, fino al disegno dei progetti integrati del Piano territoriale di coordinamento. Questo progetto riguarda il sistema della portualità e della logistica.

Potete vedere il porto di Savona-Vado (*Fig1*) che qui è rappresentato in questo rettangolo in unico areale logistico, all'interno di questo areale ci sono le opere previste dal piano regolatore portuale e c'è la nuova piattaforma per i contenitori, la cui realizzazione è prevista per il 2010 e che porterà ad un notevole incremento del traffico di contenitori per questo porto. La piattaforma logistica dei due porti è strettamente collegata alle rete infrastrutturale: con la rete autostradale (l'autostrada costiera A10 Genova-Savona-Ventimiglia e l'autostrada A6 Savona-Torino), la rete ferroviaria (la linea Ventimiglia-Savona-Genova), la linea ferroviaria per il Piemonte verso San Giuseppe di Cairo che si sdoppia in due direttrici ferroviarie, una verso Ceva-Fossano-Torino, l'altra verso Acqui-Alessandria-Milano. Poi vediamo le strade provinciali e il sistema delle funivie per lo sbarco

PROGETTO INTEGRATO 1

Progetto integrato per la connessione logistica della Valle Bormida con la piattaforma dei porti di Savona e Vado e la riorganizzazione del comparto energetico.



SAVONA

- Nuove funzioni portuali legate all'attività crocieristica
- Integrazione del porto con la città
- Nuovo terminal per lo sbarco del carbone negli alti fondali
- Centro di ricerca per l'innovazione nei sistemi di trasporto e la logistica (Polo Universitario Savonese)
- Potenziamento e riorganizzazione della rete autostradale

SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ ED I TRASPORTI:

- Completamento dei raccordi del porto di Savona e Vado Ligure al sistema delle infrastrutture (autostrada e ferrovia)
- Adeguamento della linea ferroviaria Savona – S.Giuseppe di Cairo
- Potenziamento delle infrastrutture per le relazioni extraprovinciali
- Bretella autostradale Carcare - Predosa e prosecuzione verso la riviera di ponente

FIG.1

del carbone nel porto di Savona e l'inoltro verso il deposito di San Giuseppe. C'è un progetto di riorganizzazione delle funivie che porta l'attuale sbarco del carbone sulla diga dei Fondali dove possono andare navi più grandi ed è previsto anche un potenziamento di questo sistema per l'inoltro verso le aree di San Giuseppe dove c'è una cokeria (l'ultima cokeria ancora presente in Italia, l'altra era a Marghera ma è stata chiusa qualche anno fa) dalla quale parte il carbone su gomma o su ferro per le centrali della Val Padana. L'obiettivo di fondo di questo progetto è quello di integrare il porto con la città di Savona-Vado

e con il territorio vasto, in questo caso con il territorio provinciale, con queste aree di retroterra portuale, queste aree dismesse dalla chimica nella Val Bormida, attualmente in fase di bonifica e che possono essere recuperate per funzioni logistiche. Qui vedete (Fig.1 e Tav.1 pag.87) gli interventi sul sistema delle infrastrutture ovvero l'adeguamento della ferrovia e il sistema autostradale, con questa ipotesi di collegamento da Predosa verso il ponente savonese che nello studio di fattibilità è diventata la bretella autostradale Albenga-Millesimo-Pedrosa. Ci sono altri interventi: il collegamento del casello autostradale di Millesimo

alle aree ex Acna da recuperare per la logistica, varianti alle strade provinciali (l'ex strada statale 29) ed una serie di interventi infrastrutturali (Fig.2). Il collegamento del porto di Savona-Vado alla rete infrastrutturale è completato per quanto riguarda Vado, sia rispetto alla ferrovia sia rispetto all'autostrada. Si dovrà rimettere mano a questi collegamenti una volta che si realizzerà la nuova piattaforma, ma ci sono tutte le condizioni per realizzarli. Rimane per il porto di Savona (che è un porto storico, a ridosso di una città medievale) il problema dell'attraversamento dei mezzi pesanti che entrano ed escono dal porto di Savona ed attraversano la città.

Questo progetto integrato dà una serie di indicazioni ai comuni anche sugli interventi sul sistema infrastrutturale. Di queste indicazioni i comuni terranno conto man mano che redigono il proprio piano regolatore. Il motore della pianificazione è un motore lento, negli anni, man mano che i comuni faranno i piani

urbanistici adegueranno i loro strumenti a queste indicazioni. Poi c'è un altro motore, che è molto più veloce, quello dello sviluppo dei progetti, dove la Provincia svolge un'attività di supporto, di coordinamento e di cooperazione con i comuni e le comunità locali per trovare le intese e le opportunità di finanziamento per supportare questi progetti.

Qui vedete (Fig.1 e Tav.1 pag.87) il porto storico di Savona proprio visto dall'imbocco, questa è la nuova darsena ad alti fondali, qui in questo punto è previsto il nuovo sbarco del carbone per le funivie, questa è la galleria che collega quella che viene chiamata l'Aurelia bis di Vado con il porto, che ormai è in fase di completamento, al casello di Zinola.

Ecco qui vedete (Fig.1 e Tav.2 pag.87) il porto di Vado, queste sono le nuove banchine al confine verso Bergeggi. La piattaforma è prevista all'interno di questa rada come una penisola

PROGETTO INTEGRATO 1

Progetto integrato per la connessione logistica della Valle Bormida con la piattaforma dei porti di Savona e Vado e riorganizzazione del comparto energetico.



VADO LIGURE

- Sviluppo dei traghetti, autostrade del mare
- Potenziamento delle infrastrutture di servizio al porto
- Riqualificazione urbana e recupero del fronte mare
- Razionalizzazione e sbarco dei prodotti energetici e degli oli combustibili



VALLE BORMIDA

- Utilizzo di aree industriali dismesse come centro intermodale (distripark) a Cairo Montenotte (ex Agrimont) e a Cengio (ex Acna)
- Collegamento delle aree alla rete autostradale

FIG.2

che si innesta sulla linea di costa. Queste sono le aree ex-Acna dove il piano territoriale fa una previsione di distripark, ovvero il luogo dove arrivano i contenitori, vengono aperti e si fa un servizio di confezionamento, etichettatura, assemblaggio delle merci. Dentro questi distripark nascono aziende e attività che operano nel campo dei servizi alle merci. Si tratta di aree intorno ai 200.000 metri quadrati quindi molte piccole, rispetto alle previsioni della piattaforma di Alessandria dove si parla di 2.200.000 metri quadrati o rispetto alla previsione di Fossano, se non ricordo male, di 2.000.000 di metri quadrati.

Qui vediamo (*Tav.3 pag.88*) la rete transeuropea di trasporti, il Corridoio 5 Lisbona-Kiev, il Corridoio dei due mari. L'area identificata come "Arco Latino", questa regione del nord del mediterraneo, tra l'Italia, la Francia e la Spagna, che è l'area di maggior concentrazione in Europa della produzione e dei consumi. Qui vedete le rotte delle autostrade del mare che riguardano anche il nord del mediterraneo, ma che trovano un terminale proprio nel porto di Savona-Vado e anche su Genova. Qui vedete in modo molto schematico nella regione del nord ovest la situazione della logistica, delle piattaforme logistiche. I due porti di Savona-Vado e di Genova, che sono di per sé una piattaforma logistica, la valle Scrivia - storicamente e tradizionalmente - è un area di retroporto per l'import del porto di Genova, Novara che sta raddoppiando l'interporto, Chivasso o Orbassano per l'area del torinese, le aree logistiche in progetto su Alessandria e l'ipotesi di Fossano, infine questa nostra ipotesi di un distripark in val Bormida, in stretta connessione logistica con il porto di Savona-Vado.

Pochi giorni fa ci è stato consegnato lo studio sulle valutazioni di compatibilità degli interventi di potenziamento del sistema portuale di Savona-Vado con il sistema ferroviario.

Lo studio è stato realizzato dai nostri uffici insieme al Centro Studi Traffico di Milano e ci serve anche per costruire il sistema informativo

della mobilità della Provincia. Con questo studio abbiamo cercato di capire l'effetto delle opere previste dal piano regolatore portuale di Savona-Vado, soprattutto la nuova piattaforma per i container del porto di Vado di cui è prevista la realizzazione nel 2010, sul sistema ferroviario e autostradale.

Prendiamo in considerazione l'attuale rete ferroviaria (*Tav.4 pag.88*): la linea Ventimiglia-Savona-Genova, la direttrice da Genova verso Milano e verso Torino e poi la rete complementare. Nella direttrice che ci interessa, Savona-Cuneo, abbiamo delle capacità residue. Sulla linea Savona-San Giuseppe di Cairo (dove poi si diramano le due linee per Ceva-Fossano-Torino e per Acqui-Alessandria) abbiamo una capacità residua del 50% perchè attualmente è utilizzata al 50%. Sulla linea San Giuseppe di Cairo-Acqui-Alessandria abbiamo un utilizzo al 30% della linea con una capacità residua del 70%. Sulla linea San Giuseppe di Cairo-Ceva - Torino purtroppo c'è una capacità residua solo del 25% perchè è una linea a binario unico ed è già in parte utilizzata per la normale linea passeggeri e merci della Torino-Savona.

Per quanto riguarda il trend dei traffici marittimi containerizzati a livello globale c'è stato dal 1992 al 2004 un incremento medio annuo dell'8,5%. Per il 2015 è previsto un incremento fino a 178 milioni di teu come traffici containerizzati complessivi (*Tav.5 pag.89*). Anche i flussi tra Europa e Asia sono in continuo aumento con un incremento medio annuo dal 1999 al 2004 del 5,6% e la previsione fino al 2015 conferma questo andamento, quindi si prevede che nei prossimi 15 anni il traffico container tra l'Europa e l'Asia aumenti del 126% (*Tav.6 pag.89*).

Se vogliamo fare una specie di classifica dei porti rispetto ai volumi di traffico nel 2005 abbiamo: il porto di Savona-Vado con 0,225 milioni di Teu, il porto di Livorno con 0,601 milioni di Teu, Marsiglia con 0,908 milioni di Teu, la Spezia con 1,025 milioni di Teu, Barcelona con 2,071 milioni di Teu, Valencia con 2,151 milioni di Teu, e Algeiras, che è il Porto di Gibilterra con tutti

COMPATIBILITÀ DEL TRAFFICO GENERATO DAL SISTEMA PORTUALE DI SAVONA-VADO CON LA CAPACITÀ FERROVIARIA

PORTI ITALIANI:

al netto del transhipment Trenitalia Logistica trasporta il 21,5% del traffico marittimo containerizzato italiano.

PORTI ESTERI:

60% a Brema,
17% a Marsiglia.

PORTO DI SAVONA – VADO:

- funivia = 645.000 ton. (14%)
- ferrovia = 229.000 ton. (5%)
- gomma = 3,7 milioni ton. (81%)
- totale escluso traffici locali = 4,5 ml ton. (100%)
- totale compreso traffici locali = 13,4mln ton.

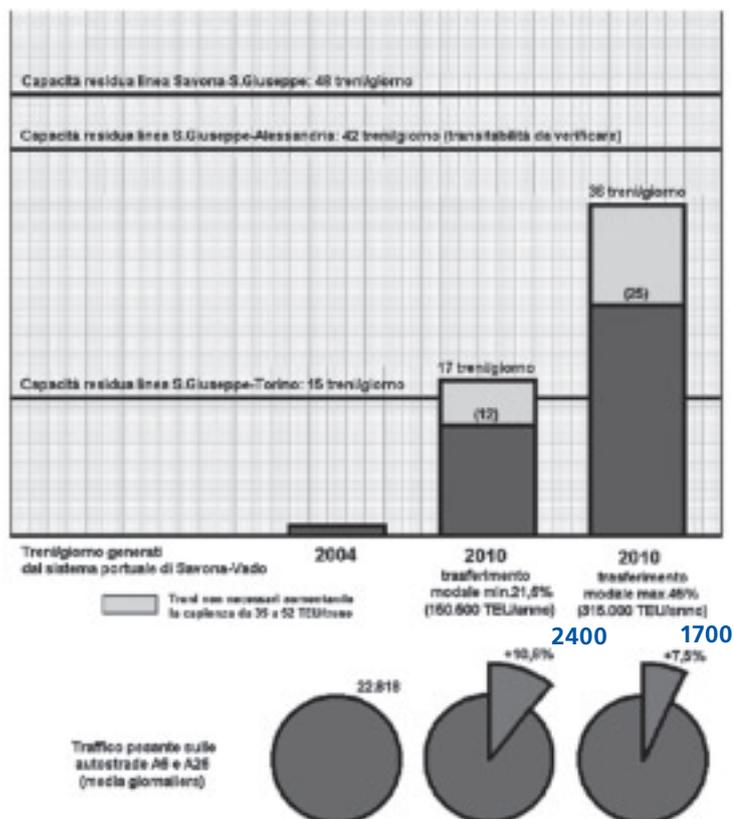


FIG. 3

i traffici verso il Nord Africa con 3,000 milioni di Teu (*Tav.7 pag.89*).

Il piano regolatore portuale di Savona prevede nel 2010 la realizzazione di questa piattaforma a 700.000 Teu quindi c'è un incremento notevole anche se come valori assoluti il porto di Savona-Vado non è molto significativo.

Dal 1998 al 2004 abbiamo riscontrato un incremento dei mezzi pesanti sul sistema autostradale con la realizzazione della piattaforma a Vado. Si va da un 7-8% circa per l'autostrada Savona-Ventimiglia, all'8% per la Torino-Savona, 5,8% per la Voltri-Gravellona Toce, 4,7% sulla Genova-Serravalle.

Possiamo osservare (*Fig.3 e Tav.8 pag.90*) la compatibilità del traffico che è generato dal sistema portuale di Savona-Vado in previsione nel 2010 rispetto alla capacità della ferrovia. Qui è stato ipotizzato il 21,5% che è attualmente il

trasferimento modale massimo che si riscontra nella media dei porti in Italia. Questa è una previsione ottimistica, al 45%, si va verso questo obiettivo di trasferire la maggior quantità possibile di merce su ferrovia e vedete che arriveremo con la piattaforma di Vado a 17 treni/giorno fino a 36 treni/giorno che smaltiscono i famosi 700.000 Teu in arrivo nel porto. Sulla linea Savona-San Giuseppe, che è quella a due binari separati, c'è una capacità residua di 48 treni al giorno, sulla linea San Giuseppe-Alessandria-Milano 42 treni al giorno, sulla San Giuseppe-Torino soltanto 15 treni al giorno. Sul sistema autostradale invece ci sarebbe un incremento di 2.400 mezzi pesanti ipotizzando una modalità di trasporto su ferro del 21,5%. Con un previsione ottimistica del 45% sarebbero invece 1.700 veicoli al giorno aggiuntivi.

In questa immagine (*Tav.9 pag.90*) si può vedere

la linea Albenga-Millesimo Predosa, lo studio di opportunità che abbiamo sviluppato con i nostri uffici con il supporto del Centro Studi Traffico. Questa connessione autostradale, così come è stata prevista dallo studio, prevede il collegamento sulla A10 Genova-Savona-Ventimiglia, il raccordo all'altezza di Millesimo con la Torino-Savona e poi il vecchio progetto della Carcare-Predosa con il collegamento a Predosa all'autostrada Voltri-Gravellona Toce (Fig.4).

Abbiamo fatto una simulazione di scenario: questa nuova bretella autostradale avrebbe 18.000 veicoli al giorno nel tratto tra Albenga e Millesimo e 12.000 veicoli al giorno nel tratto tra Millesimo e Predosa, il traffico costiero dell'autostrada A10 si alleggerirebbe tra Albenga e Savona del 44% e tra Savona e Genova del 22%. E' significativo anche il decremento percentuale di traffico del 28% sulla Voltri-Alessandria (Tav.10 pag.91). Vediamo ora i mezzi pesanti: sostanzialmente

avremmo una riduzione del 57% per il tratto Albenga-Savona, del 35% per il tratto Savona-Genova e del 38% per il tratto Voltri-Gravellona Toce. Questi sono dati significativi se pensate ad un'autostrada che collassa tutti i fini settimana turistici, ad una autostrada che ha un incremento medio annuo dell'8% dei mezzi pesanti (Tav.11 pag.91).

La Tavola con l'ipotesi di tracciato sintetizza gli indicatori contenuti nella Valutazione Ambientale Strategica del nostro Piano Territoriale di Coordinamento secondo tre principali tematiche: insediative, ambientali e idrogeologiche. Sostanzialmente questo tracciato evita il sistema delle aree protette, evita le aree carsiche, evita i nuclei rurali, evita il territorio insediato, le frane, le aree inondabili, insomma sta attento alle sensibilità del territorio, dell'ambiente e del paesaggio così come sono state segnalate nel piano territoriale (Tav.12 pag.92). In effetti dalle prime presentazioni che abbiamo fatto in Valle Bormida con le comunità

CONNESSIONE AUTOSTRADALE ALBENGA-MILLESIMO-PREDOSA



STUDIO DI OPPORTUNITÀ

FIG.4

I CORRIDOI EUROPEI

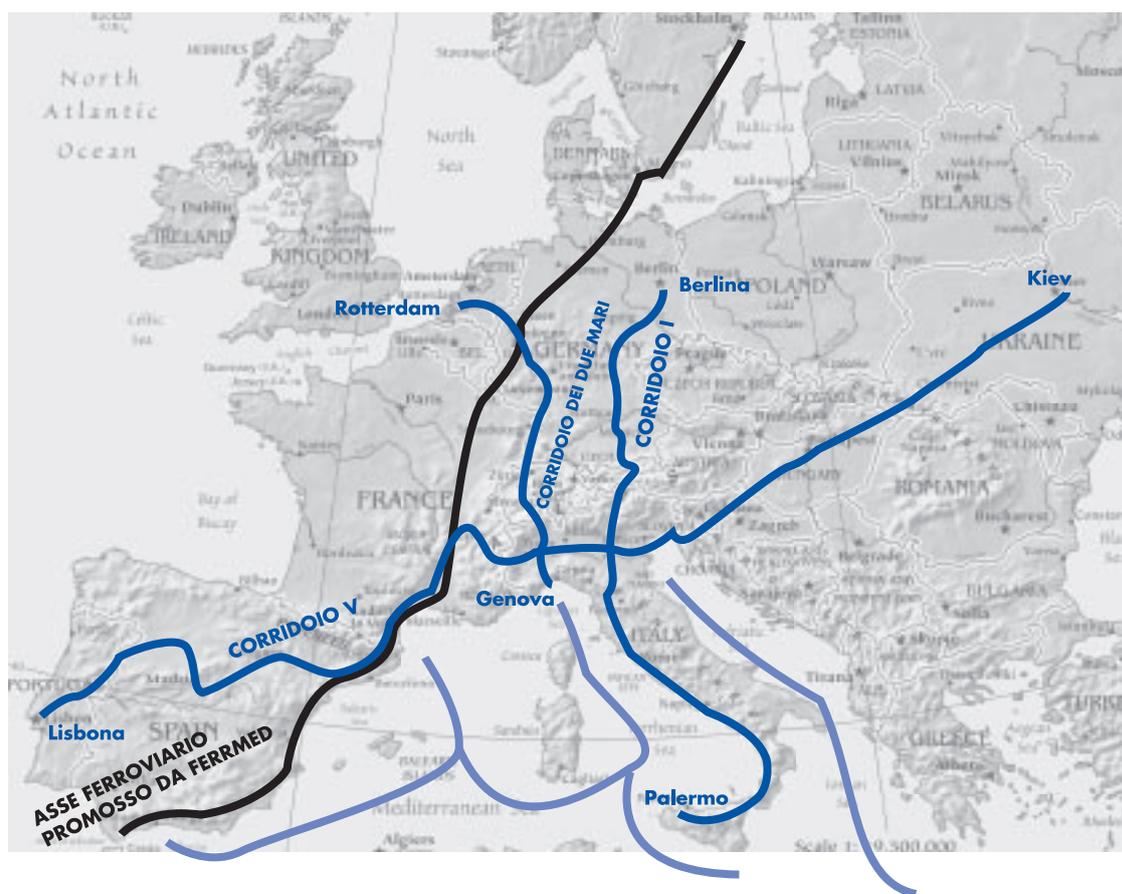


FIG.5

locali c'è stata un'accoglienza favorevole.

È un'autostrada molto costosa, si parla di 4 miliardi di euro (Tav.13 pag.92).

L'asse ferroviario Ferrmed, un'iniziativa della Spagna, che dalla Spagna attraversa la Francia e raggiunge il Nord Europa fino a Stoccolma è un progetto molto importante di cui tenere conto quando si fa il quadro a livello europeo delle iniziative e dei progetti che sono in atto perché è significativo anche per i traffici e per i porti che dalla Spagna vanno verso il Centro o il Nord Europa (Tav.15 pag.93).

Abbiamo rappresentato sulla carta il nostro Nord Ovest con gli areali della logistica: il nostro sistema portuale logistico del Savonese Bormide, Fossano, Torino, Alessandria, tutto l'Alessandrino, il porto di Savona, il porto di Genova, l'asse dei due mari, il Corridoio 5. L'asse Marsiglia-Lione-

Parigi, questo asse Nord Sud, è un'asse molto forte e trova un parallelo speculare nell'asse Genova-Rotterdam, il Corridoio dei due mari (Tav.16 pag.94).

Per loro questo è un asse sovraccarico, quindi cercano di alleggerire questa direttrice. Per questo puntano su questa direttrice complementare per Gap con l'autostrada, che è ancora in fase di realizzazione perché ci sono state delle opposizioni alla sua realizzazione intorno a Gap. Ora la situazione si è sbloccata e l'autostrada sarà completata. Comunque esiste già una linea ferroviaria sulla direttrice Marsiglia-Gap-Grenoble. È significativa anche la specularità con il nostro asse, l'asse Savona-Cuneo-Torino con questa prosecuzione sulla Valle d'Aosta con il traforo ferroviario del gran San Bernardo verso il Vallese e il centro Europa (Tav.17 pag.94). Questo è un corridoio costiero molto forte che per i francesi è

un grosso problema ma lo è anche per noi, per la nostra provincia turistica del ponente savonese. Un progetto Interreg che studia la situazione dei trasporti, della logistica, della portualità, dei valichi alpini, e delle relazioni tra territori contermini di questa macroregione delle Alpi Mediterraneo deve necessariamente affrontare il tema del decongestionamento, dell'alleggerimento del corridoio costiero dall'attraversamento delle merci e dei mezzi pesanti portando il più possibile le merci su ferro, inoltrandole subito verso l'interno attraverso i porti e portandole sul Corridoio 5 (che secondo l'Unione Europa dovrebbe portare le merci tra l'est e l'ovest dell'Europa) e attraverso le autostrade del mare, quindi da porto a porto (Siviglia, Barcellona, Marsiglia, Savona, Genova). Un progetto Interreg di questo tipo deve fare di questo territorio un territorio della qualità, un territorio del turismo, dove la mobilità è legata appunto al turismo, alla residenza turistica, ai prodotti tipici, allo scambio di prodotti di qualità per migliorare le condizioni ambientali. Quindi all'interno di questo progetto Interreg su cui stiamo lavorando, l'obiettivo della Francia e dell'Italia sarà comune: edificare questa macroregione come una regione non

più attraversata dai traffici delle merci e dei mezzi pesanti. Avremo altri incontri, il primo si terrà lunedì 24 aprile con la Regione Paca, per sviluppare questi progetti ai quali stiamo lavorando insieme al Comune di Cuneo, la Provincia di Cuneo, la Regione autonoma della Valle d'Aosta.

COORDINATORE DEL TAVOLO

Ringrazio l'architetto Schizzi per il suo intervento davvero interessante e che dimostra come non si possa assolutamente prescindere da un'analisi e da una lettura dei dati molto precisa e preliminare alla costruzione di un modello logistico pertinente per i nostri territori Cuneese e Savonese. La nostra assistenza tecnica sta lavorando in stretta collaborazione con Ennio Rossi e la struttura della Provincia, rappresentata dall'architetto Schizzi. Penso che la Albenga-Millesimo-Pedrosa sia un'ipotesi estremamente interessante per l'alleggerimento dei traffici costieri ma anche per la programmazione viaria del Basso Piemonte. Passerei ora all'intervento dell'amico Ennio Rossi del Comune di Savona, che ci presenterà i risultati del loro programma S.I.S.Te.M.A. dal titolo E.S.E.M.P.I.O.

Programma S.I.S.Te.M.A. di Savona: E.S.E.M.P.I.O.

ENNIO ROSSI - *Responsabile dell'Ufficio Progetti Speciali e Grandi Infrastrutture del Comune di Savona*

Grazie Elena, ringrazio l'assessore Mantelli, il Comune di Cuneo, la Provincia e il Ministero delle Infrastrutture che ci hanno dato l'opportunità di poter dialogare assieme, di poter anche lavorare assieme. Io partirò da un po' più distante cercando di essere conciso anche perché tante cose sono state già dette dall'amico Antonio e perché il nostro progetto non poteva fare altro che verificare le previsioni del piano provinciale congiuntamente con il quadro strategico dell'area di Cuneo. Il Ministero delle Infrastrutture, con il suo Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, ha individuato i singoli tasselli del mosaico facendoli coincidere con i territori di quei comuni che rappresentano i singoli contesti di riferimento del sistema multipolare complessivo.

Infatti con decreto dell'ottobre 2004 sono state individuate undici città del Nord e del Centro Italia cui affidare le risorse, affinché capiscano di quali azioni infrastrutturali e immateriali necessitano per poter rimanere ancorate ai grandi corridoi infrastrutturali europei e affinché possano migliorare in produttività. Questo è quanto abbiamo recepito dal messaggio del Ministero. Savona e Cuneo per la loro posizione geografica e strategica, ma soprattutto per la dinamicità dimostrata nel saper cogliere le occasioni di valorizzazione innovativa che il Ministero negli anni ha offerto su questo tema (P.R.U.S.S.T., Urban e Contratti di Quartiere), sono state tra le selezionate. Con problematiche diverse, ma seguendo un percorso parallelo e reciprocamente condiviso, sono stati elaborati i progetti. Il mio compito è quello di esporre in breve il progetto di Savona.

Il progetto pilota E.S.E.M.P.I.O. intende essere un tassello significativo del complesso e articolato

mosaico che deve comporre il sistema logistico portuale del Nord Ovest italiano per costituire un'effettiva compagine alternativa agli analoghi raggruppamenti, più che consolidati, del Nord Europa. Gli sforzi che le pubbliche amministrazioni e le regioni Liguria, Lombardia, Piemonte ed Emilia stanno facendo nei territori di rispettiva competenza devono quindi essere coordinati mirando al perseguimento dell'obiettivo comune di fare sistema per diventare maggiormente competitivi a livello europeo. "Fare sistema" per noi significa sforzarsi di lavorare insieme ad altri partner opportunamente selezionati, su uno stesso progetto, con un approccio collaborativo e attraverso una metodologia aperta al confronto ed alla condivisione. Significa anche ricercare i soggetti e le forze economico-finanziarie capaci di attrarre gli ingentissimi capitali che si vedono necessari per la realizzazione e la gestione delle opere pubbliche di grandi dimensioni. Il progetto pilota "Competitività territoriali Savona Porto" denominato E.S.E.M.P.I.O., sviluppando tale logica d'insieme, cerca di delineare il quadro di riferimento alle varie scale, precisando anche le varie novità nel frattempo intervenute e indicando gli scenari da raggiungere. L'idea di progetto si sostanzia con l'obiettivo di favorire la massima operatività alla componente savonese del porto di Savona-Vado affinché possa essere in grado di svolgere il ruolo produttivo potenzialmente presente e contribuire al contempo all'arricchimento della vitalità del limitrofo contesto urbano senza penalizzarne il riassetto urbanistico (che proprio attorno al vecchio porto si sta realizzando a completamento del disegno strategico delineato dal P.R.U.S.S.T.).

Il nostro progetto è stato portato avanti attraverso l'elaborazione di azioni di sistema, di

IL SISTEMA LOGISTICO INTEGRATO



Fonte: PTC Provincia di Savona

FIG.4

azioni di contesto e di azioni locali. Le proprietà infrastrutturali di sistema che interessano l'ambito portuale savonese ed il sistema logistico integrato del Nord Ovest in generale possono così essere riassunte: il Corridoio 24 Genova-Rotterdam, il Corridoio 5 Lisbona-Kiev e le autostrade del mare del Mediterraneo orientale. Tralascio i primi due per soffermarmi su quello che per noi rappresenta il tema di maggior interesse, ovvero l'azione di sistema numero 3, le autostrade del mare del Mediterraneo occidentale. Il progetto, conosciuto comunemente come autostrada del mare, risulta di fondamentale importanza per l'Italia e in particolare per la Liguria e il Piemonte e rientra nei progetti prioritari presentati dalla Commissione europea Van Miert sulla revisione della rete TEN.T. Il programma consentirebbe infatti all'Italia di assumere un ruolo importante sfruttando la felice posizione geografica che la vede quale piattaforma naturale dell'Europa nel Mare Mediterraneo. In tal modo,

con degli investimenti modesti di infrastrutture, si garantirebbe un equilibrio modale, contribuendo alla diminuzione del traffico su gomma. La Liguria, che rappresenta un naturale sbocco al mare della regione logistica della regione del Nord Ovest, deve cogliere le opportunità che nasceranno in tale contesto, attraverso l'elaborazione di accordi con i porti e le dogane del bacino mediterraneo. Così facendo il Nord Ovest si candida a diventare naturale porta e via di transito con la sponda sud e quella del nord del Mediterraneo direttamente connesso alla rete TEN.T sia sull'asse Est-Ovest tramite il Corridoio 5, che lungo l'asse Nord-Sud tramite il Corridoio 24.

Esaminando la situazione siamo giunti alla conclusione che il sistema infrastrutturale esistente ed il collegamento tra i nostri due territori, per noi, non sono poi così critici, salvo gli interventi che in parte aveva illustrato l'architetto Antonio Schizzi e dei quali sicuramente il più importante è

la nuova bretella autostradale Albenga-Millesimo-Pedrosa. Infatti l'amico Antonio ha evidenziato come le ferrovie dispongano ancora di molte tracce libere. Il problema, semmai, si pone nei confronti del rapporto con le ferrovie. Prima di passare all'azione di contesto vorrei riportare in breve alcuni dati relativi al porto di Savona-Vado. Lo scalo di Savona-Vado rappresenta il cardine del sistema logistico integrato del savonese e negli ultimi anni ha mostrato segnali di forte cambiamento, grazie alle azioni mirate condotte dall'autorità portuale di Savona ed all'efficacia collaborazione condotta con gli Enti territoriali nella fase di pianificazione dei progetti. E' abbastanza singolare che non ci sia un coordinamento tra i porti. I porti in Italia oggi sono sempre in competizione uno con l'altro. E' la bravura di un Presidente di Autorità portuale a far sì che determinati traffici vadano da una parte anziché da un'altra. La Regione Liguria insieme alla Regione Toscana sta, ma solamente in questo momento, cercando un dialogo e sta cercando di dare un po' di ordine alla materia dei porti.

Noi a Savona abbiamo attratto nei porti dei traffici che ruotavano su Genova, ma questo non è un dato estremamente positivo, perché non c'è stato un aumento globale: non c'è stata una saturazione ma semplicemente un'altra realtà portuale che è stata meno brava di noi nel mantenersi. Questa è una riflessione che a livello di Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti va fatta: oggi non c'è una regia nazionale sui porti, almeno non risulta a noi.

Nell'agosto 2005 è stata data via libera all'adeguamento dell'espansione prevista dal piano portuale che ha permesso al porto di Savona-Vado, che nel 2006 ha movimentato oltre il 16,5 milioni di tonnellate, di rafforzare notevolmente le proprie quote di mercato e di fare quindi decollare una piattaforma logistica integrata, basata su un sistema di trasporto ferroviario rapido ed efficiente in grado di connettere gli scali portuali alle aree retroportuali della Valle Bormida e del Basso Piemonte. L'opera attorno al quale si è incentrato l'impegno da parte dell'autorità portuale di Savona, che rappresenta il centro nevralgico del sistema logistico integrato del

Savonese e delle valli Bormide, è costituito da una piattaforma multipurpose indicata precedentemente dall'architetto Schizzi nella rada nel bacino di Vado. Tale struttura è dimensionata per una potenzialità di circa 750.000 Teu e avrà circa 600.000 metri lineari di accosto con un pescaggio minimo a meno 15 metri, quindi si colloca in posizione privilegiata rispetto agli altri porti soprattutto per la profondità dell'accosto.

Avrà dei collegamenti dedicati ed esclusivi alla rete viaria interna con allaccio diretto tra le autostrade e il varco portuale. Oggi l'autorità portuale ha già individuato, attraverso un bando, il soggetto che dovrà occuparsi della progettazione esecutiva e della costruzione e della gestione della parte del terminal. Il soggetto individuato è la Maersk, uno dei colossi mondiali del settore, la quale ha manifestato il proprio interesse a realizzare l'opera almeno parzialmente e con fondi propri. Alle luce di tale considerazioni lo sviluppo di Savona-Vado risulta indissolubilmente legato ad un elevata efficienza nella capacità di smaltimento e agli incrementi di traffico a destinazione. In tale contesto, a differenza delle altre realtà portuali dell'alto Tirreno, Savona-Vado presenta delle note positive, dettate dal recente raddoppio dall'autostrada A6 Savona-Torino, dalla ormai prossima conclusione dei lavori per la costruzione del nuovo asse autostradale Cuneo-Asti (che garantirà inoltre una rapida connessione di Savona alla Torino-Piacenza ed al Nord-Est senza gravare sul Nord genovese) e dalla presenza di direttrici ferroviarie con un grande margine di capacità, utilizzabili senza necessità di investimenti di natura infrastrutturale. Questo ultimo elemento 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. L'autorità portuale, insieme a Trenitalia, a Cargo e ad altri operatori, ha infatti deciso di sviluppare un progetto per gestire in modo autonomo, mediante un soggetto certificato, la trazione sulle due linee di valico che da Savona convergono su San Giuseppe di Cairo per poi dipartirsi verso Torino

ed Alessandria. Uno degli elementi critici è dovuto al fatto che c'è una pendenza difficile da superare con un solo locomotore, per cui l'autorità portuale ha pensato di comprare sei locomotori per portare direttamente oltre l'Appennino i convogli del porto di Savona.

Tramite un bando europeo è stata affidata all'azienda Serfer la gestione in esclusiva delle manovre ferroviarie e portuali, con consegna dei convogli al parco Doria, che è il parco ferroviario di Savona. Questa azienda effettuerà anche il trasporto a destinazione nella prima fase attraverso San Giuseppe-Alessandria, quindi farà passare l'Appennino a questi convogli. A questo scopo l'autorità portuale ha messo a disposizione del sistema quattro locomotive elettriche e sei macchine

da manovra. Sulla realizzazione di tale progetto abbiamo grandi problemi legati al rapporto con le ferrovie che pongono sempre incredibili difficoltà per l'uso delle loro linee ad altri operatori, tant'è vero che oggi le macchine sono state prestate a Genova per fare le manovre interne. La realizzazione di tale progetto è considerata la spina dorsale del sistema logistico integrato del Savonese e delle valli Bormide, andando ad integrare il porto di Savona con le nuove aree industriali dismesse tra Liguria e Piemonte e assicurando nuovi spazi per la logistica e la distribuzione merci.

Noi abbiamo tre aree a filo costa, aree che ovviamente hanno delle dimensioni ridicole rispetto alle esigenze future. Ognuna di queste tre piccole aree si specializzerà per una logistica, definiamola di



Porto di Vado



Cokeria di Bragno

nicchia, per qualche merce particolare da smistare. Poi abbiamo delle aree individuate nell'entroterra: le aree principali dell'ex ACNA di Cengio, nel comune di Cairo Montenotte ci sono le aree dell'ex-Agrimon, le aree della Rocchetta di Cairo e poi abbiamo delle aree nel comune di Dego.

Nell'ambito dell'azione di sistema contesto "Cuneo come porta del sistema logistico integrato Ligure Piemontese", il polo logistico agro-alimentare del cuneese completerebbe il sistema di logistica integrata a capo del porto di Savona-Vado Ligure, permettendo allo stesso di bilanciare i flussi in export, tradizionalmente più bassi rispetto alle importazioni. Il porto di Savona conta molto sull'apporto che gli potrà dare Cuneo perché ha necessità di andare a ricreare questo equilibrio. Oggi abbiamo il 90% di merci in import con il 10% in export. Cuneo, con i suoi prodotti agro-alimentari di eccellenza, ma anche con altri partners, può aiutarci a migliorare questo rapporto.

La realizzazione di un sistema logistico integrato non può prescindere dall'efficienza della rete infrastrutturale, che deve essere in grado di connettere in tempi brevi le aree di stoccaggio e di manipolazione delle merci al sistema portuale ligure da un lato, ed ai mercati interni dall'altro.

A livello di contesto, l'intervento sulle strutture di trasporto essenziali al rilancio economico delle aree sono le seguenti: la bretella autostradale Albenga-Millesimo-Pedrosa, il completamento dell'Asti-Cuneo, l'Aurelia Bis. Noi abbiamo un problema di strozzatura perché sostanzialmente abbiamo un'unica strada, l'Aurelia, parallela alla costa. Attualmente abbiamo la progettazione definitiva approvata e siamo in attesa dei finanziamenti per realizzare una Aurelia Bis, una Aurelia che sostanzialmente corra tra l'autostrada e l'attuale Aurelia e consenta di bypassare il nodo di Savona che è problematico come traffico. Non riusciamo a trovare soluzioni a riguardo, anche se abbiamo avviato lo studio siamo ancora in attesa dei risultati su come uscire dal porto di Savona: è un porto storico, a ridosso di una città medievale, ed è di difficile soluzione il problema del conferimento delle merci.

Un'azione di contesto sulla quale noi sicuramente

puntiamo molto è l'adeguamento del casello di Millesimo e dei collegamenti all'area industriale del Terminale Cengio, ovvero, al fine di poter dare l'adeguato sviluppo alle aree dell'ex ACNA, è opportuno che venga costruita una viabilità alternativa alla strada provinciale che attualmente collega Millesimo a Cengio, attraverso una connessione diretta all'autostrada di Millesimo, evitando le problematiche di connessione attuali. Il potenziamento verso Cengio diventerà parte integrante del sistema stradale di scorrimento soprattutto per il traffico pesante, costituito dalle varianti di attraversamento dei centri abitati di Millesimo e Roccavignale che l'Anas ha recentemente realizzato.

Per concludere si può quindi rilevare come l'elemento portante del nostro progetto è riferibile alla capacità che il sistema avrà di calcolare l'aumento dei traffici determinato dalla congiuntura internazionale e quindi di sfruttare al meglio la presenza di linee direttrici ferroviarie con grandi margini di capacità, senza rendere necessari grandi investimenti di natura infrastrutturale. In tale contesto è fondamentale l'atteggiamento di FS che dovrà essere più fattivo e propositivo rispetto a quello che è stato fino ad oggi. Le infrastrutture stradali esistenti sul nostro territorio permettono di garantire un livello soddisfacente di comunicazione tra Savona, il suo porto e la città di Cuneo. Occorre quindi proseguire nella strada intrapresa, con un rapporto stretto che abbiamo, come diceva il vice sindaco Mantelli, e che ci consente di costruire una serie di relazioni commerciali e culturali per affrontare le nuove sfide nel modo migliore. Grazie.

COORDINATORE DEL TAVOLO

Grazie a Ennio Rossi. Credo che dopo il tuo intervento occorra riconoscere un ulteriore merito al Ministero delle Infrastrutture che ha accomunato Cuneo e Savona nell'ambito del programma S.I.S.Te.M.A. favorendo l'incontro fra le due aree geografiche e fra i nostri enti. Penso che sia estremamente utile lavorare insieme e questa giornata di lavori lo dimostra.

TAVOLA ROTONDA

Cuneo: territorio-snodo dello spazio policentrico europeo

FRANCO CHITTOLINA - *Presidente di APICE*

Buongiorno. Credo che questa mattinata abbia disegnato egregiamente la situazione del territorio. Questo pomeriggio riprenderemo i lavori con una riflessione più complessiva sullo sfondo europeo e sulle ricadute sul nostro paese e sulla nostra regione. Credo di essere stato onorato di questo incarico perché sono responsabile di un'associazione che ha l'ambizione di lavorare all'incontro tra le culture in Europa, ma anche in qualità di neo componente di quel consiglio di indirizzo che è stato insediato la settimana scorsa in Regione per l'internazionalizzazione delle regioni e, in quest'ultima veste, sono qui per ascoltare ed annotare diligentemente le osservazioni che potrebbero essere utili per promuovere questa dimensione nella Regione Piemonte.

Vorrei fare una sobria introduzione relativa un po' al contesto europeo e agli scenari che ci aspettano in questo contesto per poi lasciare la parola agli attori del territorio.

Come ricorderete bene, attorno al 1989 Fukujama ci spiegò che la storia era finita, poi ci siamo accorti che stava appena ricominciando e si sarebbe poi mossa verso i grandi movimenti. E quando la storia muove, muove anche la geografia, immancabilmente. Si è mossa molto la geografia dell'Unione Europea di questi cinquant'anni: sia al suo interno che ai suoi confini. La geografia dell'Unione Europea in cinquanta anni non soltanto ha conosciuto questi grandi ampliamenti che ci hanno portato oggi da sei a ventisette paesi, ma si è mossa anche su dei vettori diversi. Semplificando possiamo dire che fino al 2000 la geografia dell'Unione Europea si è mossa sulla direttrice Nord, dal 2004 ad oggi massicciamente sulla direttrice Est, Nord-Est. Il nostro problema oggi è di capire, in futuro, in quale direzione si muoverà; e c'è una

direzione obbligata: avendo completato ormai tutti gli altri punti cardinali, ne rimane solo uno a disposizione ed è il Sud-Est, che è fatto dell'ingresso atteso, fra qualche anno, dei paesi balcanici, è fatto molto probabilmente della Turchia e forse anche di altri movimenti, di accordi rafforzati nell'area mediterranea. Questo disegno è già un pezzo di scenario futuro.

Cosa vuol dire questo per la nostra Provincia? E per il nostro paese? Vuol dire che questo nostro paese, questa nostra Provincia si sono spostate da una posizione di apparente centralità: quando nell'Unione Europea eravamo in sei il centro geometrico stava all'incirca su Lione. Poi le cose sono cambiate: il baricentro si è spostato prima verso Parigi, poi al confine col Belgio, oggi è dalle parti di Berlino. Quindi molto è cambiato da allora e progressivamente questa nostra centralità è scivolata, la nostra posizione è scivolata in periferia, una periferia duplice che rischiava e rischia forse ancora di penalizzarci: una periferia dell'Italia ma anche una periferia dell'Europa. La somma di due periferie può pesare gravemente sugli sviluppi futuri, ma la geografia sta cambiando e in questo momento il vettore si muove in altre direzioni, verso Est e verso Sud-Est dell'Unione. Questo significa che, se non possiamo illuderci di avere riacquisito una centralità, una posizione di snodo forse sì. "Snodo" è una delle parole chiave, che io ho sentito questa mattina e che mi sembra perfettamente pertinente rispetto alle nuove prospettive che si stanno annunciando anche per questo territorio. Ancora una considerazione breve: ci sono delle scadenze sulle quali è già possibile riflettere, citando nuovamente un'altra parola chiave di questa mattina "la visione strategica" che vuol dire programmazione con tempi più lunghi. Cito

tre scadenze future, giusto per dare un'idea dello scenario che si sta prospettando.

Il 2009 sarà un anno importante perché sarà l'anno delle elezioni del nuovo Parlamento Europeo e dell'insediamento della nuova Commissione Europea e probabilmente dell'entrata in vigore del Trattato Costituzionale, o almeno di una sua parte. Complessivamente cosa significa? Ci sono delle buone probabilità che il 2009 sia l'anno di un rafforzamento della governance europea e quindi, per ricaduta, anche delle governance che si articolano con quella europea: quindi degli stati membri e dei poteri locali.

Subito dopo il 2010: l'anno in cui scade un progetto che fu ambizioso e che non è veramente in corso di realizzazione come si sognava: la strategia di Lisbona, quella che avrebbe dovuto, dal 2000 al 2010, condurci ad essere l'economia più competitiva del mondo, l'economia della competenza ecc. Sono tutte cose che, a sette anni di distanza, non si può dire che siano state realizzate per i sette decimi. E' vero che la congiuntura economica è stata difficile, è vero che sono entrati nuovi paesi che stentano a fare squadra come i vecchi che c'erano, è vero che i vecchi hanno qualche difficoltà. Insomma ci sono una serie di attenuanti, ma direi che la fotografia oggi realistica e lucida della strategia di Lisbona è quella di un piano che era ambizioso e che ha qualche difficoltà a realizzarsi.

Infine il 2013. Questa è una data che oggi abbiamo già sentito parecchie volte perché una data in cui vengono a scadenza le prospettive finanziarie che hanno avuto inizio quest'anno: 2007- 2013. Il 2013 è l'anno in cui verranno adottate le prospettive finanziarie del 2008 e successivi. Bisogna pensarci

adesso. Io non sono convinto che tutti abbiamo capito che le prospettive finanziarie dell'Unione Europea, quelle settennali, costituiscono il vero bilancio dell'Unione Europea. I bilanci annuali rappresentano delle semplici trascrizioni, con flessibilità molto limitata. Il punto si gioca di sette anni in sette anni. Occorre entrare sempre di più in questa mentalità, anticipare questi eventi. Insomma se, come nel Piano Strategico, la data riferimento è il 2020, già adesso bisogna pensare a lavorare per le nuove prospettive finanziarie dell'Unione Europea del 2014. Non ho esagerato, vi prego di credermi, è già ora di pensarci.

A questo punto, prima di lasciare la parola ai nostri ospiti, vorrei soltanto dire che sui nostri territori cresce la consapevolezza che l'Europa è un attore importante, è un attore i cui messaggi, magari non registrati subito, fanno comunque strada e si traducono poi in comportamenti e in vincoli per i nostri territori. L'Europa guarda sempre di più alle macroregioni, cerca dei modelli di sviluppo sostenibili che siano condivisi da una parte e dall'altra della frontiera e si aspetta da noi una cultura della programmazione che lavora con degli strumenti come quelli dei piani strategici.

Credo che, di queste cose, possano parlarne con competenza e con conoscenza delle difficoltà e delle opportunità che ha questa nostra regione, i nostri ospiti di oggi. Nell'ordine intervengono l'architetto Francesco Giacobone, che è il coordinatore tecnico nazionale del programma S.I.S.TeM.A. del Ministero delle Infrastrutture e poi man mano ci avvicineremo al nostro territorio, con gli interventi della Regione e della Camera di Commercio di Cuneo.

Grazie.

Azioni Integrate Innovative

FRANCESCO GIACOBONE - *Coordinatore nazionale del Programma S.I.S.Te.M.A.
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Agli inizi degli anni novanta gli ambiti tecnici e giuridici dell'urbanistica ordinaria risultavano inadeguati rispetto alla realtà e l'intero quadro di riferimento giuridico-normativo appariva in crisi rispetto alla diffusione di pratiche di partenariato o di concertazione finalizzate alla formazione e all'attuazione dei progetti di trasformazione urbana. Proprio in quel momento il Ministero dei Lavori Pubblici, oggi Ministero delle Infrastrutture, si fece promotore di programmi di trasformazione e riqualificazione urbana, territoriale e infrastrutturale basati sul profondo legame che esiste tra sviluppo economico e sviluppo territoriale.

Era ormai manifesta una preoccupante incertezza nella programmazione delle operazioni. La costruzione unitaria del *landscape* urbano, le realizzazioni, le sistemazioni degli spazi pubblici, l'architettura del paesaggio e delle reti, la ricerca linguistica espressa nei manufatti realizzati erano obiettivi che apparivano impossibili da conseguire nell'ambito delle procedure tradizionali di pianificazione.

Gli indirizzi strategici dell'azione del Ministero cominciarono a formarsi dal riconoscimento della mutazione negli scenari delle politiche territoriali, infatti le pratiche lineari della pianificazione non erano trasferibili nei territori urbani in mutazione e nel contesto del decentramento delle competenze in materia di urbanistica. Nei siti delle vecchie industrie o degli ambiti industriali, in situazioni di stagnazione dei processi di valorizzazione economica l'operatore pubblico era già condotto a svolgere un ruolo più ampio di coordinamento di progetti, la cui natura e le cui temporalità non dipendevano più dalla sua sola abilità. Egli doveva farsi carico della progettazione generale a lungo termine,

adattandosi con continuità all'evoluzione del contesto politico, economico, tecnico e finanziario.

Tutto ciò con la necessità di richiedere di agire con metodi orientati al lavoro in partenariato con altri soggetti amministrativi ed economici, in condizioni di "pari dignità" di ruoli, con la necessità di sopperire con montaggi giuridici inediti alle mancanze del quadro regolamentare, troppo rigido o inadatto in quel dato contesto.

A monte, e alla grande scala dell'agglomerazione urbana o di un territorio esteso, una tappa strategica consisteva nell'identificare le poste in gioco, i punti di forza e di debolezza di una data situazione, rispetto alle attese di sviluppo di un territorio. Gli esiti di tale approccio, dal punto di vista spaziale, sono divenuti, sempre più, materia e responsabilità della pianificazione del territorio. Questo processo è spesso di lunga durata e riunisce numerosi soggetti: le collettività locali, le istituzioni pubbliche presenti alle diverse scale territoriali, gli attori economici e sociali, gli esperti di differenti ambiti tecnici. Lo spazio fisico prodotto dall'interazione di questi soggetti, se concepito come opera collettiva e condivisa, è ciò che può essere definito progetto di territorio.

A volte i progetti di territorio avviano delle trasformazioni su vasti territori e i loro effetti si estendono ben al di là del loro stretto perimetro di intervento. Questi cambiamenti di scala e di livello di complessità segnano il passaggio da un sistema di riferimento, quello della singola città, ad un altro, quello della conurbazione metropolitana ovvero di entità geografiche ancora più ampie.

Ma questo è anche il passaggio da un sistema di riferimento sociale, quello del cittadino abitante

in un dato comune, a quello di popolazioni differenziate e sempre più mobili in spazi dilatati e frammentati da molteplici polarità. Insomma, i **“Programmi complessi”** del Ministero iniziarono a sperimentare forme di intervento che muovendosi tra progettazione dello spazio fisico e pianificazione dello sviluppo locale, hanno percorso la nuova politica regionale, sono state le **prove di innovazione** di quel processo che qualcuno ha definito di contrattualizzazione dei rapporti tra Amministrazioni pubbliche e tra queste e i privati.

Un processo che ha incentivato il ricorso al linguaggio tecnico, ad analisi quantitative, all'utilizzo di sistemi di verifica dei risultati degli accordi e degli impegni presi tra le parti e che ha consentito di produrre buone pratiche ad elevato grado di innovatività.

Nel tempo si è formato un diffuso patrimonio, fatto di nuovi approcci al governo delle trasformazioni urbane e territoriali, di nuovi modelli operativi e procedurali, più efficaci ed efficienti, ed è stato dato l'avvio alla cooperazione, alla partecipazione, al partenariato, ad una inusitata attitudine **a fare sistema** da parte delle città e dei territori. Possiamo dire, un primo esempio di Stato minimo, nel senso che svolge il minimo delle funzioni necessarie senza sacrificare interessi generali.

È lo Stato **organizzatore** che struttura e indirizza verso finalità comuni processi ad elevato grado di complessità sociale, politica, istituzionale. Su questi fondamenti concettuali poggia la scelta di realizzare la politica regionale con un metodo di **governo multilivello**: una forte enfasi sui territori per dare attuazione al vincolo di “prossimità” che devono avere le politiche di sviluppo locale; un ruolo centrale forte, di indirizzo, di centro di competenze, di controllo; un ruolo regionale dal profilo analogo ma con compiti di selezione; un ruolo locale di proposta progettuale. L'obiettivo centrale è la competitività economica del sistema-Paese.

E' opportuno ricordare che la dichiarazione di

Lisbona aveva definito la competitività d'una Nazione come la capacità di assicurare elevati livelli di occupazione, di coesione sociale e di standard di vita ai suoi abitanti. Pertanto, all'interno di questa definizione, le politiche per le infrastrutture, il territorio e le città rivestono una funzione di assoluta rilevanza. Le caratteristiche funzionali e prestazionali dello spazio fisico, la capacità di servizio dei nostri territori, delle nostre città, delle nostre infrastrutture sono le condizioni basilari per la creazione del valore economico.

Ma il futuro di un Paese è determinato anche dalla sua capacità di attirare i fattori mobili della crescita. Spesso però, la competizione economica tra città e territori è divenuta frequentemente più aspra, all'interno e all'esterno dei confini nazionali. Come attrarre, conservare, sviluppare il tessuto delle imprese? Come organizzare il territorio affinché possa divenire fattore della produzione di ricchezza?

Sono domande cruciali, che assumono significati originali in una congiuntura temporale nella quale il successo di un'impresa si basa largamente su elementi collocati all'esterno dell'ambiente aziendale, in un contesto in cui è la capacità di cooperare e interagire a fare la differenza. Capacità che dipende anche dal sostegno e dal contributo che possono offrire le città e i territori.

La questione urbana è, a tutti gli effetti, una questione nazionale.

COMPETITIVITÀ È COESIONE.

Negli ultimi anni sono state date risposte differenziate ma che si possono riassumere in una definizione semplice e suggestiva: “le città come motori della crescita”. Ma a condizione che la crescita sia, al tempo stesso, espressione della competitività e della coesione di un territorio urbano. Non vi è futuro accettabile per quelle città in cui le aree d'eccellenza coesistono con sacche di degrado. La creatività deve essere l'espressione dell'intero sistema urbano – dotazioni immateriali e infrastrutture fisiche – e deve porsi

al servizio delle attività economiche a più elevato valore aggiunto. Le città e il territorio a cui queste attività appartengono devono divenire sempre più il “fattore di contesto” che richiama e radica le opportunità offerte dall’economia della conoscenza.

Negli snodi dei sistemi urbani si deposita la capacità di innovazione del Paese. Questi sono i porti della conoscenza. Le città sono l’ingranaggio centrale delle strategie per la creazione del valore economico, la promozione dell’innovazione, la sostenibilità e la qualità.

IL TERRITORIO COME “INFRASTRUTTURA DI CONTESTO”.

La competitività è un complesso intreccio di fattori immateriali e di fattori materiali. È un approccio fatto proprio anche dalla Commissione Europea nelle sue **Linee Guida Strategiche 2007-2013**, che rappresentano un’importante messa a fuoco in ordine alle finalità e agli indirizzi operativi della nuove politiche di coesione e sviluppo promosse dall’Unione europea. Nell’ambito delle politiche di coesione e sviluppo, lo spazio fisico diviene una sola “infrastruttura di contesto”, di cui vanno programmati e progettati i mutamenti necessari a creare un ambiente di vita e di lavoro più coeso, attrattivo ed equilibrato.

Le **Linee Guida** danno la massima evidenza al rapporto di necessità che unisce la crescita dell’Europa come ambiente economicamente competitivo, al potenziamento delle reti infrastrutturali di primo e di secondo livello. L’accessibilità è la condizione di base per l’unificazione dei mercati ed il rafforzamento delle capacità di attrazione e di radicamento territoriale dei flussi di persone, merci, conoscenze.

È la prospettiva di azione su cui si sta operando, con più modalità e strumenti d’intervento, e secondo un preciso calendario temporale. Il successo di questa strategia passa attraverso una radicale innovazione dei processi di infrastrutturazione dei sistemi urbani, una proposta che è da considerare una priorità

per i prossimi anni. Obiettivo centrale è quello di portare in attuazione progetti mirati che prevedano l’integrazione funzionale tra infrastrutture trasportistiche ed insediamenti:

- valorizzando i sistemi urbani e territoriali di area vasta;
- configurando un sistema di “infrastrutture di contesto”.

L’accessibilità ai territori è un tema ricorrente.

La creazione di spazi comuni di mercato, l’abbattimento delle barriere doganali, la stretta interdipendenza tra la rete dei trasporti, l’organizzazione della logistica, la qualità dei servizi di trasporto, l’ottimizzazione dei processi di scambio richiedono nuovi e più efficienti strumenti di *governance* dei flussi che attraversano il nostro Paese e lo connettono al resto del mondo.

Mobilità, accessibilità, logistica, sistemi urbani: sono parole chiave che ricorrono anche nel contributo che il Ministero ha apportato nella costruzione del Quadro Strategico Nazionale per la Programmazione europea del 2007-2013. Reti di città, reti e nodi per l’accessibilità e la mobilità di persone, beni e servizi, paesaggio, capitale umano, competenze e abilità rappresentano, in molte parti del Paese, un fattore di competitività ai livelli più elevati del confronto internazionale. Gli interventi e i sistemi di azione elaborati dal Ministero rispondono a due fondamentali priorità:

- lo sviluppo di un sistema di città policentrico e più equilibrato e il rafforzamento della partnership tra città e campagna, individuando come indirizzi di azione privilegiati l’incentivazione delle modalità integrate di trasporto e di comunicazione e il coinvolgimento attivo delle città e delle regioni europee;
- integrare la localizzazione delle infrastrutture e lo sviluppo delle reti di città attraverso due azioni:
 - il potenziamento delle reti secondarie e il loro collegamento alle reti principali;
 - un accesso più equilibrato sul piano territoriale al traffico intercontinentale tramite un’adeguata distribuzione di porti marittimi e

aerei (hub e global gateways) ed il potenziamento del livello di servizi e dei collegamenti con il retroterra.

I nuovi scenari della programmazione per lo sviluppo potranno contare su un ampio **“parco progetti”** già in via di elaborazione nell’ambito delle iniziative promosse dal Ministero.

Tra queste, è opportuno richiamare Il *Programma Innovativo Piani Strategici e Piani della Mobilità*, che assume come sfondo la sperimentazione di nuove forme di intervento nelle aree urbane conseguente alla Delibera Cipe n. 20/94 e ad altre providenze del Ministero in materia di pianificazione della mobilità territoriale, facendo capo ai lavori del Tavolo interistituzionale per la cosiddetta “Riserva Aree urbane” del Fondo Aree Sottosviluppate (Fas). Il Programma sostiene la formazione congiunta di *Piani Strategici* e di *Piani della Mobilità* in 26 contesti territoriali sovracomunali (con oltre 60 città coinvolte nel complesso), distribuiti sull’intero territorio nazionale e così caratterizzati: nodi logistici di aggancio al sistema infrastrutturale paneuropeo; snodi intermodali; “porte” di aree metropolitane; poli di “cerniera” rispetto alle aree interne dell’Italia peninsulare e insulare.

UNA STRATEGIA PER UN SISTEMA-PAESE: LA QUESTIONE URBANA COME QUESTIONE NAZIONALE.

Il Piano strategico è lo strumento all’interno del quale le città e le società locali possono costruire, in un impegno comune e consapevole, la visione condivisa e dinamica del proprio futuro e del proprio posizionamento competitivo. In questa visione strategica del futuro delle nostre città vi sono certamente le motivazioni che esprimono la necessità di formulare un’azione politica di livello nazionale.

Espliciti in tal senso sono lo Schema di Sviluppo Spaziale Europeo (il cosiddetto Sdec) e gli schemi di azione formulati a Lisbona, proprio in relazione al potenziamento delle reti infrastrutturali europee, con il richiamo per gli Stati membri a

finalizzare gli investimenti alla piena integrazione tra rete Ten, collegamenti transnazionali bilaterali e multilaterali, e infrastrutture di rango regionale e locale. Sono questi i grandi riferimenti in cui trova collocazione l’idea di **governance territoriale multilivello**.

Il futuro delle nostre città richiede il coordinamento efficace tra politiche nazionali, strategie regionali, progettualità e volontà locali, affinché insieme possano operare sia sull’eccellenza economica sia sulle misure di coesione e, tra queste ultime torna all’attenzione ancora una volta, il tema della casa. Infatti, nuovamente, oggi, l’assenza di prodotti residenziali adeguati a dare risposte alla domanda emergente, è tornato prepotentemente alla ribalta e rischia di trasformarsi di nuovo, in alcune aree del Paese, in un fatto emergenziale.

È bene ribadire che in questi **schemi di partenariato** il ruolo dell’amministrazione centrale è servente rispetto a quello delle Regioni e delle Autonomie locali. Secondo questa prospettiva, le politiche delle Amministrazioni centrali possono fornire un contributo essenziale come facilitatori delle iniziative territoriali, utilizzando gli indirizzi di azione e gli strumenti che l’ordinamento prevede, dalle politiche fiscali ai sostegni alla domanda, dal finanziamento delle operazioni sperimentali alla riforma di quei profili legislativi giudicati non più in linea con le esigenze attuali.

La prospettiva di una possibile unificazione delle politiche ordinarie e delle politiche regionali fa ben sperare per il futuro: i territori urbani di nuovo al centro di grandi esperienze di programmazione, alimentate sia dalle risorse ordinarie sia da quelle per le politiche di coesione nazionali e comunitarie.

DAL CENTRO E PER PROSSIMITÀ: UNA NUOVA AZIONE PUBBLICA MULTILIVELLO PER I TERRITORI URBANI.

Lo scenario strategico e la prospettiva, da una parte, e le risposte alle attese più immediate, dall’altra, dovrebbero essere tenuti saldamente connessi.

Riprendendo quanto già detto, la soluzione è nella definizione di uno strumento d'intesa e di partenariato istituzionale multilivello, aperto al partenariato economico e sociale. La mobilitazione del partenariato multilivello deve essere attivata lungo alcune direttrici privilegiate. La competitività economica e la coesione sociale sono obiettivi credibili solo se è rafforzato il carattere dei territori urbani come luogo di produzione di servizi collettivi, individuando e promuovendo le conoscenze necessarie a specificare quell'interesse e a tradurlo in un'ipotesi di bene pubblico.

Occorre ricordare in primo luogo il raccordo tra le **strategie di investimento** in cui si saldano, o si dovrebbero saldare in funzione della massimizzazione dell'efficacia, investimenti promossi, spesso con scarsa consapevolezza l'uno dell'altro, ai molteplici livelli che oggi ha assunto l'azione territoriale: comunitario, nazionale, regionale, locale.

La questione della gestione dei progetti di territorio – tali per dimensione unitaria e/o per la rilevanza degli effetti attesi - o, per meglio dire, la questione di una visione unitaria di tali forme di investimento, nell'ambito di processi decisionali resi più complessi dalla riconosciuta necessità di adottare modalità realizzative di tipo nuovo (in regime di cofinanziamento pubblico-privato).

La preparazione degli organismi tecnico-amministrativi - in ragione di un "apprendimento istituzionale" maturato in misura tale da consentire la traduzione in attività ordinaria delle novità apportate da prassi pianificatorie e programmatiche di tipo strategico ed incrementale – diviene il passaggio indispensabile, uno dei più importanti tra i fattori di successo che possono rendere effettiva l'armonizzazione tra quadro legislativo nazionale e quadro comunitario. In tale contesto, si vanno progressivamente precisando i ruoli, le responsabilità ed i compiti operativi spettanti alle istituzioni e agli uffici pubblici maggiormente impegnati nella trasformazioni urbane e territoriali.

Il passaggio a forme di azione amministrativa orientate, come è stato scritto, al "governare per contratti" rende particolarmente urgente l'avvio di iniziative finalizzate, da un lato, ad aprire "cantieri" nei quali sperimentare, nel vivo di situazioni concrete, la capacità degli attori di livello nazionale di orientare e di facilitare l'equilibrato svolgimento di processi decisionali multilivello e multidirezionali; dall'altro, ad attivare forme adeguate di "apprendimento istituzionale", grazie alle quali procedere anche agli ormai improrogabili cambiamenti nelle logiche organizzative e di azione dell'operatore pubblico. Anche l'apertura europea ed internazionale delle città e delle reti urbane è un obiettivo da perseguire con la massima convinzione.

I corridoi paneuropei e nazionali devono essere parte di un progetto di sviluppo dei territori che guardi con prioritaria attenzione a quei sistemi territoriali che, attestati in posizioni di "secondo livello" rispetto alle grandi reti infrastrutturali, siano tuttavia ad esse connessi da efficaci infrastrutture di rango nazionale o regionale (esistenti o di progetto).

Le **città medie** comprese in questi sistemi territoriali appaiono più evidentemente vocate a cogliere le esternalità dei grandi corridoi in virtù delle loro riconoscibili performatività economiche e sociali, per la loro vivacità amministrativa, per la loro predisposizione a farsi nodi di eccellenza e propulsori di sviluppo dei territori di riferimento e oltre, per la loro propensione a farsi promotrici di progetti di sviluppo aggregativi, basati sulla complementarità, attorno ai quali stimolare alleanze e reti tra città comprarie.

A questi insediamenti urbani – ridefiniti come **"territori snodi"** – il Ministero delle Infrastrutture-Dicoter ha attribuito il ruolo fondamentale nella definizione e strutturazione delle **"Piattaforme strategiche nazionali"**, parti del territorio nazionale dove è ipotizzabile si possano concentrare le funzioni di eccellenza dell'economia della conoscenza e dell'innovazione, capaci per questo

di raggiungere i più alti livelli di competitività e di eccellenza nell'offerta territoriale e nella produzione di ricchezza. Nell'insieme, le Piattaforme hanno rappresentato una prima ma precisa ipotesi di lavoro in ordine alla identificazione delle "linee fondamentali di assetto del territorio nazionale" e forniscono gli elementi strutturanti la *spatial planning strategy* a cui il Ministero intende subordinare le proprie scelte di programmazione.

I Comuni e i sistemi di città sono scale di intervento la cui armonizzazione ed integrazione, nel contesto dei progetti di territorio, richiede uno sforzo di innovazione non ancora del tutto compiuto, almeno nel nostro Paese. Le esperienze dei Prusst sono un riferimento importante ma il "territorio di progetto" che i nuovi scenari fanno intravedere, caratterizzato da una ancora più decisa multiscalarità delle azioni, richiede di andare oltre quell'approccio. Un riferimento pertinente è rintracciabile nel programma innovativo "Piani regolatori", i cui contenuti sono stati di ispirazione per l'ultima "generazione" dei programmi del Ministero delle Infrastrutture-Dicoter: *Porti e Stazioni, Sistema, Piani strategici e Piani per la Mobilità*.

In un progetto di territorio, qualunque sia lo stato delle forze, delle risorse effettive, delle potenzialità, la difficoltà vera consiste nel portare a coerenza e convergenza di risultati le attese ed i comportamenti espressi dalle diverse categorie di attori (istituzionali, pubblici, privati) e, per così dire, di "portatori di progetti", che agiscono in un dato territorio. Il progetto di territorio esprime l'intreccio tra la dimensione materiale (che è data dalle infrastrutture e dalle scelte che modificano l'assetto fisico dei luoghi) e la dimensione immateriale (che è fatta di identità, organizzazione, risorse ecc.).

Il progetto di territorio deve misurarsi anche con le ambizioni che sostengono la realizzazione dei grandi cantieri che vanno oltre i confini locali o regionali, come le reti ferroviarie, autostradali, per le telecomunicazioni, in ultimo, le reti ambientali (i grandi parchi, i corridoi ecologici, o, come

recentemente detto, le infrastrutture ambientali). Lo sviluppo territoriale, la possibilità di riuscita dei territori dipende allora dalla loro capacità di dare ordine a questo accumulo di progetti, in altri termini, di governare le diverse scale in cui si articola il progetto di territorio.

Gli strumenti si possono così riepilogare in forma sintetica:

- privilegiare l'associazione tra più Amministrazioni e l'approccio per progetti;
- coinvolgere il più ampio partenariato istituzionale ed economico-sociale, nel duplice senso verticale e orizzontale;
- rafforzare la cultura della città e del suo progetto come spazio fisico di qualità, luogo dell'uguaglianza delle chances, della creatività, della ricerca, della socialità consapevole e attiva;
- potenziare le reti professionali e tecniche, con particolare riferimento ai settori dell'amministrazione locale e dell'offerta di servizi pubblici.

La scala territoriale di intervento del "progetto di territorio" e l'eventuale inserimento di azioni sul contesto sociale ed economico riguarda:

- interventi fisici, sociali ed economici entro le zone urbane che manifestano i livelli più elevati di difficoltà;
- azioni che interessano perimetri più vasti, condotti alla scala dell'agglomerazione e/o dei sistemi di città, finalizzati ad assicurare un più generale riequilibrio tra le città e il territorio di appartenenza.

Le intese strutturate intorno ai **progetti di territorio** dovrebbero privilegiare il perseguimento di alcune priorità, il carattere multisetoriale, la potenzialità di attivazione di più interessi e competenze, non solo istituzionali: la rigenerazione urbana e le condizioni di accessibilità, l'occupazione e lo sviluppo economico, la formazione e la sicurezza.

In conclusione, la differenza e la novità del nuovo

scenario competitivo si ritrovano nella necessità che le competenze elaborate a livello locale raggiungano dimensioni – “masse critiche” – tali da intercettare i mercati nei quali misurare la propria creatività e quindi la propria competitività. Ciò significa conciliare la scala locale – dove si esprimono la vitalità, la progettualità e la capacità di azione di un territorio – e la scala definita dalle competenze più strategiche, che è quella della competizione mondiale piuttosto che europea.

Nelle nuove politiche per la competitività e la coesione, tra il locale e il globale vi è un salto impossibile da compiere senza la mobilitazione e il sostegno dei livelli intermedi della *governance* di sistema.

È la ragione per la quale, in nome della competitività, sono di nuovo all’ordine del giorno

le politiche nazionali e transnazionali di settore o di missione, le visioni strategiche e i programmi operativi strutturati attorno a partenariati verticali forti e coesi.

Molteplici sono gli argomenti per nuove e più efficaci politiche nazionali a favore delle città. Non vanno nascoste le molte difficoltà che si pongono davanti: quadri costituzionali da armonizzare, competizioni e rivalità da superare, routine burocratiche da rimuovere, reticenze ad adottare approcci strategici che superino le tradizionali divisioni tra azione pubblica e iniziativa privata.

E’ nostro forte convincimento che solo attraverso la costruzione di queste azioni condivise sarà possibile costruire una prospettiva di sviluppo e di crescita per il nostro Paese.

I Programmi Operativi Regionali

GIUSEPPE BENEDETTO - *Direttore della Direzione Regionale Industria della Regione Piemonte*

Darò qualche informazione sullo stato dell'arte del POR. Il POR è stato sottoposto e approvato dalla Giunta Regionale, è stato notificato alla Commissione Europea con tutti i crismi ed è stato giudicato ricevibile dalla D.G. Region. Si è avviato dal punto di vista formale il negoziato. Ci sono sessanta giorni di tempo per l'approvazione della parte della Commissione Europea. Il negoziato dovrebbe essere abbastanza veloce perché il nostro POR è stato elaborato in stretta connessione con gli uffici della Commissione, con gli uffici dello Stato, per cui è già arrivato a Bruxelles in una forma già condivisa, discussa e quindi negoziata seppur informalmente in modo anticipato. Molto probabilmente le modifiche che dovremo discutere e concordare saranno più formali che sostanziali. Il nostro POR è molto diverso rispetto ai DOCUP precedenti (prima si chiamavano Documento di Programmazione, DOCUP, adesso si chiamano POR, Programma Operativo Regionale). Grazie alla frequentazione con la Commissione Europea (in particolare con la DG Concorrenza, con la DG Mercato interno, con la DG Ambiente) abbiamo avuto un progressivo affinamento del nostro sistema di programmazione. Il DOCUP 93-99 era soprattutto incentrato sui settori: c'erano degli assi e delle misure che riguardavano l'artigianato, il turismo, l'industria. Sulla programmazione 2000-2006, che è la programmazione attualmente in atto e in gestione e che chiuderà nel 2008, abbiamo cercato di fare un DOCUP individuando dei processi. Abbiamo cercato di individuare i processi necessari a una Regione come il Piemonte, che si confronta con le migliori regioni europee, quali sarebbero state le sfide che doveva raccogliere il Piemonte da allora (era il 1999) fino al 2010. Abbiamo messo intorno al Piemonte una serie di opzioni e di processi che poi abbiamo dovuto naturalmente ridurre.

Fra gli altri abbiamo individuato come asse l'internazionalizzazione.

Allora l'internazionalizzazione non andava ancora così di moda come in questo periodo, quindi siamo stati anticipatori rispetto a certi processi. Mi risulta che il Piemonte sia l'unica regione non soltanto in Italia, ma anche in Europa, ad aver dedicato all'internazionalizzazione addirittura un asse strategico nell'ambito del DOCUP. Poi c'è stata la qualificazione del sistema, ovvero un asse strategico dedicato alla ricerca e all'innovazione. Insomma abbiamo cercato di proiettare il nostro sistema produttivo nel mondo e nell'Europa e per fare questo abbiamo usato l'Asse 1, quello dell'internazionalizzazione, e l'Asse 2, quello della qualificazione.

Gli altri assi sono stati: la valorizzazione delle esperienze territoriali, la valorizzazione dei Patti Territoriali ed il superamento di questi e poi, poiché ritenevamo che il Piemonte per essere competitivo dovesse essere più coeso, un asse di coesione e inclusione sociale.

Il POR 2007-2013, che ci apprestiamo ad attuare in questo periodo di programmazione, ha diverse novità.

La prima novità è che si ragiona per obiettivi. Gli obiettivi sono tre e rappresentano tre assi: quello dell'innovazione e della transizione produttiva, quello dello sviluppo sostenibile e dell'efficienza energetica e quello della valorizzazione territoriale. Questi sono i tre assi sui quali si articola il nostro programma operativo e che riprendono sia le indicazioni della Commissione europea, sia, in larga parte, il programma della giunta regionale Bresso, che già sposava questo tipo di impostazione. La parte più rilevante delle risorse è naturalmente dedicata, come ci chiede la Commissione per

garantire la concentrazione tematica (non più geografica perché non ci sono più le aree dell'obiettivo 2), sui Poli per l'innovazione e la ricerca dove sono allocate circa 46-47% delle risorse complessive. Le risorse complessive sono 2 mila miliardi di vecchie lire. Il 25% sono dedicate allo sviluppo sostenibile ed all'efficienza energetica (su questo punto la Giunta Regionale è particolarmente impegnata) e un altro 25% delle risorse sono dedicate alla valorizzazione territoriale.

Un'altra delle novità di questo POR rispetto al passato è proprio l'approccio di tipo programmatico ma anche di tipo operativo e decisionale e che riguarda un approccio integrato e una progettazione territoriale integrata. L'approccio integrato è tale perché vorremmo puntare su pochi progetti ma di elevata qualità evitando la dispersione delle risorse: tanti piccoli rivoletti alla fine non portano nessun valore aggiunto al territorio e non gli fanno fare nessun salto di qualità significativo ed importante. C'è un approccio integrato anche dal punto di vista dell'utilizzo delle risorse. In realtà una delle novità che la Giunta Regionale ha introdotto rispetto al passato è proprio una visione integrata di tutte le disponibilità finanziarie di tutti i programmi che ci sono oggi sul tappeto e che stanno tutti partendo con la stessa tempistica, sia pur con modalità, procedure e fonti di finanziamento loro proprie. Mi riferisco al Piano di Sviluppo Rurale, al POR FESR, al POR FSE, ma anche alla risorsa statale del FAS, Fondo Aree Sottosviluppate, per il quale lo Stato sta facendo una riforma molto profonda e radicale. Mi pare che il FAS fosse articolato su scala triennale, adesso diventerà settennale, quindi adeguandosi anche come periodo temporale alla abituale cadenza comunitaria dei sette anni. Le risorse del FAS dovranno necessariamente, almeno dal punto di vista regionale, integrarsi strettamente con la programmazione dei POR.

Un altro elemento di novità, dicevo, è quello della progettazione integrata territoriale ovvero di un approccio che l'Amministrazione Regionale intende attuare nei confronti dell'utilizzo di queste risorse. Qui si innesta anche il discorso dei P.T.I che ha una scadenza ormai prossima, ma che è stata prorogata

dalla Giunta regionale di 60 giorni, quindi andiamo ai primi di luglio come scadenza della presentazione dei progetti. Sui P.T.I c'è stato uno scatenamento a livello territoriale per definire le aree, gli ambiti, i progetti, i contenuti e per mantenere questa scadenza che era imminente e che invece è stata appunto prorogata. I P.T.I, più che una scadenza, sono una procedura che, al di là della confezione delle candidature, finanziate con risorse regionali, l'Amministrazione cercherà di utilizzare per larga parte nella gestione e nelle operazioni soprattutto del POR FESR. L'FSE ha le sue proprie connotazioni e quindi cercheremo proprio di far interloquire la Regione con gli enti locali, non limitandoci ad aspettare proposte e progetti per poi aspettare a Torino i sette anni, insediando il solito gruppo di valutatori che daranno i voti, le graduatorie o i giudizi. Cercheremo invece di selezionare prima, in un rapporto dialettico con il territorio, i progetti migliori, invitando i territori a riflettere sui loro punti di forza e di debolezza e cercando di trovare insieme i progetti che valorizzino le peculiarità del territorio e che siano coerenti anche con l'impostazione della programmazione regionale. E' un processo un pochino difficile che dobbiamo anche cercare di costruire insieme.

Proprio domani abbiamo un incontro con l'assessore Conti per cominciare a mettere le basi al SAR. Il SAR è lo strumento di attuazione regionale che sostituisce il vecchio complemento di programmazione. Il SAR dovrà definire per ciascuna misura e per ciascuna linea di attività i contenuti, i soggetti beneficiari, i soggetti ammissibili, le procedure di attuazione, le modalità, gli obiettivi anche ai fini del monitoraggio, quindi gli obiettivi fisici, finanziari o procedurali che si intendono raggiungere. E' quindi un documento che costituirà una base importante per poter dare attuazione agli strumenti, poiché detta le regole del gioco alle quali la stessa Regione e i soggetti beneficiari dovranno attenersi per vedere approvati i loro progetti. Sarà necessario definire le misure, le modalità di attuazione e le regole di accesso (non alla vecchia maniera con una sorta di bando di apertura, di chiusura, presentazione di domande) ma sarà

qualcosa da costruire e quindi da inventare. Per noi italiani è una procedura abbastanza nuova e quindi richiede qualche sforzo di fantasia che da domani cominceremo a fare, ma se dagli stessi territori venissero fuori delle idee e delle proposte saremo ben lieti di accoglierle.

Insisterei ancora sull'integrazione finanziaria perché veramente gli enti locali dovrebbero cercare di mettere a fuoco dei progetti che prescindano dalle fonti di finanziamento.

L'assessore Conti ha lanciato per la Provincia di Cuneo, tra le altre ipotesi, quella della logistica e quella della piattaforma agroalimentare. Si tratta di costruire attorno a questi progetti gli interventi più appropriati e di mettere insieme i soggetti pubblici e privati che possono valorizzarli, aiutandoci a metterli a fuoco. Naturalmente non sono soltanto questi i progetti che verranno finanziati, ma su questi occorre veramente cercare di puntare in modo forte. Ho parlato dell'integrazione tra fondi e tra risorse perché, come Regione, vorremmo coinvolgere anche risorse come quelle bancarie, delle Fondazioni delle Casse di Risparmio (e qui a Cuneo mi pare ci sia un terreno fertile sotto questo profilo) e in Piemonte siamo particolarmente fortunati perché sono presenti le più grandi fondazioni: quella della Cassa di Risparmio di Torino, quella della San Paolo, ma anche quella di Cuneo che mi pare sia molto consistente. Cercare di trovare delle forme di collaborazione, delle forme di integrazione tra diversi livelli sarà cruciale, anche tenuto conto che si tratta di progetti molto consistenti e che nell'ambito del POR il contributo potrà essere anche significativo (si parla del 70-80 %) ma, per quanto ne so della finanza degli enti locali, anche una parte di cofinanziamento modesto (come può essere quello del 20-30 %) può diventare veramente un problema dal punto di vista operativo, dal punto di vista gestionale, quindi l'intervento ed il sostegno delle fondazioni possono diventare cruciali e decisive.

Io mi fermerei qui, ma vorrei concludere dicendo

che la giornata di oggi è stata per me molto istruttiva perché mi ha fatto capire come sul territorio di Cuneo si stiano già giocando con anticipo certe partite e non si arrivi improvvisando o inventandosi progetti pur di raccogliere un po' di risorse o di fondi comunitari o di fondi regionali o di fondi pubblici. Credo che ci sia da parte degli enti locali una certa attenzione e una certa preveggenza. Sotto questo profilo, sono orgoglioso di essere del cuneese sapendo che la città di Cuneo, e devo dare atto all'assessore Mantelli, è l'unico capoluogo oltre a Torino e Casale che ha un Piano Strategico, è una delle poche in Italia. Per una volta mi pare che Cuneo stia cercando di svolgere anche il ruolo di città capoluogo e di città capofila del suo interland. Questo è rilevante e molto importante.

Grazie

COORDINATORE DEL TAVOLO

Ringrazio il Dottor Benedetto. Sono sicuro che gli elogi che ha fatto non li ha fatti soltanto perché è cuneese ma perché, nelle sue responsabilità regionali, penso sia contento di incontrare delle realtà locali che lavorano in questo modo, che lavorano di anticipo. Lo ringrazio poi anche perché, proprio per la mia lunga esperienza alla Commissione Europea, so quanto sono complicate le procedure e la predisposizione di questi piani, ci vuole molta pazienza per arrivare al traguardo. Infine grazie anche per la pazienza e la chiarezza con cui ci ha raccontato questa architettura molto complessa. L'Europa è anche questo, è anche questa complessità, per la quale ci vuole una paziente pedagogia. Io credo che incontri come quelli di oggi siano anche utili per costruire questa "pedagogia paziente". Su questa strada continuiamo con l'intervento dell'architetto Mariella Olivier che è responsabile del settore Pianificazione territoriale operativa della Regione Piemonte e che pure deve fare i conti con questi difficili procedure. Prego.

Il nuovo approccio alla programmazione

MARIELLA OLIVIER - *Responsabile del Settore Pianificazione Territoriale Operativa della Regione Piemonte*

Mi aggancio all'intervento del Dott. Benedetto che ha tracciato le profonde differenze che ci sono tra la programmazione 2000-2006 e quella 2007-2013. In sostanza si è passati da un DOCUP a un Programma Operativo Regionale, da un documento che dettagliava gli interventi e specificava le misure per tutta la durata della fase programmatica, a un documento che invece definisce gli obiettivi generali, gli obiettivi specifici e lascia più spazio alla Regione nel fare una verifica in corso d'opera, per valutare se le strategie abbiano bisogno di essere corrette o riallineate rispetto a eventi che nel frattempo potrebbero incorrere. Questo è un passaggio cruciale della programmazione comunitaria. Prima è stato delineato rapidamente quale sia stato il percorso dell'Europa dal punto di vista della espansione dello spazio comunitario, ma questa espansione ha significato anche una collocazione diversa dei territori. Ora, a fronte di questa dimensione sempre più vasta e a fronte di un numero sempre maggiore di paesi, l'Europa ha cercato anche di adottare strumenti che fossero sempre più flessibili e andassero nella direzione di semplificare, tant'è che, se nel 2000-2006 avevamo a disposizione sei fondi, oggi parliamo soltanto più di Fondo di Sviluppo Regionale, Fondo di Sviluppo Sociale e Fondo di Coesione oltre al Fondo delle Aree Agricole. Il Fondo di Coesione non interessa le regioni come la nostra, interessa soltanto le regioni obiettivo uno. Il concetto che sta alla base è quello di andare verso una semplificazione degli strumenti dando anche un ruolo maggiore alle comunità locali che sono chiamate a dotarsi di una strategia. Ecco perché l'occasione di oggi è estremamente interessante: perché la programmazione che

ci aspetta è una programmazione che deve prevedere l'integrazione delle risorse e una concentrazione di queste rispetto agli ambiti definiti da una programmazione territoriale. Ovvero, oltre alla strategia e alla programmazione integrata pluriennale, ci deve anche essere una pianificazione del territorio a lungo termine che coinvolga territori circostanti e una pluralità di attori.

Quello che è stato esposto questa mattina in questo inizio di cooperazione a livello di comunità locali tra Savona, Cuneo e le amministrazioni confinanti come la Regione PACA e Nizza certamente è l'embrione di un processo che ci auguriamo sia foriero di molte iniziative. Sicuramente lavorare con questo approccio significa innanzitutto confrontarsi, avviare una cooperazione tra istituzioni e definire una strategia che può diventare la base di una programmazione locale, che dovrà poi alimentarsi di una pluralità di strumenti e di investimenti. L'altro aspetto interessante dell'Europa è proprio l'aver definito una serie di strumenti (oltre ai Programmi Operativi Regionali ci sono i Programmi di Cooperazione) per ragionare a scale diverse, ad esempio lavorando ad una scala locale ma, grazie al confronto con altre regioni europee, traendo elementi di buone pratiche da mettere in atto in ambito locale. Un'altra parola che è sparita dal vocabolario della programmazione sono i programmi Interreg: adesso si parla di programmi di Cooperazione Transfrontaliera, Transnazionale, Interregionale, quindi le amministrazioni sono chiamate a fare questo esercizio, utilizzando al meglio non solo gli strumenti della programmazione regionale ma anche questi programmi di cooperazione.

Per fare questo non c'è dubbio che una riflessione sulla strategia del proprio territorio diventa fondamentale perché è proprio partendo da queste strategie che è possibile costruire una programmazione pluriennale in ambito locale che possa avvalersi di tutti questi strumenti. Faccio degli esempi rapidamente. Il Dott. Benedetto prima citava gli obiettivi prioritari del POR regionale FERS. A fianco a questi strumenti c'è per esempio il Programma Operativo Regionale sul Fondo Sociale ovvero quello per la Formazione. Prima veniva citato il fatto che c'è anche bisogno di rinnovare la pubblica amministrazione, c'è bisogno di accompagnare i cambiamenti di un territorio, la base produttiva, anche puntando alla formazione. Cuneo è anche il territorio con il settore dell'agro-industria più importante a livello piemontese, allora una strategia che tenga anche conto degli aspetti di questo settore utilizzando al meglio il Programma di Sviluppo Rurale diventa fondamentale. Quindi è necessaria una visione che non sia concentrata soltanto su uno strumento, ma che possa ottenere il massimo rispetto a tutte le possibilità di finanziamento della programmazione del 2007-2013.

Prima, quando illustravate la strategia, facevate questo inquadramento rispetto a Nizza e rispetto a Savona, e il collega della Provincia di Savona ha citato l'avvio di un confronto con la Regione Valle d'Aosta e con la Regione Liguria per costruire un progetto strategico da finanziare con il programma transfrontaliero. Ecco, questo è un altro elemento importante: all'interno di un programma di cooperazione transfrontaliera rafforzare quello che può essere un indirizzo di cooperazione con le regioni contermini per portare avanti degli obiettivi condivisi.

Ci sono anche azioni che possono essere finanziate attraverso i Programmi di Cooperazione Transnazionale, e qui vengo ad un altro elemento di novità importante della politica comunitaria: l'Europa si sta accingendo a definire il libro verde sulla politica marittima. Questa è un'altra novità assoluta perché mentre prima ci si muoveva su politiche settoriali (ad esempio, i trasporti, le

grandi reti o l'ambiente), il libro verde della politica marittima ha lanciato la sfida di un approccio olistico che tiene in considerazione tutti gli aspetti che interagiscono con la gestione delle risorse marittime (l'ambiente, i trasporti, il territorio, la sicurezza, gli aspetti legati ad esempio ai cambiamenti climatici ecc.), quindi l'insieme degli elementi che devono essere tenuti sotto controllo per attuare una politica che abbia come obiettivo la tutela e la gestione di questa risorsa.

Ci deve essere anche una forte attenzione all'integrazione delle attività economiche della costa rispetto all'entroterra. Questo diventa un altro elemento importante rispetto alla strategia che si sta delineando a livello comunitario: ad esempio, all'interno di questo libro, si fa riferimento all'esigenza di creare dei cluster di porti. Gli esempi che facevate oggi su Genova, Savona, Nizza e altri porti che sono nel Nord del Mediterraneo rientrano in una politica che deve poter essere rafforzata, ad esempio attraverso dei programmi di cooperazione transnazionale. Prima veniva delineato il significato dei cambiamenti avvenuti in Europa: da sei si è passati a ventisette membri, il baricentro dell'Europa si è spostato in questi anni, certamente per quest'area, e oggi si parla di una nuova centralità. Il Mediterraneo non è più la periferia dell'Europa ma è diventato uno degli assi più importanti di accesso dei nuovi mercati orientali e deve trarre beneficio da questa sua nuova centralità per attivare una strategia dei porti che sia strettamente connessa con l'entroterra.

Questo tema non si deve limitare ai trasporti ma deve anche potersi sviluppare rispetto ad altre opportunità, ad esempio sul fronte del turismo. Ad esempio, leggendo i materiali che sono stati prodotti, viene fuori come di fatto tra Nizza, Cuneo e la Costa Ligure ci sia uno dei sistemi turistici più interessanti, dove la durata della stagionalità è più lunga. Bene, occorre rafforzare anche un'integrazione tra la Costa e l'interno e qui, sappiamo benissimo, ci sono delle eccellenze legate ad esempio alla presenza di Pollenzo, all'enogastronomia. Ecco, questa può essere

un'altra prospettiva.

Quello che voglio dire è che una strategia per quest'area, dove i temi principali sono stati individuati attorno all'agro-industria e alla logistica, non deve perdere di vista la complessità del territorio e gli ulteriori elementi che possono rafforzare il posizionamento di questa area rispetto ad un contesto più ampio.

Non dimentichiamo che la Regione Piemonte, la Liguria, la Valle d'Aosta, la Regione Rhône Alpes e la PACA hanno definito l'indirizzo per costruire un'Euroregione, quindi se in passato la Comunità Europea ha varato un programma Interreg per abbattere le frontiere, oggi non abbiamo più programmi Interreg ma abbiamo obiettivi di cooperazione territoriale che pongono una sfida ben più ambiziosa, quella di creare questa macroregione.

L'inizio di questo processo è già stato avviato, allora ben venga il fatto che a Sud di questa macroregione si cominci a lavorare per porre concretamente le basi dei possibili interventi. Concludo qui il mio intervento. Ritengo che sia importante cominciare a elaborare una strategia sulla quale costruire una programmazione condivisa, una programmazione che deve potersi alimentare con l'insieme delle risorse disponibili, comunitarie ma anche private. E' importante anche che ci sia un'azione dell'insieme dei soggetti che operano sul territorio per acquisire le risorse necessarie ad attuare i

progetti che verranno definiti. Quando prima il Dott. Benedetto citava il fatto che la Regione ha attivato questa nuova stagione di progetti integrati li ha chiamati "laboratori" perché nella sperimentazione che stiamo facendo c'è una fase in cui le comunità locali, la Regione e gli esperti messi a disposizione della Regione devono poter interagire. Ecco, questo è un elemento che ci auguriamo concorra a definire una migliore progettualità, ma anche che faccia crescere una cultura diversa e che possa fornire alle Amministrazioni locali gli strumenti per lavorare con un approccio diverso. Grazie

COORDINATORE DEL TAVOLO

Grazie all'Architetto Mariella Olivier per questo prezioso complemento, anche rispetto alle cose dette dal Dottor Benedetto. In particolare attiro la vostra attenzione sul fatto che questa mutazione di termini, da Interreg a Cooperazione Transnazionale, indica nuove ambizioni e esigenze più alte proprio in una cultura di programmazione. Mi sembra molto importante rilevarlo visto che l'oggetto della riflessione di oggi è proprio crescere su questa linea di sviluppo. Dal sistema paese, poi alla regione e adesso torniamo a Cuneo con la Camera di Commercio, il Dottor Vittorio Sabbatini, Segretario Generale della Camera di Commercio di Cuneo.

Internazionalizzazione e Cooperazione Transfrontaliera

VITTORIO SABBATINI - *Segretario Generale della Camera di Commercio di Cuneo*

Cercherò di illustrarvi brevemente quello che abbiamo fatto in tema di internazionalizzazione e di cooperazione transfrontaliera. Ovviamente i nostri progetti sono tutti centrati sul sistema delle imprese: la missione delle Camere di Commercio è sviluppare il tessuto imprenditoriale per cui i nostri interventi sono molto mirati e per certi aspetti limitati.

La 580 prevede che le Camere di Commercio si dotino, all'atto di insediamento dei propri organi, di linee di intervento. Per quanto riguarda la nostra Camera, una delle linee programmatiche più importanti sulla quale abbiamo investito molte risorse sia finanziarie che umane è quella dell'internazionalizzazione. Adesso è molto di moda parlare di internazionalizzazione, qualche tempo fa lo era un po' meno. In Provincia di Cuneo sono attive 86.000 imprese iscritte al registro delle imprese, un'impresa ogni cinque abitanti, quindi da un lato abbiamo un tessuto imprenditoriale molto ricco, dall'altra essendo imprese molto piccole mancano a volte di dinamismo, quindi hanno necessità di essere assistite. Noi abbiamo una fortissima propensione all'export: sono stati presentati dalla Regione Piemonte i dati dell'import-export nella nostra regione dai quali si evince che la provincia di Cuneo è una delle province che dà il più grosso contributo alle esportazioni piemontesi. E' quindi evidente che questo è un asse su cui bisogna investire e di conseguenza siamo intervenuti sia con progetti specifici che poi vi illustrerò, sia con iniziative più strategiche. Innanzitutto abbiamo creato un'azienda camerale (le Camere di Commercio possono creare aziende speciali) cui affidare missioni specifiche, un organismo che si occupa esclusivamente di internazionalizzazione, quindi organizza fiere e mostre all'estero. Abbiamo accompagnato, l'anno scorso, circa settecento

imprese della nostra Provincia in giro per il mondo, dalla Cina, all'Australia, sui mercati più interessanti. Ovviamente il settore trainante è il settore agro-alimentare, quindi abbiamo partecipato alle più grosse manifestazioni in questo campo. A questo tema si aggancia il progetto che la Regione sta portando avanti: la creazione di una nuova società per l'internazionalizzazione del Piemonte. E' una società che sta muovendo i primi passi e nella quale noi, come sistema cuneese, abbiamo un ruolo molto rilevante perché il Presidente della Camera di Commercio di Cuneo è uno dei vicepresidenti di questa nuova entità con una delega specifica sull'agroalimentare.

Da sempre poi vi sono rapporti solidissimi con il Nizzardo e con il Savonese e insieme abbiamo realizzato molti progetti transfrontalieri, alcuni assolutamente ben riusciti: uno si è appena concluso a marzo scorso, è un progetto Interreg intitolato ART - Artigianato in Rete Transfrontaliera. Questo progetto è nato con l'intento di assistere in modo concreto le aziende artigiane: come dicevo prima, il nostro tessuto economico è un tessuto fatto di piccole imprese, e ci era stata evidenziata la difficoltà che hanno i nostri artigiani nell'andare in Francia a lavorare (nel Nizzardo ci sono tanti cuneesi che sono là o magari hanno la casa) quindi li abbiamo coinvolti insieme agli amici della Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Alpes-Maritimes e alla Camera di Commercio di Imperia su questo progetto che ha consentito di creare una guida sulle incombenze alle quali gli imprenditori italiani devono far fronte se vogliono lavorare anche in Francia e, viceversa, cosa devono fare gli artigiani francesi per poter venire a lavorare in Italia. Sono stati organizzati una serie di incontri, sono stati creati alcuni manuali in francese ed in italiano, tutte le notizie sono state

inserirle sul sito internet www.aretta.eu, che ha molti visitatori ed è molto apprezzato: molti imprenditori ci chiedono di continuare su questa linea.

Si è avviato poi un altro progetto che avrà conclusione nel giugno del 2008 e che si chiama Pamel@. È un Interreg 3 della linea MEDOCC, il titolo per esteso è "Portale dell'arco latino mediterraneo", vi partecipano le Camere di commercio francesi, ci siamo noi, ci sono alcune Camere di commercio spagnole, e l'intento è quello di elaborare, con delle analisi cartografiche, una serie di documenti di tipo economico che siano consultabili dalle imprese. Su questo fronte l'anno scorso abbiamo lavorato su un progetto il cui oggetto era la diffusione e il miglioramento dell'uso delle tecnologie dell'informazione per le imprese: sono stati poi realizzati altri Interreg, due sul turismo. Uno, denominato SIMT, è servito a sensibilizzare le imprese ai temi ambientali: abbiamo presentato il marchio Ecolabel nelle strutture turistiche, è stato realizzato un intervento sui rifugi alpini sensibilizzandoli ad una gestione ecocompatibile delle risorse: utilizzando ad esempio pannelli fotovoltaici, detersivi ecocompatibili e tutta una serie di interventi di questo tipo.

C'è poi un progetto che ci sta molto a cuore, di ampio respiro, che va esattamente in linea con quello che abbiamo sentito questa mattina e che sta procedendo, pur con qualche difficoltà. Nel 2004, insieme ad una serie di Camere di Commercio piemontesi, liguri e francesi, al Comune di Cuneo, all'Autorità portuale di Savona, alla Banca Regionale Europea abbiamo costituito un GEIE denominato Eurocin Alpi del Mare, che ha come obiettivo quello di favorire l'integrazione economica, culturale e scientifica attraverso lo sviluppo dei rapporti transfrontalieri. Viste le difficoltà iniziali ci siamo concentrati su alcuni ambiti sui quali è più semplice operare e il turismo è sicuramente uno di questi. Abbiamo realizzato insieme alcune manifestazioni turistiche, è stata creata una rivista, stampata con cadenza trimestrale ed è stata realizzata una guida con tutti i prodotti fregiati del marchio DOP o IGP di questa vasta area. Ora il progetto ha avuto un interessante sviluppo: l'11 luglio 2007, su impulso

della Regione Piemonte, si è costituita l'EURO REGIONE ALPI MEDITERRANEE con lo scopo di aggregare una vasta area sovra-regionale che porti avanti progetti di ampio respiro strategici per i territori coinvolti: all'Euro Regione, che avrà compiti di indirizzo politico, il GEIE EUROGIN Alpi del Mare potrebbe fornire un valido supporto nell'elaborazione concreta di specifiche progettualità utili al sistema economico-imprenditoriale.

Volevo evidenziare ancora due questioni sulle infrastrutture perché ogni anno a maggio le Camere di Commercio italiane presentano i dati economici del proprio territorio nella "Giornata dell'economia" e noi da questa fotografia usciamo sempre decisamente bene: abbiamo inequivocabilmente un tasso di disoccupazione molto basso, un reddito pro capite molto alto, contribuiamo al Pil regionale in maniera molto rilevante, la nostra economia ha tassi di crescita mediamente più alti del resto del Piemonte. Negli anni scorsi probabilmente siamo stati avvantaggiati da un'economia non monoculturale, e così quando c'è stata la grossa crisi FIAT noi ne abbiamo risentito meno ed i cinesi non riescono ancora a copiare le nostre eccellenze agroalimentari. Di fronte a tutte queste cose positive però su un punto siamo sempre mal classificati ed è quello delle infrastrutture dove siamo decisamente carenti e non riusciamo a decidere in modo coerente. Ultimo esempio di non felice approccio al tema infrastrutturale lo si è rilevato sul tema della piattaforma logistica, progetto nato qualche anno fa in Camera di Commercio perché gli imprenditori avevano evidenziato come tale opera fosse fondamentale per le nostre aziende: sono stati realizzati alcune indagini preliminari ma ci siamo miseramente bloccati sulla sua localizzazione. Probabilmente non siamo stati sufficientemente capaci di spiegare la vera portata del progetto, tutti hanno pensato a colate di cemento e a camion che andavano e venivano sulle nostre strade, quindi si è creato un gran polverone che ha bloccato ogni ulteriore riflessione. Ho letto qualche giorno fa un'intervista rilasciata dal Presidente dell'Unione Industriale che mi ha lasciato un po' sconcertato

perché sosteneva che la piattaforma logistica non serve a nessuno. Non so da quali considerazioni giunga a tali conclusioni, perché possiamo discutere sulla localizzazione, se sia meglio una piattaforma sola o una piattaforma policoncentrica: tutto è discutibile ma dire a priori che l'opera non serve a nessuno mi sembra veramente eccessivo. Altro tema è quello della grande viabilità. Noi siamo toccati dai due corridoi, il corridoio 5 Lisbona-Kiev il corridoio 24 Genova-Rotterdam. E' evidente che, e basta guardare la cartina geografica, siamo collocati in modo non felicissimo, è chiaro che se pensiamo a quello che questa mattina chiamavamo "sfondamento dall'altra parte" non c'è che un modo per sfondare, ed è la realizzazione del traforo del Mercantour perché diversamente non c'è un modo di attraversare le Alpi. Il traforo del Mercantour è però un'opera di non facile realizzazione, perciò è fondamentale collegarci a questi due corridoi europei, altrimenti condanneremo i nostri territori alla marginalità perché tutti i traffici ci *bypasseranno*. Questa mattina abbiamo parlato, come possibile soluzione, del traforo del Tenda: non sarà tale opera a risolvere il problema delle merci. Avrà effetti positivi sul turismo non certo sul trasporto pesante. Questa mattina non abbiamo parlato di 2 collegamenti per noi importanti: l'Arma-Cantarano e la Ceva-Garessio-Albenga, che a noi stanno a cuore perché sono collegamenti che porterebbero sicuri vantaggi al nostro territorio. Vi è poi l'aeroporto di Levaldigi che ci ha dato grossissime angustie, ma sul quale qualche spiraglio si incomincia a vedere e secondo me è un'infrastruttura su cui bisogna investire perché può diventare veramente un'opera fondamentale per lo sviluppo provinciale, non tanto per il trasporto delle merci, che per via aerea è abbastanza marginale, ma quale porta di ingresso per i nostri territori, se vogliamo giocare a fondo la carta del turismo.

Un'ultima cosa, poi chiudo. Non ho sentito questa mattina dagli amici di Savona illustrare una prospettiva che secondo me è invece interessante. Savona, oltre allo sviluppo del Terminal Container, ha un progetto, che potrebbe essere strategico anche per il nostro territorio: la triplicazione del Terminal

Crociere. Savona diventerà il Terminal della Costa Crociera: si stanno realizzando importanti opere che la faranno diventare il terminal della croceristica con milioni di passeggeri. I croceristi sono normalmente turisti con una certa disponibilità economica per cui se riuscissimo ad intercettare questo flusso, facendo degli accordi con gli amici savonesi e invogliando i passeggeri, prima o dopo la crociera, a visitare i nostri splendidi territori attiveremmo un processo di sicuro interesse.

Infine concludo facendo una critica a noi tutti. Prima ho fatto un elenco di progetti che abbiamo realizzato come Camera di Commercio, ma quello che finora è successo è che ogni ente ha realizzato i propri: noi abbiamo curato i nostri, la Provincia ha portato avanti i suoi, i Comuni, le Comunità montane, i GAL sono andati per la loro strada. Se si riuscisse, su alcune cose condivise, a lavorare insieme si riuscirebbero ad avere risultati interessanti, utilizzando al meglio le risorse: da alcuni mesi abbiamo iniziato a ragionare insieme ed i risultati non possono che essere positivi.

COORDINATORE DEL TAVOLO

Io credo che sia regola d'onore per un relatore non avviare nessuna provocazione soprattutto a quest'ora, ma ringrazio molto il Dott. Sabbatini perché ci ha dato molti spunti che oltre ad essere molto concreti, sono anche tali da sollevare dei confronti. So che questa sala è sicuramente sensibile ad alcuni dei temi, soprattutto gli ultimi che sono stati evocati. Mi interessa semplicemente segnalare che "questo cantiere" è molto ricco, il cantiere della Camera di Commercio, il cantiere di questa provincia. Resta il problema accennato proprio nelle ultime parole, ovvero come migliorare il coordinamento, come avere un maggior effetto di scala.

Prima di dare la parola a chi volesse intervenire in sala, credo ci siano con noi il Sindaco di Tenda che ci ha raggiunti, Monsieur Vassallo e Ugo Boccacci, il Presidente della Comunità Montana Valle Vermenagna e Gesso.

Li pregherei di intervenire.

Territorio montano e regione europea

UGO BOCCACCI - *Presidente Comunità Montana Valle Gesso e Vermenagna*

Prima di esprimere il parere della Comunità Montana che rappresento, mi presento. Sono Ugo Boccacci, sono il Presidente della Comunità Montana Valle Vermenagna Gesso, una comunità montana che è composta da sette comuni. I comuni della Valle Vermenagna sono Roccavione, Robilante, Vernante e Limone Piemonte, mentre i comuni della Valle Gesso sono Roaschia, Entracque e Valdieri. La Comunità Montana si estende su 515 chilometri quadrati di territorio e conta 10.000 abitanti residenti.

Confiniamo per tutto il territorio con la Francia ed in particolare con il comune di Tenda perché il tunnel è per metà sul territorio del Comune di Limone Piemonte e per metà su quello del Comune di Tenda. La Valle Gesso confina, sempre con la Francia, in un'area su cui sorgono due Parchi Naturali: il Parco Nazionale del Mercantour in Francia ed il Parco Regionale delle Alpi Marittime nel Comune di Entracque e di Valdieri. Questo parco sconfinava anche in parte in Valle Stura ed in parte in Valle Vermenagna, quindi può essere chiamato Parco delle Alpi Marittime in senso lato.

Il discorso di quest'oggi mi interessa moltissimo perché di Euroregione delle Alpi Marittime ne sento parlare da quando ero ragazzino, da quando un giorno ascoltai l'intervento del Ministro Sarti, che era un ministro della provincia di Cuneo, e che disse "Noi siamo parte di una euroregione", lui l'aveva definita l'Euroregione delle Alpi Marittime.

Ci sono due triangoli che a me interessano molto: un primo triangolo è quello molto ampio Torino-Genova-Marsiglia, all'interno di questo c'è un secondo triangolo che collega Savona, Cuneo e Nizza. All'interno di questo secondo triangolo c'è la Comunità Montana che io rappresento, una Comunità Montana che è attraversata da una strada ferroviaria, la Cuneo-Nizza, da uno dei

valichi più importanti, il tunnel di Tenda. Questo piccolo triangolo è in sostanza una regione molto omogenea, e non a caso il sindaco di Tenda si chiama Vassallo.

Sul nostro territorio ci sono quindi queste infrastrutture, che purtroppo non sono utilizzate al meglio (ad esempio la linea Cuneo-Nizza è una delle ferrovie di montagna più belle ma è sottoutilizzata, soprattutto per i trasporti merci che potrebbero esserci nei confronti della provincia di Imperia e dell'entroterra di Nizza), ma c'è anche una grande ricchezza.

Abbiamo un bacino sciistico che, dai dati che abbiamo avuto in questi giorni, è il primo della provincia di Cuneo con la stazione sciistica di Limone Piemonte per lo sci alpino e la stazione sciistica di Entracque per lo sci nordico. Ci sono poi i parchi e c'è anche la centrale idroelettrica di Entracque che è una delle più grandi centrali idroelettriche d'Europa. Su queste basi l'amministrazione della Comunità Montana ha deciso di aderire alla proposta che i francesi ci hanno fatto, ovvero di lavorare insieme ad un distretto europeo. Lo scorso maggio abbiamo aderito a questa proposta e abbiamo trasmesso gli atti allo Scot che è un sindacato di iniziativa francese composto da sedici comuni con i quali stiamo dialogando per creare questo distretto europeo. Noi presentiamo anche la possibilità di avere un distretto rurale di qualità all'interno della nostra comunità montana e anche un distretto minerario perché abbiamo anche uno dei patrimoni minerari più grossi della provincia di Cuneo, con due cementerie e cave di calcare, scisto e silice per le grandi vetrerie di Cuneo.

Quindi il nostro è un territorio complesso ma anche molto forte dal punto di vista economico, che non guarda solo verso Cuneo ma, da parecchi anni ormai,

sta guardando verso la Francia.

Come vi dicevo, abbiamo aderito molto volentieri alla proposta e ci incontreremo molto presto per lavorare su questo accordo di distretto europeo tra il mare e le Alpi e vogliamo costruire insieme un gruppo di cooperazione transfrontaliera, un GECT, che riteniamo possa essere uno strumento aggiuntivo agli strumenti tradizionali. La Comunità Montana ha lavorato, in questi diciassette anni in cui sono stato Presidente, sull'obiettivo 5b con il documento DOCUP 2000-2006 che ha riguardato soprattutto i rifiuti e le aree attrezzate. Poi abbiamo realizzato un Patto Territoriale. Il Patto Territoriale cuneese è il più piccolo d'Italia gestito da una Comunità Montana sola e ha portato risorse finanziarie e una mentalità nuova: la capacità di far dialogare enti locali e imprenditoria locale. Siamo riusciti a parlare lo stesso linguaggio, non ci sono state contrapposizioni, i risultati non sono eclatanti ma sono significativi soprattutto a livello didattico perché abbiamo imparato a lavorare. Tant'è che poi abbiamo aderito alla proposta del comune di Cuneo del P.R.U.S.S.T collegando il nostro Patto Territoriale con il Patto Territoriale di Alessandria e Asti e questo è stato forse uno degli elementi che ha permesso al P.R.U.S.S.T del Piemonte meridionale di essere un P.R.U.S.S.T vincente.

Abbiamo anche lavorato ai progetti integrati della Regione Piemonte, ad esempio il Progetto integrato d'area e i progetti europei LEADER, LEADER CULTURA e LEADER PLUS perché la nostra comunità montana, insieme a quella vicina, costituisce un Gruppo d'Azione Locale che ha fatto progetti transnazionali con la vicina Francia e addirittura con il Portogallo per un progetto sulla castagna. In ultimo abbiamo presentato, insieme alla Città di Cuneo e alla Comunità Montana Bisalta, i Progetti Integrati di Sviluppo Locale (P.I.S.L.). Questo è per dire che la nostra è una Comunità Montana piccola dal punto di vista numerico (10.000 abitanti è un piccolo paese a livello nazionale) ma è una Comunità Montana importante anche proprio per la sua collocazione geografica: vicina alla Città di Cuneo (il nostro territorio dista di meno di dieci chilometri dalla città di Cuneo) e collegata alla Francia anche sotto un profilo storico e culturale. Ricordiamo anche che

la nostra è un'area culturale occitana, all'interno della quale molte amministrazioni si riconoscono e dialogano con i colleghi occitani francesi e spagnoli. Noi abbiamo ascoltato oggi la relazione del Dott. Piana ed abbiamo avuto la conferma scientifica di quanto abbiamo sempre sostenuto. Siamo grati al Comune di Cuneo che, facendo questo studio, ha confermato quelle che erano, per noi, delle semplici impressioni concrete, empiriche.

Quindi, ritenendo che le Comunità Montane, anche se sono bistrattate sia a livello nazionale che a livello regionale, siano gli enti di programmazione per le zone montane (come previsto dalla legge 1102 del 1971), noi continuiamo a lavorare in questo modo anche perché abbiamo un altro ruolo, e lo abbiamo solo in Piemonte, quello di essere Consorzio di Bonifica Montana a tutti gli effetti. Il Piemonte è l'unica regione che ha riconosciuto alle comunità montane questo compito istituzionale.

Ho fatto tutto questo discorso perché voglio lanciare due messaggi che credo possano essere raccolti anche dagli amministratori che sono in sala. Mi rivolgo in particolare al Sindaco di Cuneo e al Sindaco di Tenda. Noi crediamo che sia opportuno continuare la collaborazione che abbiamo portato avanti fino ad oggi sulla programmazione territoriale cercando di unire una serie di idee, sulle quali stiamo ragionando, proprio per presentare il territorio della città di Cuneo e del suo circondario come un'area molto forte e molto coesa. Proponiamo invece agli amici francesi di proseguire sull'idea del distretto europeo proprio perché abbiamo visto come lavorano loro: stanno lavorando sulla programmazione dei prossimi venticinque anni. Ho assistito personalmente ad alcune riunioni dello SCOT constatando che si lavora bene, ma anche noi lavoriamo con lo stesso metodo e con le stesse impostazioni.

Concludendo, credo possa essere utile continuare questo tipo di lavoro affinché all'interno della regione europea Cuneo-Nizza-Savona il territorio montano sappia coniugare montagna e mare all'interno di un'area molto ampia, quella che voi proponete, ma anche altrettanto forte per essere un centro di interesse per tutte quelle città e quelle province che formerebbero questa regione europea.

Lo Schema di Coerenza Territoriale (S.Co.T.) francese

JEAN-PIERRE VASSALLO - *Sindaco di Tenda*

Vi ringrazio dell'invito e nel mio intervento vi illustrerò brevemente cos'è lo S.Co.T.

Il territorio dello S.Co.T. della Riviera Francese e della Roya, situato ad est del Dipartimento delle Alpi Marittime tra le Prealpi e il Mare Mediterraneo, conta sedici comuni e più di 71.000 abitanti che risiedono su un territorio di 70.329 ettari di superficie. Questo territorio vanta una situazione particolare: è confinante con il Principato di Monaco ad ovest e con l'Italia ad est. Tra i sedici comuni che lo compongono, dieci appartengono alla "Communauté d'agglomération de la Riviera française", la CARF, costituita tra il 2001 e il 2003.

Gli altri sei comuni appartengono alla Valle Roya. Nel 2005, è stato creato un ente, incaricato dell'elaborazione dello S.Co.T., che ha raggruppato questi sedici comuni. Parallelamente, dal 2003, è in entrata in vigore la direttiva territoriale di pianificazione del Dipartimento delle Alpi Marittime. Infine, nel 2004, la CARF ha espresso l'esigenza di creare una cooperazione tra il Principato di Monaco e la regione di Ventimiglia sui temi dello sviluppo economico e culturale, del trasporto, dell'ambiente e dell'abitare. La nostra volontà è quella di giungere alla creazione di un distretto europeo il cui obiettivo sia quello di garantire la continuità territoriale dei progetti nazionali, trattando i vari aspetti con i paesi vicini.

Vi ricordo cos'è la direttiva territoriale di pianificazione delle Alpi Marittime e lo S.Co.T. della Riviera Francese e della Roya.

Dal 2003, il Dipartimento delle Alpi Marittime è dotata di una Direttiva Territoriale di Pianificazione (DTA). Quest'ultima riassume gli

orientamenti fondamentali dello Stato in materia di pianificazione, di equilibrio tra le prospettive di sviluppo, di protezione e di valorizzazione dei territori e fissa inoltre gli obiettivi principali dello Stato riguardo alla localizzazione delle grandi infrastrutture di trasporto e delle grandi opere, così come in materia di salvaguardia degli spazi naturali, dei siti e del paesaggio.

La direttiva precisa anche le modalità d'applicazione delle disposizioni nelle zone montane e del litorale adattandole alle peculiarità del territorio. Gli obiettivi generali di questa direttiva sono i seguenti: migliorare le condizioni delle Alpi Marittime, favorire i trasporti e la creazione di poli d'eccellenza (il turismo, le alte tecnologie, l'insegnamento e la ricerca), salvaguardare e valorizzare l'ambiente, controllare lo sviluppo per gestire lo spazio in modo responsabile, soddisfare i bisogni presenti e futuri delle popolazioni, prevenire e rimediare agli squilibri sociali e spaziali.

Lo S.Co.T. dovrà essere compatibile con questi obiettivi e con gli orientamenti e le modalità d'applicazione nelle zone del litorale e in quelle montane.

Questa direttiva, elaborata inizialmente sulla scala del Dipartimento delle Alpi Marittime e adattata al nostro territorio, non ci sembrava pertinente viste le caratteristiche e le specificità della Riviera francese e della Roya. Per questo motivo l'abbiamo semplificata e adattata. Abbiamo preso in considerazione tre territori: "haut pays", "moyen pays" e litorale. Inoltre sul litorale abbiamo aggiunto i comuni di Menton, Roquebrune-Cap-Martin, Beausoleil e La Turbie. Questa suddivisione non rimette in discussione la compatibilità tra

DTA e S.Co.T., in realtà lo S.Co.T. integrerà gli orientamenti fissati dalla DTA.

La "Diagnosi dello S.Co.T." è un documento di analisi che affronta sei aspetti: la dinamica della popolazione, l'edilizia e i servizi, l'urbanistica, lo sviluppo economico, gli spostamenti e le infrastrutture, la cooperazione transfrontaliera.

Vi parlerò della cooperazione transfrontaliera con gli spazi italiani limitrofi.

Benché le organizzazioni amministrative territoriali italiane e francesi siano simili, non esiste in Italia uno strumento di riflessione, pianificazione e sviluppo come lo S.Co.T., che si situa tra il comune e la provincia. I territori italiani con i quali lo S.Co.T. è paragonato sono la Provincia di Cuneo al nord di Tenda, e la Provincia d'Imperia ad est.

Queste due province fanno parte di due regioni diverse: Piemonte e Liguria.

Le due province italiane contano più abitanti del territorio dello S.Co.T., ma meno del Dipartimento delle Alpi Marittime che conta tre milioni di abitanti. Il loro dinamismo demografico è simile, con un saldo naturale negativo e un saldo migratorio positivo, tuttavia Imperia è in regressione mentre Cuneo e lo S.Co.T. sono in debole crescita. I tre territori hanno una popolazione che invecchia, ma lo S.Co.T. ha una popolazione più giovane e Cuneo ha meno dipendenti.

L'ECONOMIA

La Provincia di Cuneo è una Provincia dall'economia molto dinamica con un forte tasso di attività ed un debole tasso di disoccupazione. La Provincia di Imperia e lo S.Co.T. sono più simili e hanno una situazione economica più difficile. Le strutture economiche dei tre territori sono abbastanza diverse: l'agricoltura è molto più importante in Italia che in Francia. La produzione industriale e l'edilizia sono particolarmente sviluppate a Cuneo, il terziario è preponderante sulla Riviera sia francese che italiana.

IL SISTEMA DI PIANIFICAZIONE E DI REGOLAMENTAZIONE DELL'OCCUPAZIONE DELLO SPAZIO.

In Italia il sistema di pianificazione è concepito come "governo della trasformazione del territorio" con una programmazione socio-economica, una pianificazione alla francese e un'urbanistica alla tedesca. Gli strumenti utilizzati non sono soltanto piani urbanistici ma anche programmi, progetti, decisioni, azioni. L'adattamento in corso è complesso, poiché si tratta di passare da una pianificazione di lungo termine, che discendeva dalle regioni ai comuni, ad un sistema più flessibile nel quale programma e operazione sono separati e in cui si inseriscono anche i partenariati pubblico-privati.

Esistono differenze significative tra i due sistemi. Le regioni italiane, contrariamente alle regioni francesi, possono intervenire nella regolamentazione in materia urbanistica. In Piemonte ed in Liguria la regolamentazione non è identica.

Non esiste un equivalente dello S.Co.T. in Italia a causa delle numerose regolamentazioni specifiche, come l'impossibilità di associazione fra comuni o la separazione tra pianificazione urbana a livello regionale e i piani di settore a livello comunale. La concertazione non fa parte del processo di elaborazione dei piani o programmi territoriali tranne che a livello comunale e le conferenze di pianificazione riuniscono solo le istituzioni. Non esiste, nella creazione di uno ZAC (Area di pianificazione concertata), l'obbligo di un preventivo inserimento nell'equivalente di un PADD (Progetto di pianificazione e sviluppo duraturo): quindi i programmi integrati d'intervento a scala comunale permettono di seguire la crescita in modo progressivo.

PUNTI DI COOPERAZIONE GIÀ ISTITUITI

Vari progetti di cooperazione sono attivati e finanziati dai programmi europei Interreg Alcotra in particolare nei settori del turismo, della cultura, dell'economia, della conoscenza. Oggi questi programmi sono in fase di transizione in attesa

degli sviluppi della nuova politica di coesione comunitaria.

COOPERAZIONI PROPOSTE

Vari documenti di programmazione e di pianificazione sostengono la dimensione transfrontaliera dello sviluppo territoriale: in Francia con il *DTA 06*, il *Projet d'Agglo CARF*, il *Document d'intention de la Métropole Azurénne*, in Italia il PTR del Piemonte. Vari politici italiani e francesi dell'area delle Alpi del Mare sottolineano l'opportunità di un approccio transfrontaliero nella gestione di alcune sfide sui temi dello sviluppo dell'economia, dell'ambiente e dei trasporti.

IL DISTRETTO EUROPEO

L'articolo L 1115-4-1 della legge "Libertà e responsabilità locale" introduce, nel Codice Generale delle Collettività Locali, il Distretto Europeo quale entità di supporto alle collettività locali frontaliere. Ha una personalità giuridica di diritto pubblico e un'autonomia finanziaria. Il regime del Distretto Europeo è quella di un'associazione mista di diritto francese. Il Distretto Europeo può esercitare ogni *mission* che presenti un interesse per i suoi membri, a condizione che rientri nelle loro competenze, ma ha altresì il potere di creare e di gestire i servizi e le infrastrutture necessari alla realizzazione di questa *mission*.

Lo statuto dello S.Co.T. prevede l'ampliamento del suo oggetto con la possibilità di creare un Distretto Europeo che permetterà l'ingresso di istituzioni locali italiane. Questo è stato istituito.

La finalità mostra l'armonizzazione delle politiche pubbliche in particolare nei campi dei trasporti, della gestione dei servizi pubblici (ambiente, cultura, insegnamento, sviluppo economico, ...)

L'iniziativa di costituzione di un Distretto Europeo è stata annunciata ai partner italiani della Provincia d'Imperia nel febbraio 2005.

IL RAGGRUPPAMENTO EUROPEO DI COOPERAZIONE TRANSFRONTALIERA (GECT)

Si tratta di uno strumento giuridico istituito dalla

Comunità Europea per facilitare le relazioni di cooperazione transfrontaliera nel periodo di programmazione 2007-2013.

LE PROSPETTIVE E LE SFIDE

Al di là della vicinanza geografica, delle evidenti relazioni di prossimità e delle azioni organizzate come Alpi del Mare, questi territori transfrontalieri condividono una relativa marginalizzazione nei confronti delle loro metropoli di riferimento (Torino per Cuneo, Genova per Imperia e Nizza per lo S.Co.T.). Questo aspetto le avvicina ulteriormente. Tuttavia, se le specificità ed i regolamenti dei territori in questione non permettono di immaginare un territorio totalmente integrato nel senso transfrontaliero, nel loro futuro esiste almeno un punto in comune già identificato: è il collegamento nord-sud attraverso la Valle Roya. In effetti, mentre le relazioni Imperia-Mentone e Genova-Nizza sono facili e multiple (strada e ferrovia), Cuneo è isolata da questo asse costiero a causa di una ferrovia inadeguata a un traffico moderno sia di persone che di merci. Questo collegamento è insufficiente per il servizio locale tra Cuneo e Imperia ed è totalmente inadatto per delle relazioni tra le metropoli europee vicine (Torino e Marsiglia).

Accanto a questi problemi d'infrastrutture, le differenze politiche e di gestione non hanno permesso fino ad ora una vera integrazione tra i diversi sistemi di sviluppo e di pianificazione. I cambiamenti in corso, dettati dall'attuazione del programma Interreg, non diminuiranno queste difficoltà, proprio mentre gli attori locali cominciavano a familiarizzare con questo processo. In effetti, la commissione dovrebbe finanziare direttamente dei progetti di cooperazione, e non più delle aree d'intervento. Se questo nuovo processo faciliterà la concretizzazione del progetto, rischia di essere più problematico nei fatti, nella misura in cui nessun metodo di lavoro è stato convenuto tra le regioni che compongono le Alpi del Mare.

Nel contesto territoriale locale, e soprattutto sul versante italiano, si riscontrano in effetti delle

difficoltà a definire delle azioni che non siano dei progetti immediati.

A parte il caso delle infrastrutture di comunicazione nella Valle Roya, in cui tutti gli attori transfrontalieri hanno un interesse comune manifesto, è improbabile che, nel breve o medio termine, altri progetti di strutturazione transfrontaliera si possano realizzare.

Ho finito sul tema transfrontaliero ma c'è un problema, la questione di Monaco.

Monaco è una risorsa incredibile. A Monaco ci sono 40.000 posti di lavoro. 15.000 persone ogni giorno partono da Roquebrune, da Mentone e da Beausoleil per andare a lavorare a Monaco e Monaco ogni anno mette sul mercato 1.000 nuovi posti di lavoro. Queste persone non sanno dove abitare: sulla Costa Azzurra è impossibile comperare una casa o pagare un affitto, quindi vanno sempre più lontano. Abbiamo dunque un'occasione da non perdere. In tutta la Valle Roya abbiamo delle possibilità di costruire e la gente potrebbe abitare nella Valle Roya e andare

a lavorare a Monaco senza prendere l'automobile, anche perché Monaco negli anni a venire proibirà l'accesso alle auto.

Infine fra Nizza e Cuneo abbiamo una ricchezza incredibile da offrire alla gente che viene. Un autobus che parte da Nizza impiega solo due ore ad arrivare a Cuneo. Abbiamo una ricchezza che nessuno ha e che dobbiamo imparare a sfruttare insieme. Nessuno ha questa ricchezza. Tocca a noi non aspettare tanto ed utilizzarla. La domanda c'è e la concorrenza esiste, e siamo noi che insieme dobbiamo fare qualche cosa.

E' sul turismo che siamo i migliori. Abbiamo le risorse e la richiesta. Tocca a noi offrire qualcosa di fantastico. Abbiamo il mare, abbiamo la montagna, abbiamo tutti gli "sport d'eau douce", abbiamo la gastronomia italiana, abbiamo i vini italiani e francesi, ma dobbiamo creare qualcosa insieme. La nostra forza sarà l'unità.

Io sono andato anche alla Camera di Commercio di Nizza e sto spingendo in questo senso.

Riflessioni conclusive

GIOVANNI PREVIGLIANO - *Dirigente del Settore Programmazione del Territorio del Comune di Cuneo*

Vorrei innanzitutto ringraziare l'Amministrazione per averci consentito di sviluppare alcune tematiche che, dopo anni di studi ed elaborazioni per il nuovo Piano Regolatore della Città, si collocano al di fuori dello stesso: sono le "tematiche di area vasta, l'extraterritorialità", quella parte di argomenti e riflessioni che, in questi ultimi anni, è mancata su Cuneo. Si è lavorato per vedere cosa c'è oltre il confine territoriale. Abbiamo sviluppato lavori, agito e interagito con tutta una molteplicità di sistemi territoriali, che hanno consentito di creare sinergie e sviluppare alcuni progetti per il futuro economico e l'investimento sul territorio nell'ambito dell'area vasta.

Ringrazio tutti i partecipanti al dibattito ed i relatori per i loro contributi estremamente interessanti. Queste relazioni mi hanno fatto riflettere. Sono emersi alcuni problemi e penso che sarebbe auspicabile creare delle sinergie per dialogare e apportare dei contributi di sviluppo sulle tematiche e le necessità del territorio. Si è parlato più volte delle direttrici Est-Ovest e Nord-Sud. Oggi si tratta di recepire queste indicazioni, di contribuire a sviluppare e potenziare il dialogo e la cooperazione su questi territori extracomunali in collaborazione con gli enti territoriali (la Regione, la Provincia e il Ministero stesso, sempre presente, che ci stimola continuamente a concorrere verso nuovi ed interessanti progetti).

Vorrei inoltre sottolineare un altro aspetto determinante sul territorio: la mancanza dei servizi. La potenzialità di un territorio passa anche, e non solo, attraverso una molteplicità di servizi e il potenziamento delle infrastrutture che oggi sono carenti o sottodimensionate. Tutto questo perché? Perché sono elementi e motori in grado di attrarre gli investimenti sul territorio.

Oggi dobbiamo lavorare con dei progetti che ci consentano di sviluppare e potenziare questo sistema infrastrutturale che ormai è obsoleto. Tuttavia l'investimento non riguarda solamente il sistema infrastrutturale, ma la necessità di coniugarlo con la potenzialità turistica. Potenzialità, fino ad oggi, non pienamente sfruttata e sulla quale occorre intervenire prontamente. Lo stesso Sindaco di Tenda ha ricordato che abbiamo una ricchezza turistica e naturalistica da sfruttare rapidamente per non perdere le occasioni di investimento. Io aggiungerei una ricchezza da potenziare perché posta su una dorsale, importantissima dal punto strategico, che riguarda il Nord-Est e il Sud-Ovest.

Oggi abbiamo ascoltato molte relazioni in cui si è parlato dello sviluppo di potenzialità relativamente agli assi Est-Ovest e Nord-Sud.

E' stata brevemente accennata dall'Arch. Schizzi la necessità di coinvolgere, in questo dibattito, la Regione Toscana, poiché si colloca su una direttrice Nord-Sud che dovrebbe andare a riequilibrare quella che collega i due mari.

Sulla base di queste considerazioni noi dovremmo operare per essere un territorio di trasformazione che diventi recettore di investimenti continuamente tesi verso una crescita economica e sociale costante nel tempo.

Aggiungo una breve considerazione per agevolare gli investimenti. L'Amministrazione Comunale ultimamente ha operato intensamente sia sui contratti di quartiere che sui piani strategici. Le normative e procedure per accedere ai finanziamenti sono estremamente complesse. Sarebbe utile predisporre un sistema procedurale che semplifichi e snellisca l'esame e l'approvazione di questi e altri progetti.

Si è parlato di coesione territoriale e di coesione sociale. Recentemente Mario Monti, dell'Università Bocconi, ha evidenziato questo aspetto: tutto quello che la Comunità Europea fino ad oggi ha fatto, l'ha sviluppato in termini amministrativi, cioè si è focalizzata sulla coniugazione e sulle sinergie di coesione tra le varie problematiche territoriali, tra nazioni e regioni amministrative. Il problema che non è stato affrontato è quello della coesione sociale e territoriale. Quello che è mancato in questi anni nella crescita europea. In questo senso il Dott. Piana ha posto un problema di coesione sociale parlando di identità miste. Un problema da sviluppare, approfondire e chiarire.

Mi ha fatto piacere che dal dibattito, e da tutti gli studi presentati quest'oggi, è emersa la necessità sia della coesione territoriale, sia della coesione

sociale. L'extraterritorialità passa attraverso questa coesione, ed il nostro compito è quello di continuare a coordinarla, svilupparla e potenziarla.

Un'ultima riflessione prima di passare la parola all'Arch. Giacobone. L'Arch. Giacobone ha parlato di una scommessa, una "conferenza locale con i Sindaci e tutti i soggetti territoriali portatori di interesse". Quello che è interessante oggi è collegarsi a queste sinergie, come diceva il Dott. Sabbatini, per coinvolgere e stimolare tutti gli attori che agiscono sul territorio affinché ci sia una coesione di sinergie al fine di sviluppare tematiche incisive a livello extraterritoriale, extra regionale e di Comunità Europea, grazie anche al supporto che abbiamo avuto e che continueremo ad avere dal Ministero.

Chiusura lavori

FRANCESCO GIACOBONE - *Coordinatore nazionale del Programma S.I.S.Te.M.A.
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

A conclusione di questa importante giornata, non sarà facile proporre una sintesi sui lavori, visto che i punti di vista e le riflessioni sviluppate sono moltissime, ma proverò a concludere questa sessione lanciando anche un messaggio positivo. E' certo che esistono tante azioni in campo, e sicuramente sarà necessario sviluppare un forte impegno per costruire un valido percorso programmatico e progettuale condiviso con tutti i Soggetti che partecipano al "Governo" del territorio.

Ma veniamo alla sintesi di alcuni interventi.

Il Dr. Piana ha anticipato il tema delle intenzionalità congiunte dei partner territoriali e poi ha introdotto l'importante concetto di "sistema della qualità".

Il Dr. Bastianini, accennando alle piattaforme logistiche, ci ha parlato di "sistemi complessi" e del ruolo di stimolo che le comunità locali debbono svolgere. In particolare, ha ipotizzato di intravedere nell'area cuneese una logistica specializzata, con chiari connotati di logistica "intelligente" e rispettosa dell'ambiente.

In questo ambito, mi sembra interessante introdurre il tema della possibile funzione che il "Foro Boario" di Cuneo potrebbe assumere all'interno di una visione di "area vasta" (vedi programma S.I.S.Te.M.A.), di "Porta territoriale informatica" del Piemonte del sud, senza dover conseguentemente realizzare nel proprio territorio, dannosi interventi edilizi di tipo industriale. Cuneo, conservando la sua territorialità storica, paesaggistica e produttiva di eccellenza, potrebbe candidarsi ad essere "nodo" vitale e strategico di

una rete informatica territoriale e ultra-territoriale.

L'Arch. Schizzi della Provincia di Savona ha parlato di alleanze tra città, territorio e portualità, introducendo anche la questione del traffico marittimo e, inoltre, ci ha aggiornato sullo stato dell'arte delle azioni territoriali promosse nella provincia.

In questo ambito, appare utile evidenziare che il Ministero delle Infrastrutture si occupa, ormai da tempo, della questione delle cosiddette "Autostrade del mare" collegando la questione della modalità di trasporto allo sviluppo della portualità nazionale. Appena qualche mese fa, presso il Dipartimento della programmazione e dello sviluppo del territorio, si è concluso un importante studio sul cosiddetto "Asse marittimo Meridiano" che restituisce all'Italia un ruolo fortemente strategico all'interno del bacino del Mediterraneo. Come qualcuno diceva giustamente questa mattina, "il baricentro dell'Europa si è spostato più a sud e, conseguentemente, i nostri diretti competitori, per l'immediato futuro, oltre a Francia, Spagna e Grecia saranno anche i paesi costieri dell'Africa. Proprio lì si stanno realizzando importanti terminal portuali che, per la loro collocazione, potranno sviluppare una forte concorrenza ai porti italiani. Lo studio finanziato dal Ministero, tra l'altro, ha inteso porre l'attenzione sulla portualità dell'Italia del sud, al fine di individuare possibili ed utili "intercettori" in grado di attrarre i flussi di traffico marittimo, anche attraverso la capacità e l'individuazione di porti nazionali, con capacità e caratteristiche diversificate, partendo dal presupposto che la competizione non è tra porti italiani, ma, evidentemente, con quelli europei e mediterranei.

Il Geom. Rossi del Comune di Savona, ha citato le "Autostrade del mare" ed ha tracciato aspetti relativi alle previsioni di piano, evidenziando l'uso di utili modalità di concertazione con la Provincia. Inoltre, ha anche accennato alla necessità di pervenire a vere e proprie intese tra portualità, alla necessità di un coordinamento tra le stesse, all'utilità di una regia unica. Non è pensabile che i porti della costa tirrenica o adriatica possano avere tutti lo stesso ruolo e svolgere le stesse attività. E' necessario classificare le capacità di alcuni porti rispetto a quelle di altri e, su questa base, pianificare, a scala nazionale, le capacità e le funzioni delle singole portualità, il sistema delle "retroportualità" e, quindi, il peso che i singoli porti potrebbero avere all'interno di un sistema nazionale pianificato.

Il Dr. Benedetto della Regione Piemonte ha anticipato alcuni importanti elementi innovativi interni ai POR evidenziando quanto sia fondamentale che i processi di programmazione ed attuazione siano strumenti dinamici e perfezionabili nella fase esecutiva.

L'Arch. Olivier della Regione Piemonte ha accennato, con particolare attenzione, alla necessità di creare ed adottare strumenti flessibili sia nella loro progettualità che nella loro operatività, evidenziando che, all'interno di questi, le Amministrazioni Locali, nella fattispecie i Comuni, assumono un ruolo strategico e fondamentale per lo sviluppo territoriale ai vari livelli di programmazione.

Il Dr. Sabbatini, Segretario Generale della Camera di Commercio di Cuneo, ha individuato nei processi di internazionalizzazione una molteplicità di azioni da considerarsi strategiche ed irrinunciabili, alle quali i Soggetti interessati dovrebbero porre la massima attenzione, ed ha anche ribadito la necessità che questi stessi diano il massimo impulso alla capacità partenariale di concertazione.

Su questo tema mi sembra che oggi sia stata espressa una generale condivisione.

Al riguardo, è utile ricordare che i tavoli tecnici di S.I.S.Te.M.A., svoltisi a Roma presso il Ministero delle Infrastrutture nel novembre 2006, hanno testimoniato una concreta capacità di costruzione e coordinamento su questioni di competenza di singoli soggetti come ANAS, Comuni partecipanti ai programmi, RFI, Ministeri, Enti pubblici, ecc.. Ad esempio, siamo riusciti ad accelerare alcune procedure tecnico-amministrative (dismissione di fasci di binari all'interno di aree urbane, stipula di accordi di programma, protocolli, intese locali, ecc.) in una tempistica confortante. Ciò porta a pensare che allora sia possibile arrivare a risultati concreti.

Può ritenersi che siamo entrati in una positiva stagione di nuove modalità di confronto? Che siamo in presenza di nuovi percorsi di costruzione di livelli partenariali? Sicuramente sì. In numerosi programmi S.I.S.Te.M.A. si è concretamente sviluppata l'occasione di formalizzare, in tempi brevi, alcune intese e/o provvedimenti tra i Soggetti territoriali coinvolti.

Il Dr. Boccacci - Presidente della Comunità Montana Valle Gesso e Vermentagna ha introdotto il tema del "Distretto europeo" allargando, in particolare, anche l'attenzione alla questione del Tenda.

A questo punto, ritengo che siamo giunti alle conclusioni finali. Proviamo a pensare, attraverso una frase-slogan, cosa può lanciare l'incontro di oggi a Cuneo: "Occorre costruire azioni condivise per la competitività di quest'area, per un illuminato governo del territorio". E' necessario coinvolgere tutte le Amministrazioni concorrenti, attraverso un partenariato orizzontale, utile alla messa a punto di piani di sviluppo ed assetti territoriali coerenti con il "Quadro strategico nazionale". I Comuni, oggi più che mai, sono in grado di costruire una base programmatica e progettuale predisponendo forti progetti, e la loro

forza crescerà se essi stessi saranno in grado di costruire forti partenariati.

E' da ritenersi che il completamento dell'Asti-Cuneo, il raddoppio della ferrovia Fossano-Cuneo, la riapertura di Levaldigi con ampie funzioni trasportistiche anche ultra-locali, il raddoppio del Tenda e la piattaforma logistica nel cuneese, ecc. non possano essere obbiettivi raggiungibili, se non si costruisce una forte condivisione e coesione tra pubblico e privato dell'intero quadrante territoriale.

Queste sono problematiche che non possono essere affrontate in maniera autoreferenziale da sindaci o municipalità, anche se molto capaci, occorre sviluppare vere alleanze ed un consenso

locale condiviso con i cittadini, in quanto essi stessi sono i principali destinatari dell'azione pubblica e dei benefici della crescita dell'area.

Su questi profili, occorre sviluppare anche una immediata sensibilizzazione e formazione delle Amministrazioni pubbliche locali che, spesso, sono assorbite troppo ed esclusivamente da attività istituzionali di tipo ordinario.

Ma è da ritenersi, che esse stesse, non hanno alcun interesse a negare o rallentare la crescita e lo sviluppo del proprio territorio ma, anzi, hanno tutto l'interesse a dedicare la giusta attenzione al miglioramento della qualità della vita e, comunque, di partecipare con un contributo di base, allo sviluppo del "Sistema Paese".

DOCUMENTAZIONE
RELAZIONI TEMATICHE

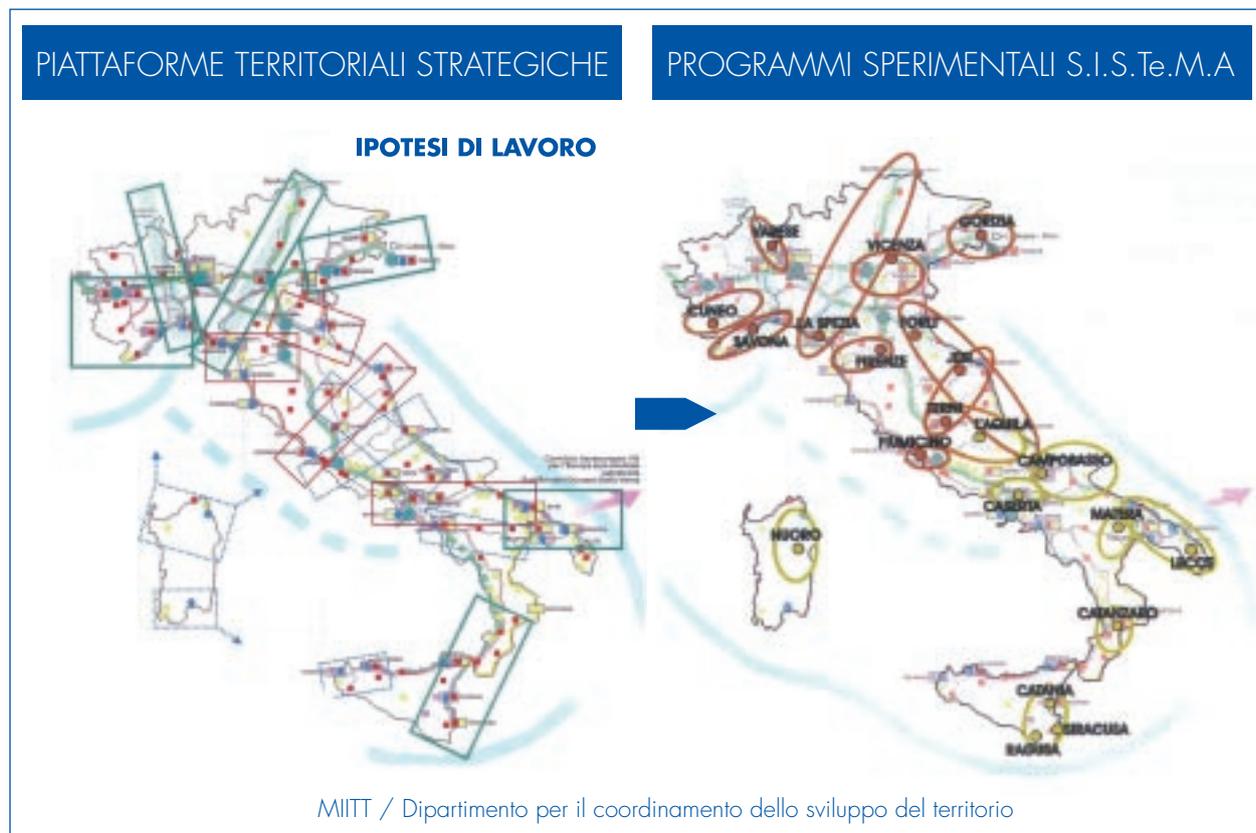


TAVOLA 1

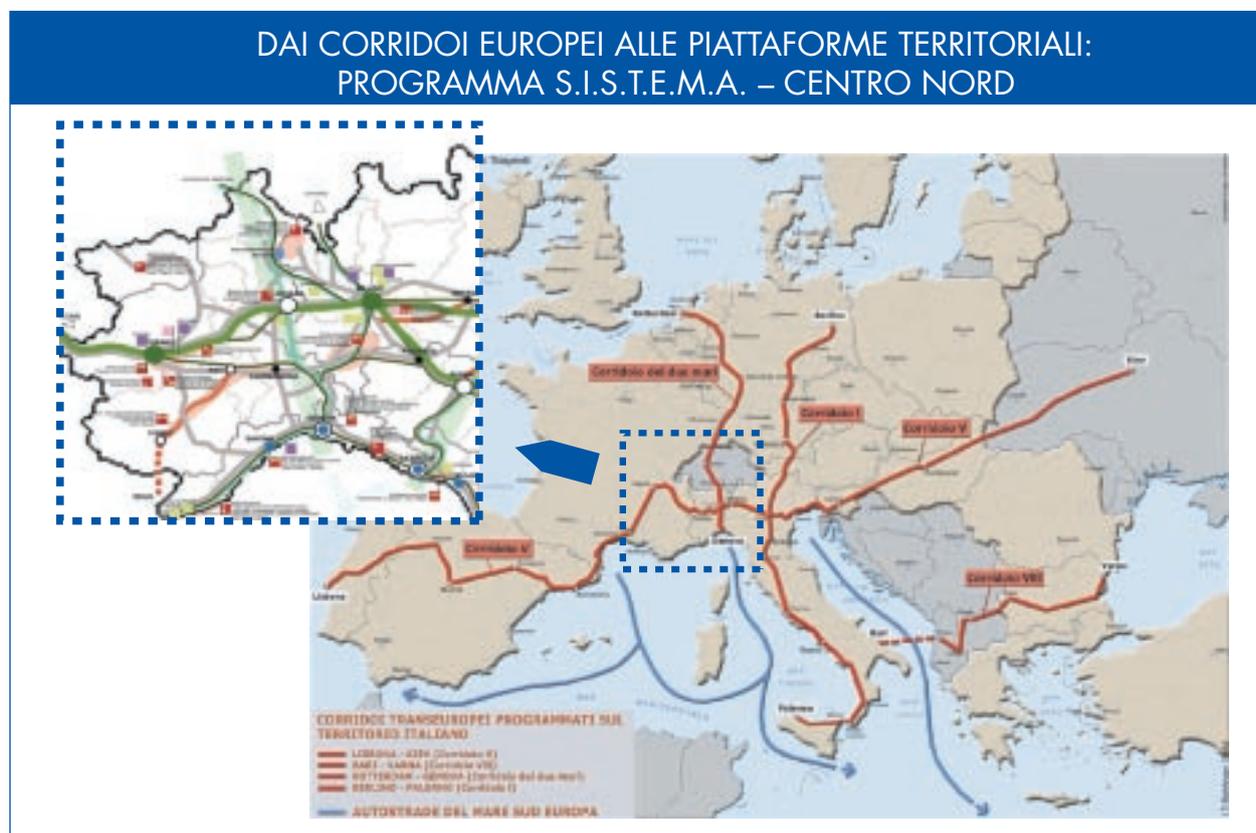


TAVOLA 2

Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia meridionale

VALENTINO PIANA



TAVOLA 1



AZIONE DI SISTEMA "CUNEO COME PORTA TRANSFRONTALIERA VERSO LA FRANCIA MERIDIONALE"

TRASFORMAZIONE DELLA GERARCHIA URBANA IN
UNA NUOVA REGIONE TRANSFRONTALIERA
(LYON - TORINO / NIZZA - GENOVA /
CUNEO - NIZZA)

RELAZIONE ITALIA-FRANCIA:
PASSAGGIO DALLA COMPLEMENTARITÀ
ALLA INTEGRAZIONE DEI MODELLI DI SVILUPPO

SISTEMA TURISTICO RESIDENZIALE
MERCATO DEL LAVORO
SERVIZI ALLA POPOLAZIONE

LA NUOVA DISPONIBILITÀ FRANCESE

IL MODELLO LOGISTICO PERTINENTE

TAVOLA 2

"CUNEO COME PORTA TRANSFRONTALIERA VERSO LA FRANCIA MERIDIONALE" MASSIMIZZAZIONE DEGLI EFFETTI DEL RADDOPPIO DEL TENDA

AZIONI E PROGETTI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI

- PIANO STRATEGICO TRANSFRONTALIERO
- INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS PER LA FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO LUNGO LA DIRETTRICE STRADALE DEL COL DI TENDA
- VALORIZZAZIONE TURISTICA DELL'ITINERARIO STRADALE
- RILANCIO ORGANIZZATIVO E INFRASTRUTTURALE DELLA FERROVIA
- COMPETITIVITÀ AEROPORTUALE DI CUNEO-LEVALDIGI: PASSEGGERI E MERCI



AZIONI E PROGETTI ECONOMICI E SOCIALI

- COORDINAMENTO E PROMOZIONE CENTRI POLIFUNZIONALI DI SERVIZIO DI ALTO RANGO NEI COMUNI MONTANI
- NUOVE IMPRESE DALLA MATRICE GENERATIVA DELLA PIANIFICAZIONE STRATEGICA
- DIFFUSIONE COMPETENZE LINGUISTICHE ALL'INTERA POPOLAZIONE PER CONSENTIRE LA FRUIZIONE DEI SERVIZI A BACINO COMUNE

TAVOLA 3

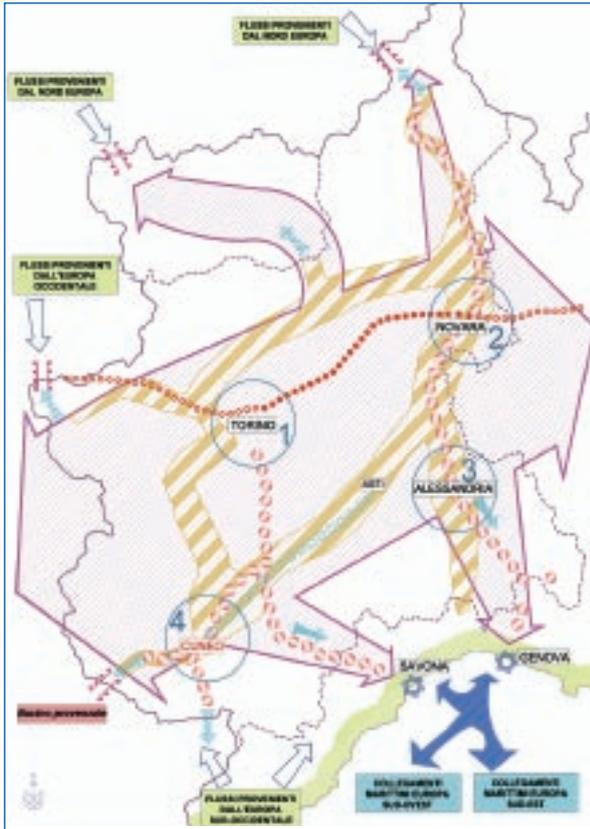
Cuneo come porta territoriale del Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese (SPILP) – ATTILIO BASTIANINI

MIDI-PYRÉNÉES EXPANSION



TAVOLA 1

AZIONE DI SISTEMA/CONTESTO
 "Cuneo come porta territoriale del
 Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese"



MODELLO LOGISTICO MERCI

**COMPLEMENTARIETA' CON IL SISTEMA LOGISTICO
 DEL CORRIDOIO 24 (Genova - Novara - Sempione)**

**INTEGRAZIONE CON IL SISTEMA PORTUALE
 SAVONA - VADO**

AGGANCIO AL CORRIDOIO 5 VERSO TORINO

PORTA TRANSFRONTALIERA ITALO - FRANCESE

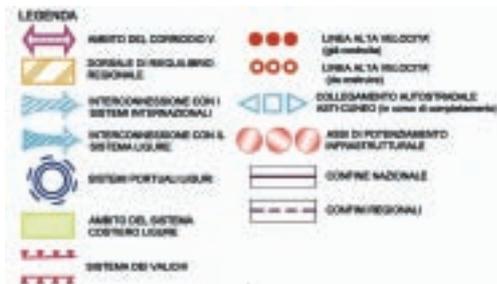


TAVOLA 2



LEGENDA

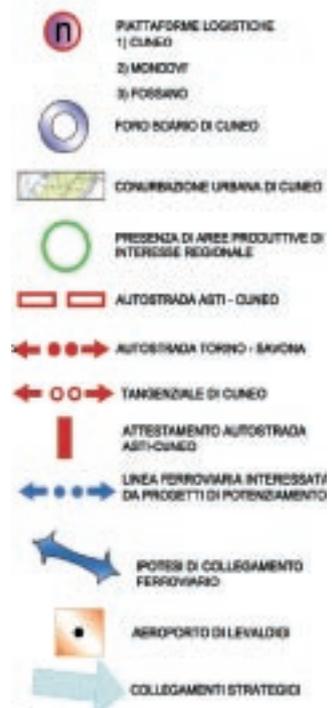


TAVOLA 3

Il sistema portuale logistico del Savonese Bormide nell'Euroregione Alpi-Mediterraneo - ANTONIO SCHIZZI

RIFERIMENTI AL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO



TAVOLA 1

PROGETTO INTEGRATO 1

Progetto integrato per la connessione logistica della Valbormida con la piattaforma dei porti di Savona e Vado e riorganizzazione del comparto energetico.



VADO LIGURE

- Sviluppo dei traghetti, autostrade del mare
- Potenziamento delle infrastrutture di servizio al porto
- Riqualificazione urbana e recupero del fronte mare
- Razionalizzazione e sbarco dei prodotti energetici e degli oli combustibili

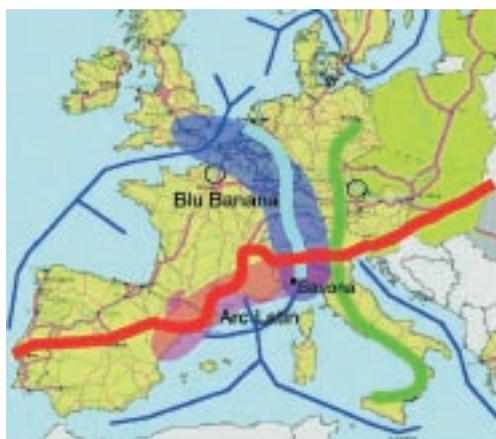


VAL BORMIDA

- Utilizzo di aree industriali dismesse come centro intermodale (distripark) a Cairo Montenotte (ex Agrimont) e a Cengio (ex Acna)
- Collegamento delle aree alla rete autostradale

TAVOLA 2

POSIZIONE STRATEGICA NELLA REGIONE LOGISTICA DEL NORD OVEST



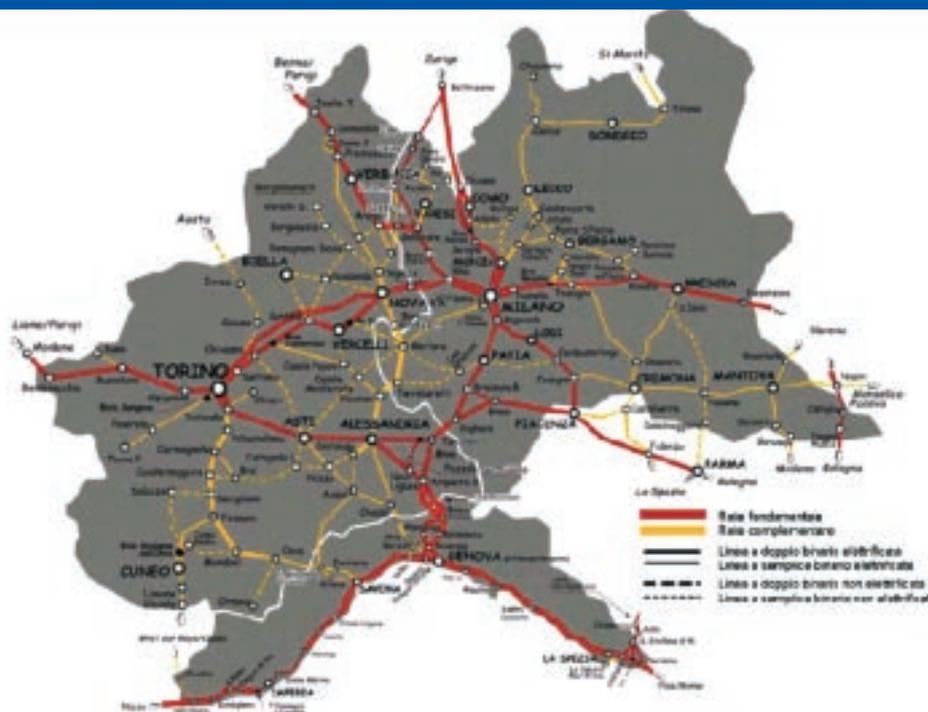
- Banana Blue**
Area compresa lungo l'asse Alto Tirreno – Mar del Nord ad alta densità di popolazione e produzione
- Arc Latin**
Regione economica integrata comprendente territori che si affacciano sul Mediterraneo occidentale (Spagna, Francia e Italia)
- Corridoio V (Lisbona – Kiev)**
Sistema organizzato di infrastrutture multimodali (ferrovie, strade, hub portuali, aeroportuali e piattaforme logistiche)
- Asse Genova – Basilea – Rotterdam**
Riorganizzazione infrastrutturale e gestionale fra i porti dell'Alto Tirreno e del Mar del Nord
- Corridoio 1 (Berlino – Brennero – Palermo)**
Asse infrastrutturale di collegamento del meridione italiano con il centro Europa attraverso la Pianura Padana
- Autostrade del Mare**
Predisposizione di una rete di cabotaggio efficiente anche alternativa al trasporto terrestre

- Porti esistenti
- Piattaforme logistiche esistenti
- Piattaforme logistiche in progetto
- Corridoio V Lisbona- Kiev
- Asse Genova – Basilea – Rotterdam
- Direttrice Savona – Torino – Aosta – Europa centrale
- Rete infrastrutturale
- Progetto per il traforo del Gran S. Bernardo

TAVOLA 3

RETE FERROVIARIA FONTE: RFI

CENTRO STUDI TRAFFICO



- Rete fondamentale
- Rete complementare
- Linee a doppio binario elettrificate
- Linee a semplice binario elettrificate
- Linee a doppio binario non elettrificate
- Linee a semplice binario non elettrificate

TAVOLA 4

TREND DEI TRAFFICI MARITTIMI CONTAINERIZZATI

FLUSSI MONDIALI 1992 – 2004

Incremento medio annuo +8,5%

Previsione ONU-ESCAP
aumento medio annuo +6,6%
fino al 2015 (178 milioni TEU)

Flussi Europa e Asia 1999 – 2004
incremento medio annuo +5,6%

Previsione ONU-ESCAP
aumento medio annuo +5,6% fino al 2015
conseguente aumento del +126% nell'arco dei
prossimi 15 anni

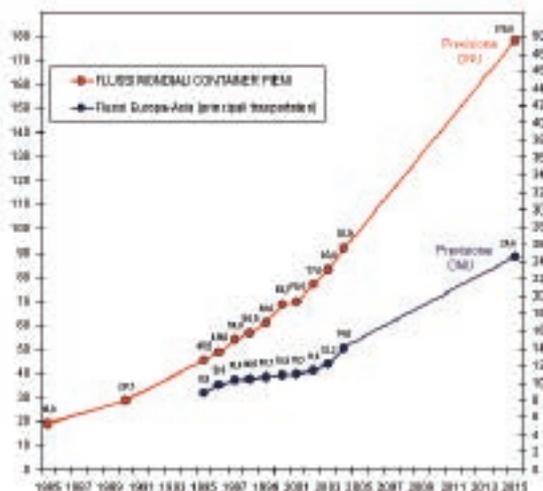


TAVOLA 5

TREND DEI TRAFFICI MARITTIMI CONTAINERIZZATI - EUROPA

AUMENTO MEDIO ANNUO 1990 – 2005

Principali porti europei +
tutti i porti italiani +9,1%

Principali porti del Sud-Europa +
tutti i porti italiani +12,2%

Alto Tirreno:
Savona-Vado, Genova,
La Spezia, Carrara e Livorno +7,9%

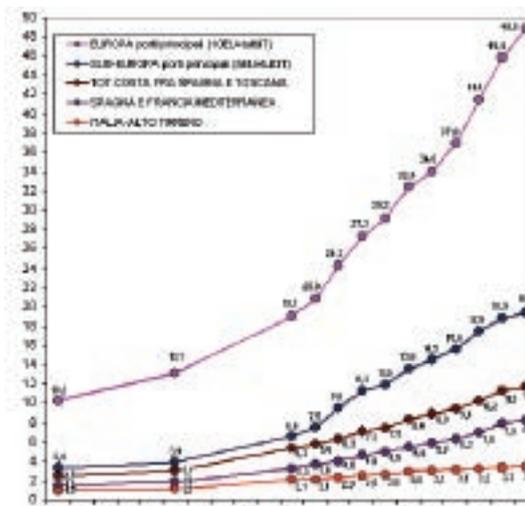


TAVOLA 6

TREND DEI TRAFFICI MARITTIMI CONTAINERIZZATI NEI SINGOLI PORTI DELLA COSTA FRA LA SPAGNA E LA TOSCANA

11,7 MILIONI DI TEU NEL 2005

62,0 % Algeciras, Barcellona, Valencia
8,0 % Marsiglia
0,9 % Porti liguri-tirrenici
pari a 3,4 milioni di TEU

Genova 1,6 milioni di TEU
La Spezia 1,0 milioni di TEU
Livorno 0,6 milioni di TEU
Savona-Vado 0,2 milioni di TEU

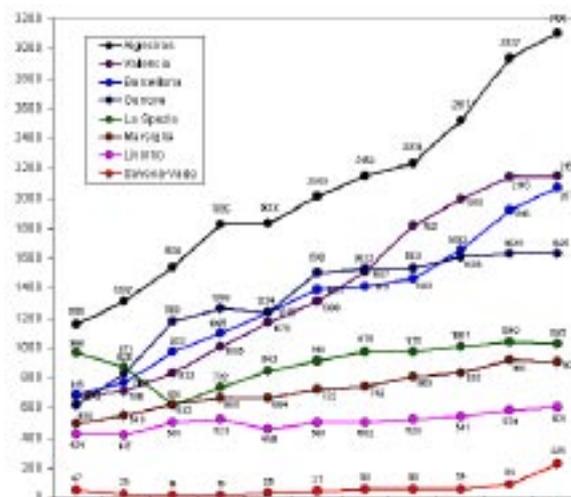


TAVOLA 7

COMPATIBILITÀ DEL TRAFFICO GENERATO DAL SISTEMA PORTUALE DI SAVONA-VADO CON LA CAPACITÀ FERROVIARIA

PORTI ITALIANI:

al netto del transhipment Trenitalia
Logistica trasporta il 21,5%
del traffico marittimo
containerizzato italiano.

PORTI ESTERI:

60% a Brema,
17% a Marsiglia.

PORTO DI SAVONA – VADO:

- funivia = 645.000 ton. (14%)
- ferrovia = 229.000 ton. (5%)
- gomma = 3,7 milioni ton. (81%)
- totale escluso traffici locali = 4,5 ml ton. (100%)
- totale compreso traffici locali = 13,4mln ton.

CENTRO
STUDI
TRAFFICO

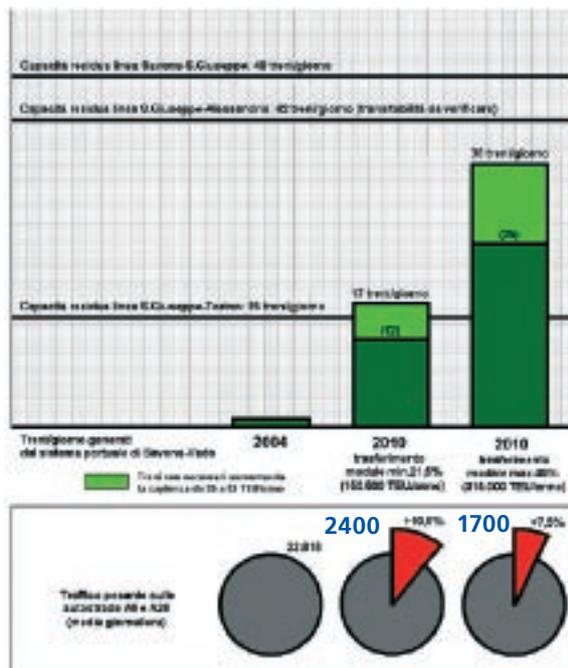


TAVOLA 8

CONNESSIONE AUTOSTRADALE ALBENGA - MILLESIMO - PREDOSA

IPOTESI DI TRACCIATO

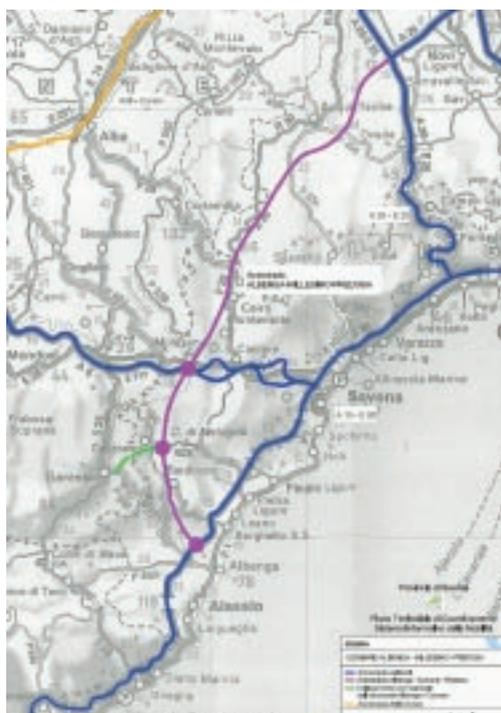


TAVOLA 9

ASSEGNAZIONE SCENARIO ALBENGA – MILLESIMO - PREDOSA

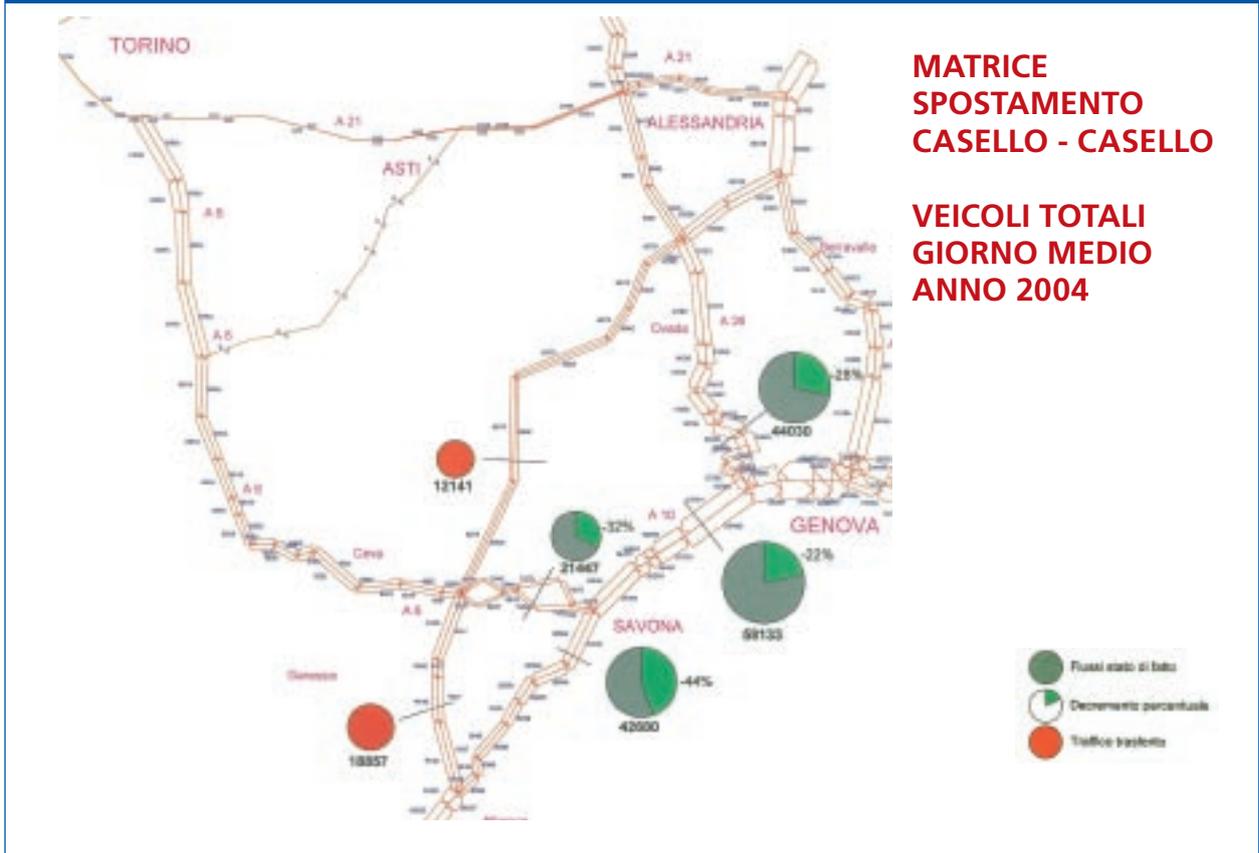


TAVOLA 10

ASSEGNAZIONE SCENARIO ALBENGA – MILLESIMO - PREDOSA

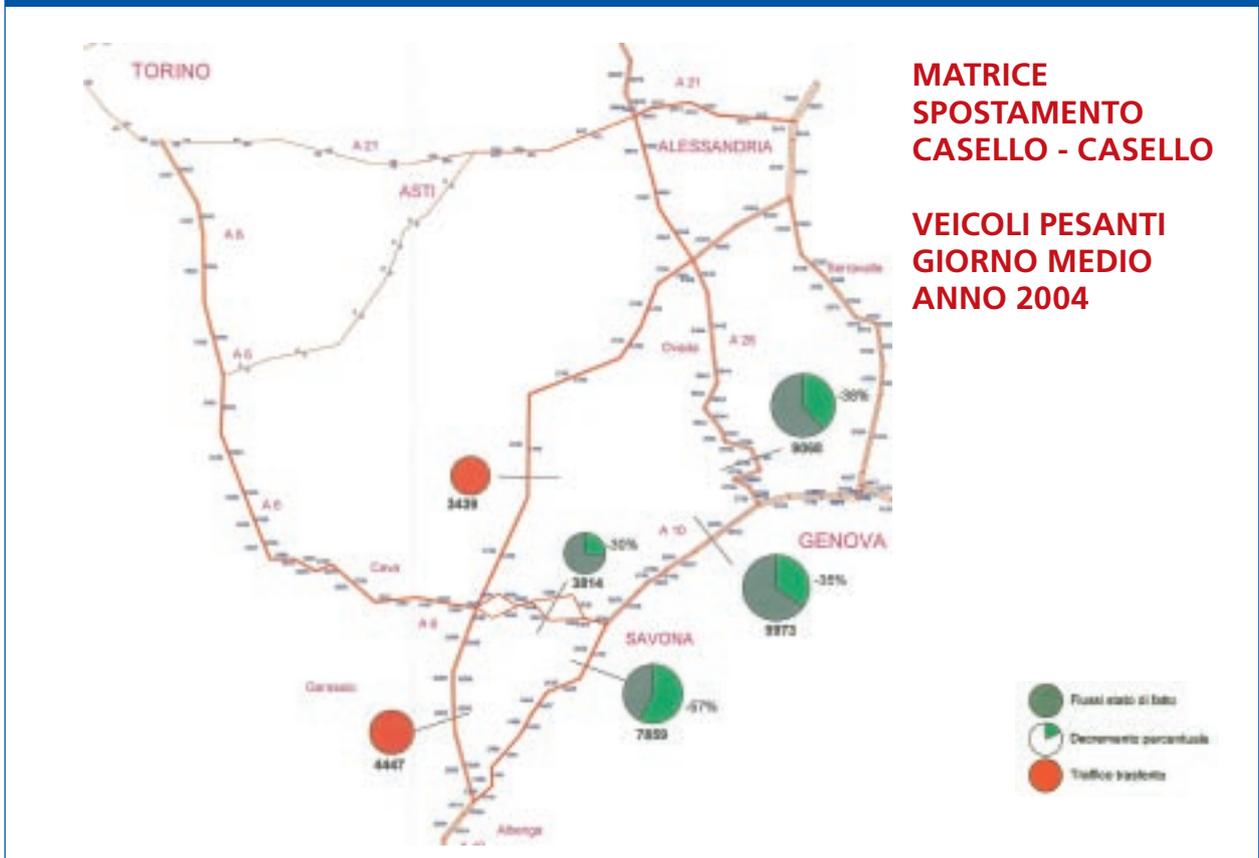
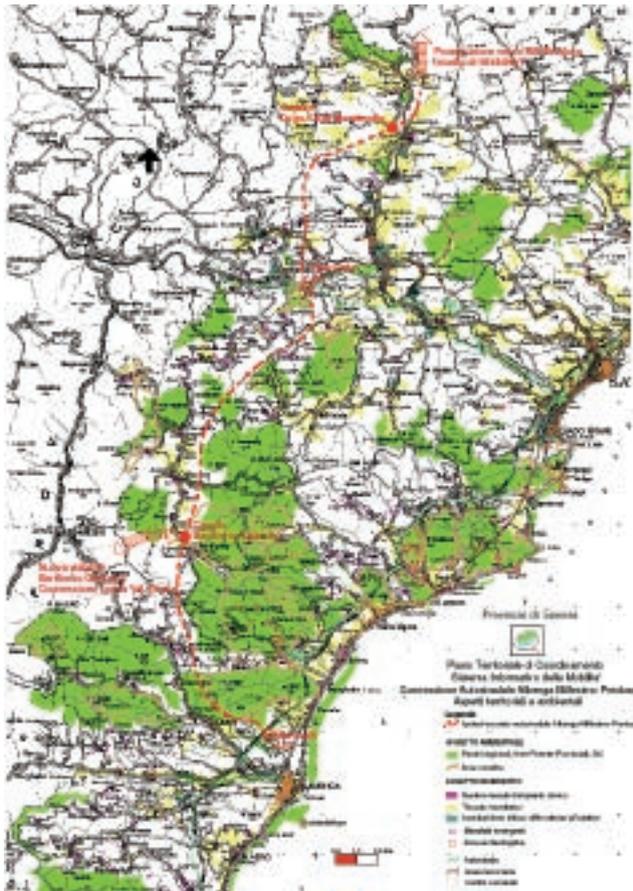


TAVOLA 11

ASPETTI PAESISTICO - AMBIENTALI



La Tavola con l'ipotesi di tracciato sintetizza gli indicatori contenuti nella VAS del PTC secondo tre principali tematiche:

INSEDIATIVE

AMBIENTALI

IDROGEOLOGICHE

per una prima verifica di sostenibilità e di attenzione alle sensibilità ambientali.

TAVOLA 12

IPOSTESI DI REALIZZAZIONE E RELATIVI COSTI

Le previsioni dei costi formulate rispettivamente nello Studio di Fattibilità per l'Autostrada Albenga – Garessio – Ceva e nello Studio di Fattibilità per la bretella Carcare – Predosa con la prosecuzione da Altare a Borghetto Santo Spirito costituiscono un utile riferimento per una prima ipotesi dei costi di investimento relativi alla connessione Autostradale Albenga - Millesimo – Predosa.

► **Costi previsti nelle diverse alternative di tracciato sono così riassumibili:**

Bretella Albenga – Garessio – Ceva	euro 3.250.000.000
Bretella Carcare – Predosa	euro 2.145.000.000
Proseguimento Carcare – Borghetto S.Spirito	euro 1.425.000.000

► **Per la connessione autostradale Albenga - Millesimo - Predosa è pertanto possibile formulare una prima ipotesi di costi:**

TOTALE euro 4.000.000.000

TAVOLA 13

OBIETTIVI

- ▶ **connessione al sistema autostradale del Nord Ovest**
collegamento tra la A10 Genova - Ventimiglia, A6 Torino - Savona, A26 Voltri - Gravellona, A7 Genova - Milano
- ▶ **riduzione dei crescenti volumi di traffico e delle criticità**
sulla A10 Genova - Ventimiglia e sulla A26 Voltri - Gravellona
- ▶ **migliori relazioni tra ponente ligure - Francia - Nord Ovest - centro Europa**
collegamento con le reti transeuropee dei trasporti: Corridoio V, Asse Genova - Rotterdam e Autostrade del mare
- ▶ **migliori collegamenti del Porto di Savona Vado**
all'interno della Regione Logistica del Nord Ovest
- ▶ **sviluppo economico**
dell'Albenganese e del Ponente turistico, del Savonese e della Val Bormida

TAVOLA 14

ASSE FERROVIARIO FERRMED

Il tronco centrale del Grande Asse FERRMED attraversa una delle più importanti vie "naturali" d'Europa.

Si tratta di un percorso che, attraverso le valli del Reno, del Rodano e di tutta la costa della Provenza, del Languedoc e della Spagna del Mediterraneo, collega da sempre il cuore dell'Europa e l'Africa del Nord.

Si tratta del percorso di connessione più rapido tra la Scandinavia, la Gran Bretagna, il Mare del Nord ed il bacino occidentale del Mediterraneo.

L'insieme di questo percorso non comporta ostacoli geografici importanti, e ciò facilita il passaggio delle vie di comunicazione più importanti d'Europa a partire dall'Impero Romano, fino ai giorni nostri.

Il tronco principale dell'Asse FERRMED inizia a Stoccolma e finisce ad Algeiras. Ha una lunghezza approssimativa di 3.500 km.

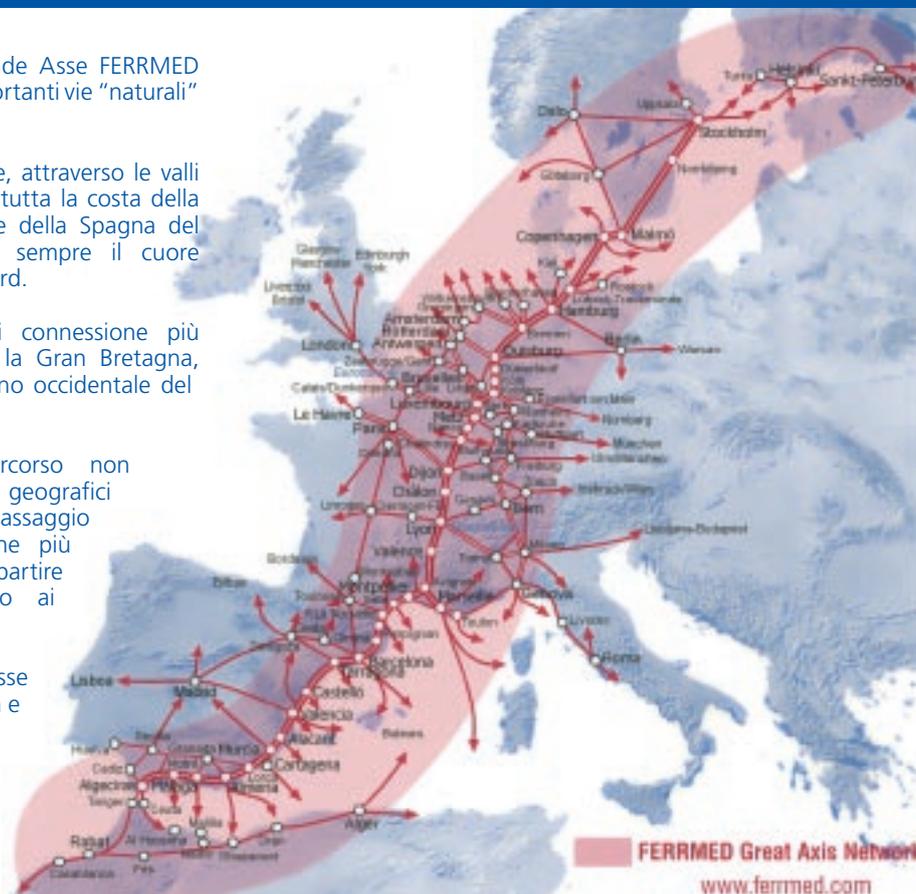


TAVOLA 15

PROGETTO STRATEGICO EUROREGIONE

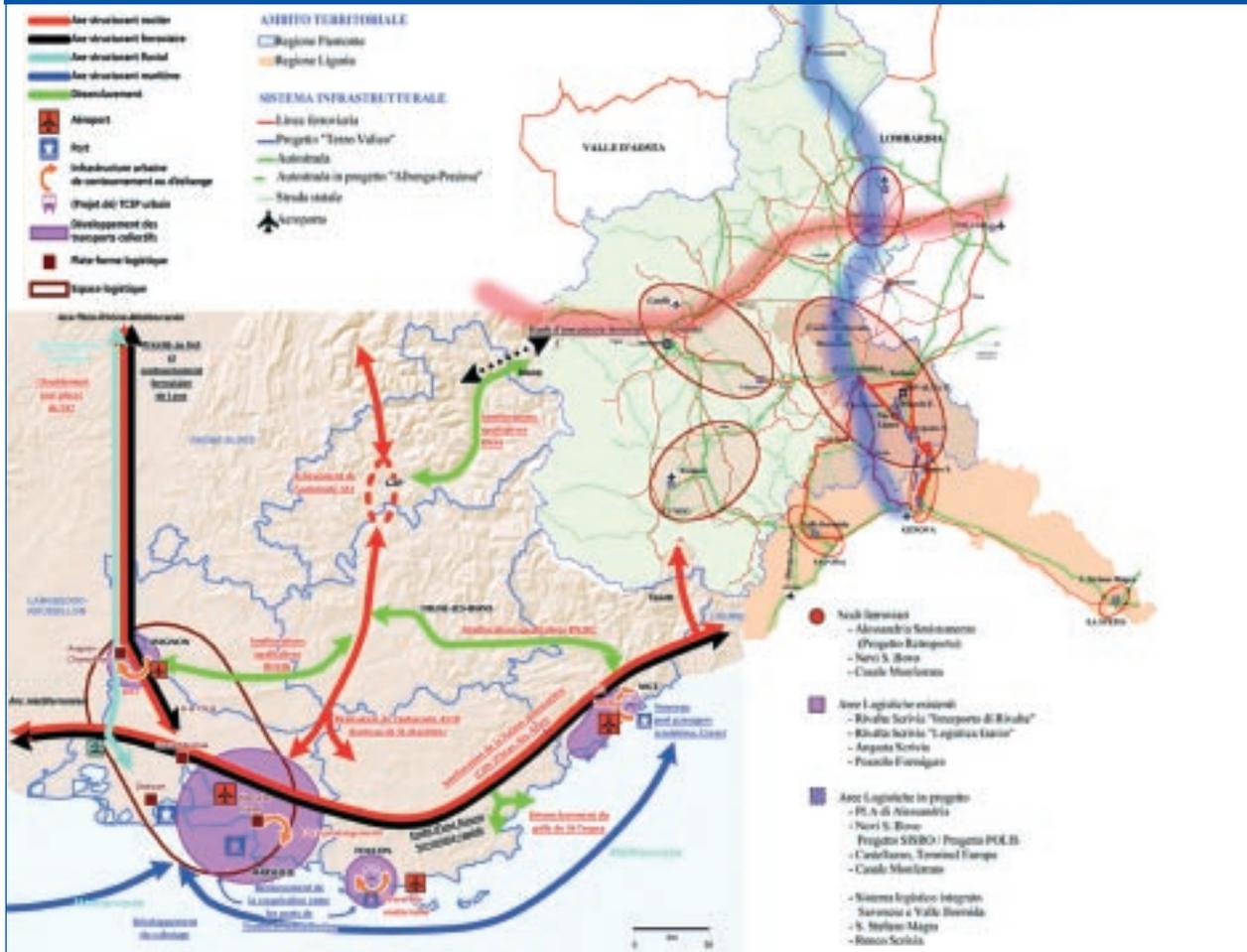


TAVOLA 16

ASSE EUROREGIONE ALPI - MEDITERRANEO LO SVILUPPO SOSTENIBILE DEI TRASPORTI NELLE ALPI NEL RISPETTO DEL PROTOCOLLO DI KYOTO



TAVOLA 17

FOTO DEI LAVORI



Lavori - mattina



Tavola rotonda - pomeriggio

