



INDICE

1. PREMESSA	3
2. L'ECONOMIA TERRITORIALE DELL'AREA VASTA INTERESSATA DAL PT 5	
2.1. LA STRUTTURA PRODUTTIVA	5
2.2. IL COMMERCIO CON L'ESTERO DELL'AREA VASTA INTERESSATA DAL PT	26
2.3. ASPETTI DELLA LOGISTICA	54
3. LA CONDIVISIONE DEI CONTENUTI DEL PT	68
3.1. IL MONDO ECONOMICO VICINO AL PT	68
3.2. IL PARTENARIATO PUBBLICO	79
4. LA VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI	87
4.1. LA METODOLOGIA VALUTATIVA	87
4.2. GLI SCENARI D'ATTUAZIONE	93
4.3. POTENZIALITÀ E CRITICITÀ REALIZZATIVE	100
4.4. GLI ESITI DELLA VALUTAZIONE	107
5. STRUMENTI PER IL GOVERNO DEI PROCESSI	113
5.1. L'AGENDA PER L'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA	113
5.2. AMBITI DI INTERVENTO E PROCESSI OPERATIVI	116
5.3. LA COSTRUZIONE E L'AGGIORNAMENTO DELL'AGENDA	119
5.4. GLI ACCORDI	125
5.5. IL NODO DELLA FINANZIABILITÀ	126
5.6. IL PORTALE PER LO SCAMBIO E LA COMUNICAZIONE	131
ALLEGATI	137



1. PREMESSA

Traccia metodologica e sintesi degli obiettivi e dei risultati attesi

Obiettivo principale del presente rapporto è di porre in evidenza situazioni e congiunture che hanno caratterizzato lo svolgimento delle attività specifiche del Progetto di Territorio in questi mesi, descrivere lo stato di avanzamento delle attività in essere oltre ad inquadrare e definire le azioni future per portare a compimento il programma così come delineato. Tutto ciò al fine di sostenere la realizzazione, attraverso l'individuazione di strumenti di monitoraggio e di verifica dei percorsi realizzativi sia dell'intero programma come dei singoli interventi che - seppur in misura differente - concorrono alla definizione del progetto di territorio nella sua interezza.

Nel piano di lavoro si erano distinti due differenti momenti. Uno di inquadramento e valutazione, uno di costruzione di scenari realizzativi volti a guidare la programmazione soprattutto a medio e lungo termine. Tali momenti, come spesso capita nell'implementazione delle operatività, hanno perso i confini distinti per assumere un più complesso intreccio che proprio il rapporto di seconda fase desidera delineare e descrivere, ponendo maggior accento su quelle azioni e quegli aspetti salienti che più di altri possono dare un'impronta concreta alla costruzione del programma.

Il percorso intrapreso, e qui descritto nel dettaglio, ha ereditato esperienze e disegni di sviluppo territoriale non nuovi né al Comune di Cuneo né all'area vasta di cui si occupa questo programma. Di tale coerenza ha già trattato il rapporto intermedio descrivendo, proprio in premessa, la continuità che il PT ha da subito assunto con le risultanze della programmazione territoriale portata avanti dalle Amministrazioni locali coinvolte sia in linea generale, sia attraverso i vari programmi di sviluppo posti in essere in collaborazione e su iniziativa della Sede Centrale (MIITT). Area vasta che ha conosciuto, proprio durante lo svolgimento delle fasi valutative un ulteriore allargamento all'intera Provincia di Imperia coinvolgendo direttamente, oltre al Comune capoluogo, i Comuni di Taggia, Sanremo, Bordighera e Ventimiglia.

Il rapporto finale si apre con una breve presentazione dell'economia territoriale dell'area interessata dal progetto, così come risulta dalle ultime inclusioni. Lo scopo di tale lettura è quello di porre in evidenza quali siano le caratterizzazioni dell'area e delineare le relazioni virtuose e gli ambiti di miglioramento dell'infrastrutturazione, anche in funzione di evoluzioni future del mercato. Tale lettura è stata costruita sulla base dei dati raccolti dal territorio e attraverso contatti con i maggiori operatori economici. Il contatto con gli *stakeholders* ha fornito anche un interessante *feedback* sull'impianto infrastrutturale in esame, definendo elementi fondamentali all'individuazioni degli scenari a breve e medio-lungo termine.

La sezione valutativa costituisce il corpo principale del percorso di studio, con l'individuazione dei nodi determinanti del programma in relazione ai problemi di fluidità dei collegamenti e di implementazione di funzioni e servizi alla mobilità ed alla logistica. Si è puntato alla



rappresentazione di tre elementi essenziali al governo del processo: l'individuazione degli scenari nel tempo e delle conseguenti azioni da porre in campo con le giuste attenzioni agli elementi imprescindibili e precursori della realizzabilità, la rappresentazione delle potenzialità individuata in termini essenzialmente di valore aggiunto dei singoli interventi e della loro valenza in rapporto alla realizzazione del programma; le criticità, definite come gap esistente fra la fattibilità e la strategicità dei singoli interventi, tutto in funzione dell'individuazione del piano d'azione.

Le mete intraviste in sede di definizione iniziale, volte soprattutto ad individuare la strada realizzativa e concretizzabili in accordi e intese, vengono definite con maggior chiarezza derivante dallo svolgimento del percorso chiarificatorio e programmatico effettuato in questi mesi e ne viene tracciato l'ulteriore avanzamento e le ulteriori vie di concretizzazione.

Il Progetto di Territorio (PT) non si è rivelato solo un valido strumento di ridisegno, gerarchizzazione e potenziamento dell'impianto infrastrutturale a sostegno dello sviluppo locale ma è divenuto sempre più un ottimo congegno di aggregazione partenariale, un momento di dialogo e di esternazione, da parte dei vari *stakeholders* coinvolti, dei differenti punti di vista, delle criticità e, dunque, anche un fondamentale luogo per la costruzione di soluzioni condivise ed allargate per migliorare la qualità delle operatività quotidiane ma anche e soprattutto per progettare un futuro economico più solido e radicato in un territorio che naturalmente si è riconosciuto coeso e concorde, travalicando confini amministrativi e politici e puntando alla chiarezza degli obiettivi concreti ed alla volontà di sviluppare potenziali elementi di accrescimento.

E' a sostegno di questi sviluppi che il rapporto finale desidera tracciare alcuni fondamentali elementi di *governance* e individuare possibili forme di *government* allargate, partecipate, condivise ma assolutamente volte alla efficacia ed all'efficienza con cui il Comune di Cuneo, unitamente al partenariato allargato possa far avanzare il programma in modo equilibrato e tangibile, dotando l'area vasta di riferimento del progetto di una robusta rete infrastrutturale e di un nutrito corpo di servizi a sostegno dell'economia territoriale in linea con le aspettative e con le necessità degli operatori, a servizio di un effettivo accrescimento della competitività dell'area, concorrendo peraltro in tal modo alla realizzazione della *mission* che – seppur declinata in modo differente - posseggono tutte le amministrazioni pubbliche.



2. L'ECONOMIA TERRITORIALE DELL'AREA VASTA INTERESSATA DAL PT

Si è scelto di aprire il rapporto finale con alcune considerazioni dedicate all'individuazione di elementi economici e sociali caratterizzanti l'area di riferimento e particolarmente significativi per il settore cui si dedica il PT.

Tale conoscenza, effettuata dapprima in forma *desk* e successivamente avvalorata/modificata con gli apporti dell'interlocuzione, ha altresì guidato l'individuazione degli *stakeholders* più rappresentativi. Con essi si è instaurato un rapporto aperto a partire anche dalle esperienze condotte con i programmi che hanno preceduto il presente, anche al fine di individuare aree di collaborazione e *partnership* più definite ed operative. Di seguito si illustrano, dunque, i risultati sintetici e rilevanti.

2.1. LA STRUTTURA PRODUTTIVA

Nella presente sezione, si illustrano le caratteristiche salienti della struttura produttiva delle Province di Cuneo, Savona e Imperia, esaminate al fine di restituire un quadro economico complessivo dell'area vasta interessata dal PT.

Come elemento di lettura si è principalmente analizzato il *valore aggiunto a prezzi correnti* che misura la differenza tra il valore della produzione di beni e servizi conseguita dalle singole branche produttive e il valore dei beni e servizi intermedi dalle stesse consumati¹.

L'analisi del valore aggiunto a prezzi correnti distinto per settore di attività economica, è un parametro utile e rappresentativo per leggere l'incidenza dei singoli settori sulla produzione della ricchezza e quindi per fornire una *veloce analisi del tessuto produttivo* del territorio. Il confronto di tale indicatore sui diversi livelli territoriali (provincia, regione, area Nord Ovest, Italia) permette di verificare se, rispetto alla media regionale e nazionale, alcuni settori a livello provinciale rivestono un'importanza maggiore, in termini di contributo alla formazione del valore aggiunto, oltre a fornire una diretta rappresentazione dell'incidenza di tali settori e dunque restituire una lettura dei territori in termini di strategicità.

Si è poi analizzata la ripartizione delle imprese per settore di attività economica, fornendo l'indicazione del peso di ciascun settore, in termini di numerosità di imprese e di incidenza sul totale. La lettura combinata con la composizione per forma giuridica delle imprese ha permesso

¹ Il Prodotto Interno Lordo (PIL) misura invece il valore totale dei beni e servizi finali prodotti da un paese in un determinato periodo di tempo con i fattori produttivi impiegati all'interno del paese stesso. Tale indice quindi non conteggia la produzione destinata ai consumi intermedi inter-industriali. Il valore aggiunto invece è un aggregato che consente la verifica della crescita del sistema economico in termini di nuovi beni e servizi messi a disposizione della comunità per impieghi finali.



invece di capire - tramite la valutazione del peso delle imprese individuali e delle società (di persone e di capitali) - più nel dettaglio il tessuto imprenditoriale e la sua trama più radicata².

2.1.1. CUNEO

Nel 2007 il valore aggiunto a prezzi correnti della provincia di Cuneo, pari a 15.752,8 milioni di euro, ha registrato un incremento del 7,8% rispetto all'anno precedente ed ha contribuito alla formazione del valore aggiunto regionale per il 14%.

Come si evince dalla tabella 3, dal confronto di tale indicatore ai diversi livelli territoriali emerge l'importanza del settore agricolo, che incide sul valore aggiunto provinciale per il 4,3%, contro l'1,6% regionale, l'1,3 del Nord ovest ed il 2,1% nazionale.

Peraltro va sottolineato che il comparto agricolo provinciale, contribuisce quasi per il 39% alla formazione del valore aggiunto del settore agricolo piemontese e per il 12% al valore aggiunto del settore agricolo dell'area Nord Ovest (cfr. Tab.1).

A livello provinciale, anche l'incidenza del settore industriale (32,9%) risulta nettamente superiore sia alla media nazionale (27,5%) che alla media piemontese (30,6%).

Il settore dei servizi, seppure contribuisca alla formazione del valore aggiunto provinciale per il 67,8%, presenta invece un'incidenza minore rispetto al dato regionale (62,8%) e a quello nazionale (70,4%).

Tab. 1 - INCIDENZA % DEL VALORE AGGIUNTO DELLA PROVINCIA DI CUNEO SUL VALORE AGGIUNTO DI PIEMONTE, NORD OVEST E ITALIA (Importi in milioni di euro) - ANNO 2007						
	Agricoltura	Industria			Servizi	Totale economia
		In senso stretto	Costruzioni	Totale		
CUNEO	680,1	4.265,1	918,8	5.183,9	9.888,8	15.752,8
PIEMONTE	1.746,1	28.577,8	5.748,1	34.325,9	75.944,1	112.016,1
%su PIEMONTE	38,9%	14,9%	16,0%	15,1%	13,0%	14,1%
NORD OVEST	5.649,0	116.537,3	24.871,6	141.408,9	299.265,1	446.323,0
% su N.O.	12,0%	3,7%	3,7%	3,7%	3,3%	3,5%
ITALIA	28.341,1	296.032,0	84.101,0	349.776,6	939.616,1	1.316.586,0
% su ITALIA	2,4%	1,4%	1,1%	1,5%	1,1%	1,2%

² Si riportano di seguito le fonti utilizzate per la redazione della presente sezione:

Infocamere - Banca dati Stock View; "Rapporto Cuneo 2009 - L'economia reale dal punto di osservazione delle Camere di Commercio", Camera di Commercio di Cuneo; "Rapporto economia Imperia" 2008, Camera di commercio di Imperia; "Eccellenze agroalimentari", Confcooperative Cuneo, ed. febbraio 2008; dati forniti dalle Camere di Commercio di Cuneo, Savona e Imperia.

Tutte le tabelle della sezione, salvo diversa indicazione, sono frutto di elaborazioni di Ecosfera S.p.A. sui dati Infocamere-Movimprese (www.infocamere.it) o sui dati forniti dalle C.C.I.A.A. di Cuneo, Savona e Imperia.



Tab. 2 - VALORE AGGIUNTO A PREZZI CORRENTI PER SETTORE DI ATTIVITA' ECONOMICA
(Importi in milioni di euro) - ANNO 2007

Regioni e province	Agricoltura	Industria			Servizi	Totale economia
		In senso stretto	Costruzioni	Totale		
PIEMONTE	1.746,1	28.577,8	5.748,1	34.325,9	75.944,1	112.016,1
ALESSANDRIA	219,3	2.547,5	555,7	3.103,2	7.279,9	10.602,3
ASTI	163,4	1.134,9	314,3	1.449,2	3.195,0	4.807,5
BIELLA	33,1	1.339,0	252,0	1.590,9	2.960,8	4.584,8
CUNEO	680,1	4.265,1	918,8	5.183,9	9.888,8	15.752,8
NOVARA	123,5	2.855,2	491,1	3.346,3	5.996,5	9.466,3
TORINO	346,0	14.424,7	2.760,2	17.184,9	41.423,7	58.954,6
VERBANO-CUSIO-OSSOLA	13,1	819,8	209,3	1.029,0	2.313,2	3.355,4
VERCELLI	167,6	1.191,7	246,6	1.438,4	2.886,2	4.492,3
NORD OVEST	5.649,0	116.537,3	24.871,6	141.408,9	299.265,1	446.323,0
NORD EST	6.916,2	84.234,8	19.866,3	104.101,0	203.045,6	314.062,9
CENTRO	4.665,2	50.176,2	16.488,1	66.664,3	227.265,8	298.595,4
SUD E ISOLE	11.110,6	44.155,4	22.875,0	67.030,4	242.818,4	320.959,5
DATI NON RIPARTIBILI	0,0	928,3	0,0	928,3	580,1	1.508,4
ITALIA	28.341,1	296.032,0	84.101,0	349.776,6	939.616,1	1.316.586,0

Fonte: Dati Unioncamere - Istituto Tagliacarne - Elaborazione Ufficio Studi Camera di Commercio di Cuneo

Tab. 3 - VALORE AGGIUNTO A PREZZI CORRENTI PER SETTORE DI ATTIVITA' ECONOMICA
(Composizione %) - ANNO 2007

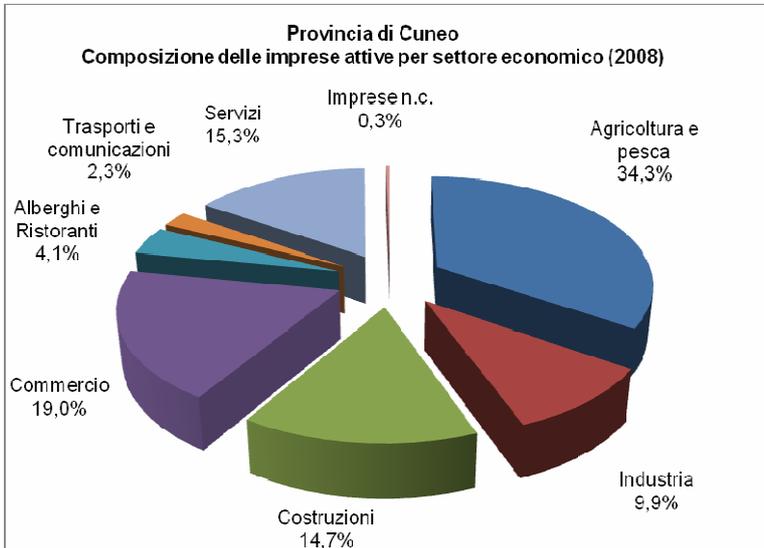
Regioni e province	Agricoltura	Industria			Servizi	Totale economia
		In senso stretto	Costruzioni	Totale		
PIEMONTE	1,6	25,5	5,1	30,6	67,8	100,0
ALESSANDRIA	2,1	24,0	5,2	29,3	68,7	100,0
ASTI	3,4	23,6	6,5	30,1	66,5	100,0
BIELLA	0,7	29,2	5,5	34,7	64,6	100,0
CUNEO	4,3	27,1	5,8	32,9	62,8	100,0
NOVARA	1,3	30,2	5,2	35,3	63,3	100,0
TORINO	0,6	24,5	4,7	29,1	70,3	100,0
VERBANO-CUSIO-OSSOLA	0,4	24,4	6,2	30,7	68,9	100,0
VERCELLI	3,7	26,5	5,5	32,0	64,2	100,0
NORD OVEST	1,3	26,1	5,6	31,7	67,1	100,0
NORD EST	2,2	26,8	6,3	33,1	64,7	100,0
CENTRO	1,6	16,8	5,5	22,3	76,1	100,0
SUD E ISOLE	3,5	13,8	7,1	20,9	75,7	100,0
DATI NON RIPARTIBILI	0,0	61,5	0,0	61,5	38,5	100,0
ITALIA	2,1	21,4	6,1	27,5	70,4	100,0

Fonte: Dati Unioncamere - Istituto Tagliacarne - Elaborazione Ufficio Studi Camera di Commercio di Cuneo



Con riferimento alla struttura imprenditoriale, in provincia di Cuneo le imprese attive³ al 31/12/2008 risultano complessivamente 71.449, con una diminuzione di 151 unità rispetto all'anno precedente (-0,2%).

La ripartizione delle imprese attive per settore economico⁴ evidenzia come la Provincia di Cuneo



sia caratterizzata dalla forte presenza di imprese agricole. L'incidenza del settore agricolo sulla consistenza totale delle imprese provinciali è pari, infatti, al 34,3%, valore superiore rispetto a quello di tutte le altre province piemontesi e al dato regionale (15,7%). Le imprese agricole cuneesi rappresentano, infatti, circa il 37% di tutte le imprese agricole del Piemonte.

Seguono nell'ordine le imprese concentrate nei settori del commercio all'ingrosso e al dettaglio (19%), dei servizi (15,3%), delle costruzioni (14,7%), dell'industria (9,9%); alberghi e ristoranti hanno un'incidenza marginale (4,1%).

Con riferimento al settore delle industrie manifatturiere, si evidenzia l'importanza del comparto alimentare che concentra il 20,2% delle imprese dell'industria manifatturiera; la fabbricazione di prodotti in metallo (25%) e macchine e apparecchi meccanici (9,5%) insieme rappresentano il 34,5% del totale delle imprese del settore.

³ Le imprese attive sono le imprese iscritte al Registro delle Imprese che esercitano l'attività e non risultano avere procedure concorsuali in atto. Le imprese "registrate" sono quelle iscritte al Registro delle Imprese e non cessate, indipendentemente dallo stato di attività assunto (attive, inattive, sospese, in liquidazione, fallite).

⁴ Le imprese sono state estrapolate dalla banca dati Infocamere-Movimprese e sono state raggruppate nei seguenti macro-settori:

- agricoltura e pesca: agricoltura, caccia, silvicoltura (cod. A) e pesca (cod. B)
- industria: estrazione di minerali (cod. C), attività manifatturiere (cod. D) e produzione di energia elettrica, acqua e gas (cod. E)
- costruzioni (cod. F)
- commercio: commercio all'ingrosso e al dettaglio e riparazione autoveicoli, motocicli e beni personali e per la casa (cod. G)
- alberghi e ristoranti: strutture ricettive e bar (cod. H)
- Trasporti e comunicazioni :attività di trasporto e attività ausiliarie ai trasporti (quali le agenzie di viaggio), attività postali e telecomunicazioni (cod. I)
- servizi :attività finanziarie, immobiliari, informatica, ricerca, servizi alle imprese, istruzione, sanità e assistenza sociale (cod. J, K, M, N, O)
- imprese non classificate (cod. NC).



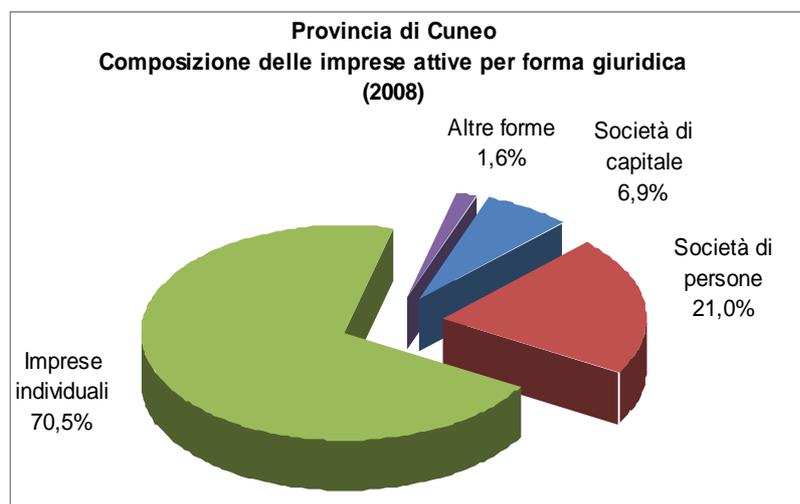
Tab. 4 - Provincia di Cuneo - Composizione delle imprese attive per settore economico

SETTORE ECONOMICO	2007	2008	Var. 2007/08	Var.% 2007/08	Inc.% su TOT '08
Agricoltura e pesca	24.912	24.494	-418	-1,7%	34,3%
Industria	7.078	7.100	22	0,3%	9,9%
Costruzioni	10.424	10.494	70	0,7%	14,7%
Commercio	13.602	13.574	-28	-0,2%	19,0%
Alberghi e Ristoranti	2.846	2.952	106	3,7%	4,1%
Trasporti e comunicazioni	1.691	1.646	-45	-2,7%	2,3%
Servizi	10.761	10.959	198	1,8%	15,3%
Imprese n.c.	286	230	-56	-19,6%	0,3%
TOTALE	71.600	71.449	-151	-0,2%	100,0%

Dal raffronto con il 2007, emerge che nel 2008 si è registrata una contrazione nel comparto agricolo, con un calo dell'1,7%, pari a 418 imprese in meno, che ha confermato la tendenza in atto negli ultimi anni⁵.

Nel 2008 si è assistito alla diminuzione del numero di imprese, rispetto al 2007, anche nel settore dei trasporti e comunicazioni ed in quello del commercio, a fronte di un'espansione del settore dei servizi (in particolare per le attività: immobiliare, informatica e di ricerca), degli alberghi e ristoranti e delle costruzioni.

La ripartizione delle imprese cuneesi per forma giuridica evidenzia come la struttura imprenditoriale provinciale sia caratterizzata da imprese di piccole e medie dimensioni.



Infatti, la forma giuridica che maggiormente caratterizza le imprese cuneesi è quella delle imprese individuali (pari al 70,5% della consistenza totale), seguite dalle società di persone (21%), e dalle società di capitale (6,9%)⁶, mentre invece le altre forme giuridiche (associazioni, cooperative ed i consorzi) rappresentano solo l'1,6% del

totale⁷.

⁵ L'andamento delle imprese registrate appartenenti al comparto agricolo evidenzia nell'ultimo quinquennio un calo pari all'8,2%. Fonte: "Rapporto Cuneo 2009 - L'economia reale dal punto di osservazione delle Camere di Commercio", C.C.I.A.A. di Cuneo.

⁶ L'analisi più approfondita dei dati evidenzia come tra le società di persone sia prevalente la forma società in nome collettivo, mentre tra le società di capitali prevalga la società a responsabilità limitata.

⁷ L'incidenza delle imprese cuneesi non aventi la forma giuridica societaria o di impresa individuale è comunque



Negli ultimi anni tuttavia si riscontra una tendenza alla ristrutturazione in chiave organizzativa e manageriale delle imprese, causa o effetto di un aumento della dimensione.

Come si evince dalla tabella 5, tale tendenza è stata confermata anche nel 2008, che rispetto al 2007 ha registrato un calo nella consistenza delle imprese individuali (-526) a fronte di un forte aumento delle società di capitali (+252) e delle società di persone (+91). Nello stesso anno sono aumentate anche le imprese aventi altre forme giuridiche, comprendenti associazioni, consorzi, cooperative, con un incremento percentuale del 2,9%, rispetto al 2007.

FORMA GIURIDICA	2007	2008	Var. 2007/08	Var.% 2007/08	Inc.% su TOT '08
Società di capitale	4.660	4.912	252	5,4%	6,9%
Società di persone	14.942	15.033	91	0,6%	21,0%
Imprese individuali	50.897	50.371	-526	-1,0%	70,5%
Altre forme	1.101	1.133	32	2,9%	1,6%
TOTALE	71.600	71.449	-151	-0,2%	100,0%

2.1.1.1. Le eccellenze cuneesi

A conferma della potenzialità e strategicità del settore per il territorio in esame, si illustrano di seguito, oltre ai numeri che caratterizzano il settore agricolo, le specificità produttive.

Come già evidenziato più di un terzo delle aziende agricole piemontesi è concentrato in Provincia di Cuneo. Il settore è costituito prevalentemente da imprese individuali e concentra circa il 19% del numero totale delle cooperative provinciali⁸.

L'importanza del settore agricolo e alimentare cuneese è testimoniata dalla presenza nella provincia di eccellenze agroalimentari conosciute ed apprezzate in tutto il mondo. La Provincia di Cuneo, infatti, vanta 36 vini DOC e 7 vini DOCG⁹, allevamenti di grande qualità¹⁰, gli eccellenti prodotti riconosciuti a livello comunitario ed esattamente 3 prodotti IGP¹¹ e 7 prodotti DOP^{12 13}.

superiore rispetto a quella registrata nelle Province di Imperia (1,3%) e di Savona (1,4%).

⁸ Già si è accennato al fatto che, osservando il periodo 2004-2008, si rileva una graduale diminuzione del numero delle aziende all'interno del comparto. Tale flessione nei riguardi della consistenza imprenditoriale agricola nel cuneese è imputabile quasi esclusivamente alla cancellazione dal Registro delle Imprese di ditte di piccole dimensioni, gravate, alla fine degli anni '90 di obbligo di iscrizione, per effetto di disposizioni normative ora superate - Fonte: "Rapporto Cuneo 2009 - L'economia reale dal punto di osservazione delle Camere di Commercio", C.C.I.A.A. di Cuneo

⁹ Barolo, Barbaresco, Asti Spumante, Moscato d'Asti, Roero Arneis, Dolcetto di Dogliani Superiore.

¹⁰ sul fronte delle razze bovine si ricordano la razza piemontese ed i suoi meticci.

¹¹ Prodotti IGP: Nocciola Piemonte, Castagna Cuneo, Fagiolo Cuneo. Il riconoscimento a livello europeo del Fagiolo Cuneo IGP è in fase transitoria, mentre hanno già ottenuto l'IGP italiano la mela rossa di Cuneo, la fragola di Cuneo e i piccoli frutti. Fonte: "Eccellenze agroalimentari", Confcooperative Cuneo, ed. febbraio 2008.

¹² Prodotti DOP: Formaggio Murazzano, Formaggio Castelmagno, Formaggio Bra, Formaggio Raschera, Formaggio Toma Piemontese, Formaggio Gorgonzola, Formaggio Grana Padano



Altro dato di rilievo è che in provincia di Cuneo, in base ai dati dell'ultimo censimento dell'agricoltura (2000), risultano concentrati su scala regionale - per quanto concerne le produzioni - il 70% dei frutteti, l'80% dei nocciolieti, il 45% degli ortaggi, il 30% dei vigneti - per quanto attiene l'allevamento - il 50% dei bovini, il 70% dei suini, il 40% degli avicoli e conseguente produzione di latte che copre oltre il 50% della produzione annuale regionale.

A livello nazionale, la provincia di Cuneo è al primo posto per numero di nocciole raccolte e nella produzione di Kiwi e piccoli frutti (lamponi, mirtilli, ribes, more e fragoline di bosco) ed al terzo posto nella produzione di castagne.

Con riguardo alle specializzazioni agricole delle diverse aree del territorio provinciale, il Salluzzese è specializzato nella coltivazione della frutta fresca (pesche nettarine, mele, pere, kiwi) insieme al Roero, polo di lunga tradizione per la produzione di frutta (soprattutto pesche e fragole). Il Cuneese si caratterizza per la produzione di nuove specialità dell'ortofrutta (marroni, porro di Cervere) e per l'allevamento della razza bovina piemontese; le Langhe, il Roero e il Doglianese, il Monregalese e il Saluzzese sono le aree a maggiore specializzazione vitivinicola.

Va inoltre evidenziato, che la provincia di Cuneo fa parte di ben due distretti agroalimentari di qualità del Piemonte, riconosciuti ai sensi della normativa regionale sui distretti agroalimentari: il Distretto dei Vini Piemonte Sud (Langhe, Roero, Monferrato) ed il distretto della frutta fresca (Cuneo Asti, Torino) - oggetto di prossima approvazione, secondo la nuova L.R. 29/2008- avente come capofila la provincia di Cuneo¹⁴.

2.1.2. SAVONA

Nel 2007 il valore aggiunto a prezzi correnti della provincia di Savona ha registrato un incremento del 6,1% rispetto all'anno precedente, passando da un valore nel 2006 di 6.513 milioni di euro ad

¹³ Di seguito si riporta la definizione delle certificazioni: DOP - denominazione di origine protetta :Prodotti agricoli o alimentari originari di un'area geografica delimitata la cui produzione, trasformazione ed elaborazione avvengono nell'area geografica stessa e la cui qualità o caratteristiche sono dovute essenzialmente o esclusivamente all'ambiente geografico, comprensivo dei fattori naturali ed umani.

IGP - indicazione geografica protetta :Prodotti agricoli o alimentari originari di un'area geografica determinata, la cui reputazione, una determinata qualità o un'altra caratteristica possono essere attribuite all'origine geografica e la cui produzione e/o trasformazione e /o elaborazione avvengono nell'area stessa. Il legame con il territorio è quindi presente in uno degli stadi della produzione, della trasformazione o dell'elaborazione.

DOC - denominazione di origine controllata: Vini prodotti in zone limitate (di solito di piccole/medie dimensioni), recanti il loro nome geografico. La disciplina di produzione è rigida, i vini sono ammessi al consumo solo dopo accurate analisi chimiche e sensoriali.

DOCG - denominazione di origine controllata e garantita:Vini di notorietà nazionale ed internazionale, sottoposti a controlli più severi, sono commercializzati in recipienti di capacità inferiore a cinque litri e portano un contrassegno dello Stato a garanzia dell'origine e della qualità, che consente la numerazione delle bottiglie prodotte. E' obbligatorio l'imbottigliamento nella zona di produzione.

Fonte: "Rapporto Cuneo 2009 - L'economia reale dal punto di osservazione delle Camere di Commercio", C.C.I.A.A. di Cuneo.

¹⁴ Fonte: "Rapporto Cuneo 2009 - L'economia reale dal punto di osservazione delle Camere di Commercio", C.C.I.A.A. di Cuneo.



un valore di 6.910,8 milioni di euro, contribuendo alla formazione del valore aggiunto regionale con una quota di circa il 18%. Dal raffronto del valore aggiunto a prezzi correnti ai diversi livelli territoriali emerge l'importanza del settore agricolo e del settore delle costruzioni. Infatti, il settore agricolo, che peraltro contribuisce alla formazione di quasi il 30% del valore aggiunto ligure del settore (cfr. Tab. 6), ha un'incidenza a livello provinciale del 2,6%, contro una media regionale dell'1,6%, una media dell'area Nord Ovest dell'1,3% ed un dato nazionale del 2,1% (cfr. Tab. 8). Lo stesso dicasi per il settore delle costruzioni, con un'incidenza a livello provinciale del 7,7%, nettamente superiore alla media regionale (6,3%), nazionale (6,1%) e del Nord Ovest (5,6%). Il terziario incide sul totale valore aggiunto provinciale per il 76,5%, valore inferiore alla media regionale (80,2%) ma superiore a quella dell'area Nord Ovest (67,1%) e nazionale (70,4%). L'industria in senso stretto contribuisce alla formazione del 13,2% del valore aggiunto provinciale del settore, con un'incidenza superiore rispetto alla media regionale (11,9%) ma inferiore al dato del Nord Ovest (26,1%) ed al dato nazionale (21,4%).

Tab. 6 - INCIDENZA % DEL VALORE AGGIUNTO DELLA PROVINCIA DI SAVONA SUL VALORE AGGIUNTO DI LIGURIA, NORD OVEST E ITALIA (Importi in milioni di euro) - ANNO 2007						
	Agricoltura	Industria			Servizi	Totale economia
		In senso stretto	Costruzioni	Totale		
SAVONA	183,0	912,9	530,0	1.442,8	5.285,0	6.910,8
LIGURIA	620,2	4.580,0	2.426,2	7.006,2	30.843,8	38.470,2
%su LIGURIA	29,5%	19,9%	21,8%	20,6%	17,1%	18,0%
NORD OVEST	5.649,0	116.537,3	24.871,6	141.408,9	299.265,1	446.323,0
% su N.O.	3,2%	0,8%	2,1%	1,0%	1,8%	1,5%
ITALIA	28.341,1	296.032,0	84.101,0	349.776,6	939.616,1	1.316.586,0
% su ITALIA	0,6%	0,3%	0,6%	0,4%	0,6%	0,5%

Tab. 7 - VALORE AGGIUNTO A PREZZI CORRENTI PER SETTORE DI ATTIVITA' ECONOMICA (Importi in milioni di euro) - ANNO 2007						
Regioni e province	Agricoltura	Industria			Servizi	Totale economia
		In senso stretto	Costruzioni	Totale		
LIGURIA	620,2	4.580,0	2.426,2	7.006,2	30.843,8	38.470,2
GENOVA	68,1	2.660,0	1.224,9	3.884,9	17.913,2	21.866,2
IMPERIA	288,0	311,7	418,5	730,2	3.673,6	4.691,8
LA SPEZIA	81,1	695,5	252,8	948,3	3.971,9	5.001,3
SAVONA	183,0	912,9	530,0	1.442,8	5.285,0	6.910,8
NORD OVEST	5.649,0	116.537,3	24.871,6	141.408,9	299.265,1	446.323,0
NORD EST	6.916,2	84.234,8	19.866,3	104.101,0	203.045,6	314.062,9
CENTRO	4.665,2	50.176,2	16.488,1	66.664,3	227.265,8	298.595,4
SUD E ISOLE	11.110,6	44.155,4	22.875,0	67.030,4	242.818,4	320.959,5
DATI NON RIPARTIBILI	0,0	928,3	0,0	928,3	580,1	1.508,4
ITALIA	28.341,1	296.032,0	84.101,0	349.776,6	939.616,1	1.316.586,0

Fonte: Dati Unioncamere - Istituto Tagliacarne - Elaborazione Ufficio Studi Camera di Commercio di Savona



**Tab. 8 - VALORE AGGIUNTO A PREZZI CORRENTI PER SETTORE DI ATTIVITA' ECONOMICA
(Composizione %) - ANNO 2007**

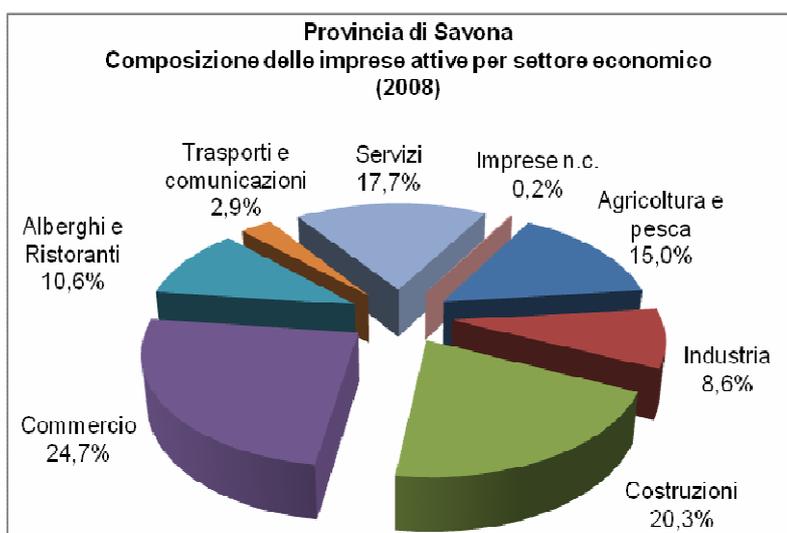
Regioni e province	Agricoltura	Industria			Servizi	Totale economia
		In senso stretto	Costruzioni	Totale		
LIGURIA	1,6	11,9	6,3	18,2	80,2	100,0
GENOVA	0,3	12,2	5,6	17,8	81,9	100,0
IMPERIA	6,1	6,6	8,9	15,6	78,3	100,0
LA SPEZIA	1,6	13,9	5,1	19	79,4	100,0
SAVONA	2,6	13,2	7,7	20,9	76,5	100,0
NORD OVEST	1,3	26,1	5,6	31,7	67,1	100,0
NORD EST	2,2	26,8	6,3	33,1	64,7	100,0
CENTRO	1,6	16,8	5,5	22,3	76,1	100,0
SUD E ISOLE	3,5	13,8	7,1	20,9	75,7	100,0
DATI NON RIPARTIBILI	0,0	61,5	0,0	61,5	38,5	100,0
ITALIA	2,1	21,4	6,1	27,5	70,4	100,0

Fonte: Dati Unioncamere - Istituto Tagliacarne - Elaborazione Ufficio Studi Camera di Commercio di Savona

Con riferimento alla struttura imprenditoriale provinciale, a Savona le imprese attive al 31/12/2008 risultano complessivamente 28.820, con un aumento di 131 unità rispetto all'anno precedente (+1,1%). La ripartizione delle imprese attive per settore economico mostra come il primo settore per numerosità di imprese sia quello del commercio all'ingrosso ed al dettaglio, che incide sulla consistenza totale delle imprese per il 24,7%.

Il secondo settore per maggiore incidenza è quello delle costruzioni, con un peso sul totale pari al 20,3%, seguito dal settore dei servizi (17,7%). L'agricoltura e la pesca concentrano il 15% del totale delle imprese attive.

Seguono gli altri settori: degli alberghi e ristoranti (10,6%), dell'industria (8,6%) e dei trasporti e comunicazioni (2,9%). Analizzando nel dettaglio il settore delle industrie manifatturiere, la maggiore numerosità delle imprese si registra nel comparto delle industrie alimentari e delle bevande, che incidono per il 29,7% sul totale del settore.



L'industria manifatturiera ha inoltre nel settore meccanico un comparto di primaria importanza,



annoverando il polo della componentistica per auto e della produzione dei mezzi di trasporto, in particolari aerei e ferroviari¹⁵.

SETTORE ECONOMICO	2007	2008	Var. 2007/08	Var.% 2007/08	Inc.% su TOT '08
Agricoltura e pesca	4.394	4.314	-80	-1,8%	15,0%
Industria	2.500	2.485	-15	-0,6%	8,6%
Costruzioni	5.617	5.854	237	4,2%	20,3%
Commercio	7.097	7.105	8	0,1%	24,7%
Alberghi e Ristoranti	3.025	3.058	33	1,1%	10,6%
Trasporti e comunicazioni	840	844	4	0,5%	2,9%
Servizi	5.005	5.109	104	2,1%	17,7%
Imprese n.c.	41	51	10	24,4%	0,2%
TOTALE	28.519	28.820	301	1,1%	100,0%

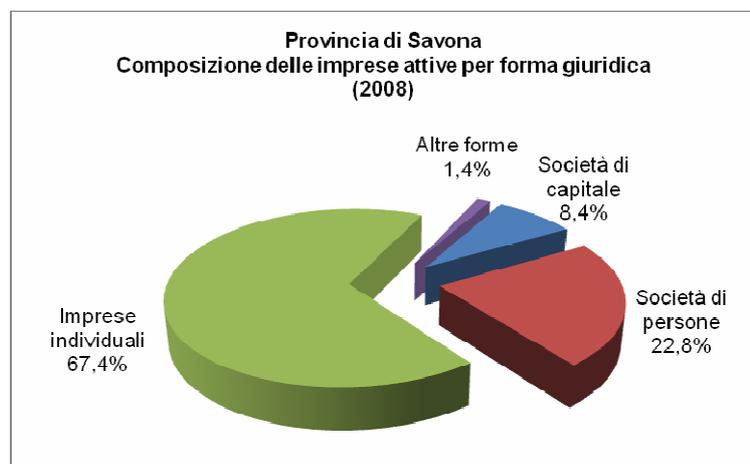
Dal confronto con il 2007, emerge che il 2008 ha registrato la crescita maggiore in termini di numerosità di imprese nel settore delle costruzioni, con un aumento di 237 unità (pari al +4,2%), confermando la tendenza positiva registrata negli ultimi 10 anni.

Il settore dei servizi, ha visto aumentare il numero delle imprese di 104 unità, equivalenti, in termini percentuali, ad un incremento del 2,1%. Nel 2008 si è assistito ad un'espansione anche dei settori "alberghi e ristoranti" (+33 unità) e "commercio al dettaglio e all'ingrosso" (+8 unità).

Il settore che invece ha subito una forte contrazione è quello dell'agricoltura, silvicoltura e pesca, con una diminuzione di ben 80 unità¹⁶.

Anche il settore dell'industria ha registrato una diminuzione delle imprese di 15 unità¹⁷.

L'analisi per forma giuridica, mostra la prevalenza delle imprese individuali, pari a circa il 67% circa del totale



(seppure con un'incidenza inferiore rispetto alla Provincia di Cuneo) seguite dalle società di

¹⁵ Si evidenzia a tal proposito il "Distretto dei mezzi di trasporto" di Savona, che riunisce imprese operanti nei seguenti settori: fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, di rimorchi e semirimorchi; fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e per loro motori; industria cantieristica (costruzioni navali e riparazioni di navi e imbarcazioni); costruzione di locomotive, anche da manovra e di materiale rotabile ferro-tranviario; costruzione di aeromobili e di veicoli spaziali; fabbricazione di motocicli e biciclette. Si ricorda inoltre il "Distretto savonese della lavorazione dei minerali non metalliferi", che riunisce imprese operanti nella produzione del vetro e della ceramica (Fonte www.filse.it).

¹⁶ Di cui: 68 imprese agricole, 8 imprese della silvicoltura, 4 imprese del settore della pesca.

¹⁷ Di cui: 1 impresa nel settore dell'estrazione minerali e 14 imprese nel settore manifatturiero.



persone pari a quasi il 23% del totale, dalle società di capitale, che rappresentano l'8,4 % e dalle altre forme giuridiche.

Anche nella Provincia di Savona, quindi il tessuto imprenditoriale è caratterizzato da imprese di piccole e medie dimensioni¹⁸, seppure si registri, rispetto alle Province di Cuneo e Imperia, un'incidenza maggiore sul totale delle imprese, delle società (sia di capitali che di persone) ed un'incidenza minore delle imprese individuali.

FORMA GIURIDICA	2007	2008	Var. 2007/08	Var.% 2007/08	Inc.% su TOT '08
Società di capitale	2.237	2.428	191	8,5%	8,4%
Società di persone	6.504	6.564	60	0,9%	22,8%
Imprese individuali	19.365	19.415	50	0,3%	67,4%
Altre forme	413	413	0	0,0%	1,4%
TOTALE	28.519	28.820	301	1,1%	100,0%

Come nel caso di Cuneo e, come illustrato di seguito anche per Imperia, anche nel savonese si registra la tendenza delle imprese a ricorrere a forme giuridiche più complesse. Lo si deduce dalla lettura di dati riferiti agli ultimi anni, che mostrano un saldo positivo per le società di capitali e le società di persone ed un saldo negativo per le imprese individuali. Nel 2008, rispetto all'anno precedente, si è registrato comunque un aumento sia delle società sia delle imprese individuali. Le società di capitali nel 2008 hanno registrato il maggiore incremento rispetto alle altre forme giuridiche (+8,5%), pari a 191 unità, mentre l'aumento delle società di persone e delle imprese individuali, è stato rispettivamente pari a 60 e 50 unità.

2.1.2.1. I punti di forza del savonese

Come già emerso, rispetto alla provincia di Cuneo, Savona registra un'importanza minore del settore agricolo e dell'industria manifatturiera ed invece si caratterizza per un elevato peso del settore terziario, sia in termini di ricchezza prodotta, sia in termini di numerosità di imprese operanti nel settore (commercio, turismo, trasporti e comunicazioni, servizi).

Nell'ambito dell'economia savonese assume un ruolo di primaria importanza il Porto di Savona-Vado che, grazie al costante sviluppo registrato negli ultimi anni, si colloca tra i primi 10 porti italiani per volume di traffico, occupando circa 2.000 persone e altrettante nell'indotto.

Il Porto ha infatti conosciuto negli ultimi dieci anni una costante crescita delle movimentazioni, passando dai 13 milioni di tonnellate movimentate all'anno (dato medio dell'ultimo decennio) ai 16,5 milioni di tonnellate del 2006. Negli ultimi due anni, seppure in presenza di una contrazione

¹⁸ Tale dato riguarda anche il settore industriale: nel 2007 il 96,3% delle unità produttive del settore industriale risultavano avere meno di 10 addetti.



delle movimentazioni complessive rispetto al 2006 (come si evince dalla tabella seguente), dovuta alla flessione dei traffici di rinfuse liquide¹⁹, conseguente alla pesante crisi mondiale dei prodotti energetici, si è comunque registrato un andamento positivo dei settori a maggior valore (merci convenzionali e container), nonché del traffico passeggeri (crociere²⁰ e traghetti).

Va evidenziato che il Porto di Savona - Vado dispone di terminal privati ad alta specializzazione e si caratterizza per una forte presenza di strutture nel settore agroalimentare, quali: tre terminal per le rinfuse solide alimentari, (il Terminal Rinfuse Italia a Savona, il Terminal Colacem di Vado, ed il Terminal gestito nel bacino di Savona da Monfer, leader internazionale nel settore dei cereali), il Reefer Terminal (bacino di Vado), primo terminal mediterraneo per traffici di frutta, il Terminal Depositi Costieri Savona, specializzato nello sbarco e stoccaggio di rinfuse liquide vegetali, prodotti alimentari e vino.

Con riferimento ai progetti di sviluppo del Porto, il più importante è rappresentato dalla realizzazione, nel bacino di Vado, della piattaforma multipurpose, dove saranno collocati il nuovo Terminal Container²¹ e, ai margini, gli impianti per rinfuse solide e liquide oggi operativi ai pontili nella rada²². Il Terminal, che sarà operativo a partire dal 2012-2013, sarà dimensionato per una potenzialità annua di circa 720.000-800.000 TEU.

Va inoltre ricordato che, come sarà meglio approfondito in seguito, il Porto ha favorito l'insediamento di attività retro portuali, legate non solo allo stoccaggio, ma anche alla lavorazione e trasformazione delle merci. Tra queste va segnalato l'interporto VIO, situato nel retroporto di Vado, che rappresenta la più importante piattaforma logistica per lo stoccaggio e la distribuzione

¹⁹ Le rinfuse liquide rappresentano in termini di volume la componente preponderante dei traffici del Porto, essendo pari circa al 50% delle movimentazioni complessive.

²⁰ A tal proposito si ricorda che dal novembre 2003 è operativo, presso il bacino di Savona, il Palacrociera, terminal passeggeri - realizzato in partnership tra l'Autorità Portuale e Costa Crociera, la quale lo gestisce direttamente - grazie al quale Savona ha consolidato una posizione di vertice per le crociere mediterranee. Inoltre si segnala la presenza nell'area portuale di aziende leader nel settore della produzione e assistenza alle grandi imbarcazioni da diporto, quali Mondomarine, Azimut e W Service, che pongono Savona ai vertici mediterranei quale centro servizi per le grandi imbarcazioni da diporto. Le attività portuali legate alla filiera della nautica da diporto rappresentano un elemento di grande rilievo per il comprensorio savonese, in termini di sviluppo del turismo e ricadute occupazionali. (Fonte: Autorità Portuale di Savona).

²¹ Il nuovo Terminal Container, sarà gestito dal Gruppo AP Moeller Maersk, primo operatore mondiale del trasporto marittimo di contenitori, e avrà con profondità di accosto da 15 a oltre 22 m, idonea all'ormeggio delle navi portacontainer di capacità superiore a 12.000 TEU, caratteristica unica del porto di Vado nel panorama dell'alto Mediterraneo.

²² Per quanto riguarda Savona, gli indirizzi dell'Autorità Portuale prevedono l'accentramento delle attività mercantili nelle zone più distanti dalla città, attorno alla Darsena Alti Fondali. E' prevista la realizzazione di un riempimento a mare della diga foranea, per rendere disponibile una nuova area operativa di 80.000 m², servita da due accosti ad elevato pescaggio. Inoltre, l'Autorità Portuale ha in programma interventi per riorganizzare e potenziare le esistenti strutture per le rinfuse solide, in entrambi i bacini di Savona e Vado. (Fonte: <http://www.porto.sv.it>)



di caffè dell'Italia settentrionale (gestendo il 22% delle importazioni italiane), specializzata nella lavorazione, conservazione e distribuzione anche di altri prodotti alimentari²³.

PORTO DI SAVONA-VADO LIGURE - MOVIMENTO COMMERCIALE					
<i>gennaio/dicembre(tonnellate)</i>					
	2008			Totale 2007	Var. % 2007/2008
	Sbarchi	Imbarchi	Totale		
TONNELLAGGIO TOTALE	13.706.576	1.946.778	15.653.354	16.051.251	-2,5
Merci alla rinfusa liquide di cui:	7.272.411	183.232	7.455.643	8.151.667	-8,5
- petrolio grezzo	6.856.107	0	6.856.107	6.879.574	-0,3
- prodotti raffinati	378.007	158.382	536.389	1.214.856	-55,8
- gas	0	0	0	4.197	-100,0
- altre rinfuse liquide	38.297	24.850	63.147	53.040	19,1
Merci alla rinfusa solide di cui:	4.043.449	65.050	4.108.499	3.963.538	3,7
- cereali	268.412	7.335	275.747	254.057	8,5
- mangimi	309.503	0	309.503	329.570	-6,1
- carbone	2.830.938	30.904	2.861.842	2.568.195	11,4
- minerali	245.761	0	245.761	365.239	-32,7
- fertilizzanti	92.215	0	92.215	65.956	39,8
- altre rinfuse solide	296.620	26.811	323.431	380.521	-15,0
Altre rinfuse	0	0	0	0	0,0
Totale rinfuse	11.315.860	248.282	11.564.142	12.115.205	-4,5

PORTO DI SAVONA-VADO LIGURE - MOVIMENTO COMMERCIALE					
<i>gennaio/dicembre(tonnellate)</i>					
	2008			Totale 2007	Var. % 2007/2008
	Sbarchi	Imbarchi	Totale		
Merci varie in colli di cui:	2.390.716	1.698.496	4.089.212	3.936.046	3,9
- contenitori	1.404.354	1.463.683	2.868.037	2.708.073	5,9
- Ro-Ro	141.430	216.924	358.354	315.471	13,6
- altri	844.932	17.889	862.821	912.502	-5,4
Numero navi	-	-	2.023	1.871	8,1
Numero passeggeri, di cui:	630.262	483.113	1.113.375	1.075.312	3,5
N. croceristi	461.607	309.194	770.801	761.002	1,3
N. passeggeri traghetti	168.655	173.919	342.574	314.310	9,0
Numero contenitori	77.447	80.141	157.588	151.742	3,9
Numero contenitori (TEU)	124.141	128.696	252.837	242.720	4,2
Numero contenitori vuoti da 20'	18.541	19.971	38.512	38.982	-1,2
Numero contenitori vuoti	29.667	32.565	62.232	62.514	-0,5
Numero contenitori pieni da 20'	58.906	60.170	119.076	112.760	5,6
Numero contenitori pieni	94.474	96.131	190.605	180.206	5,8

Fonte: Elaborazione Ufficio Studi della Camera di Commercio di Savona su dati dell'Autorità Portuale.

²³ In particolare il VIO offre soluzioni logistiche e servizi specializzati per altri prodotti alimentari, principalmente frutta secca (datteri, prugne, fichi, etc.) e prodotti deperibili. (Fonte: <http://www.porto.sv.it>).



2.1.3. IMPERIA

Nel 2007 il valore aggiunto a prezzi correnti della provincia di Imperia, pari a 4.691,8 milioni di euro, ha registrato un incremento del 6,4% rispetto all'anno precedente, incidendo sul valore aggiunto ligure per il 12,2%.

I dati riportati nelle tabelle seguenti mostrano l'importanza del settore agricolo imperiese sia in termini di incidenza a livello provinciale, rispetto al dato medio che si riscontra ai diversi tagli territoriali, sia per il contributo alla formazione del valore aggiunto regionale del settore agricolo.

Il settore agricolo della provincia di Imperia, infatti, incide sul valore aggiunto provinciale per il 6,1%, contro l'1,6% regionale, l'1,3% del Nord ovest ed il 2,1% nazionale (cfr.Tab.12) e contribuisce per il 46,4% alla formazione del valore aggiunto del settore agricolo della Liguria (cfr.Tab.11).

Come si evince dalla tabella 12, a livello provinciale, l'incidenza del settore industriale nel suo complesso (15,6%) risulta inferiore alla media regionale (18,2%), del Nord Ovest (31,7%) e italiana (27,5%), sebbene il solo settore delle costruzioni presenti invece un'incidenza maggiore, a livello provinciale, rispetto al dato medio risultante agli altri livelli territoriali.

L'incidenza del settore dei servizi (78,3%), seppure inferiore al dato regionale (80,2%), è comunque nettamente superiore alla media del Nord Ovest (67,1%) e italiana (70,4%).

Tab. 11 – INCIDENZA % DEL VALORE AGGIUNTO DELLA PROVINCIA DI IMPERIA SUL VALORE AGGIUNTO DI LIGURIA, NORD OVEST E ITALIA (Importi in milioni di euro) – ANNO 2007

	Agricoltura	Industria			Servizi	Totale economia
		In senso stretto	Costruzioni	Totale		
IMPERIA	288,0	311,7	418,5	730,2	3.673,6	4.691,8
LIGURIA	620,2	4.580,0	2.426,2	7.006,2	30.843,8	38.470,2
%su LIGURIA	46,4%	6,8%	17,2%	10,4%	11,9%	12,2%
NORD OVEST	5.649,0	116.537,3	24.871,6	141.408,9	299.265,1	446.323,0
% su N.O.	5,1%	0,3%	1,7%	0,5%	1,2%	1,1%
ITALIA	28.341,1	296.032,0	84.101,0	349.776,6	939.616,1	1.316.586,0
% su ITALIA	1,0%	0,1%	0,5%	0,2%	0,4%	0,4%



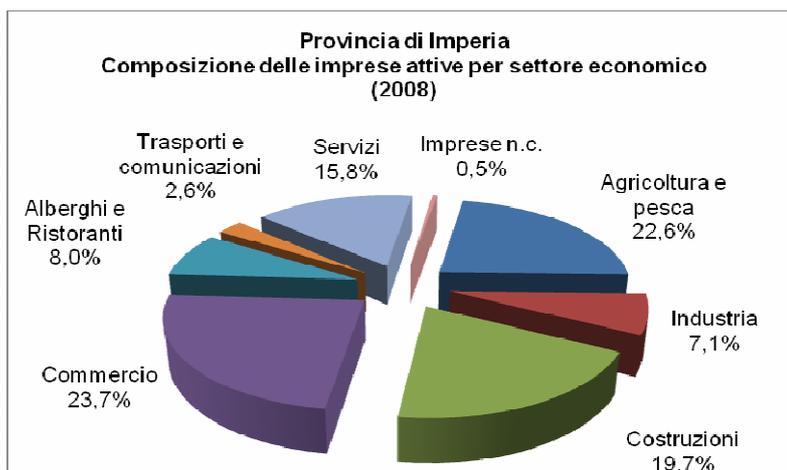
**Tab. 12 - VALORE AGGIUNTO A PREZZI CORRENTI PER SETTORE DI ATTIVITA' ECONOMICA
(Composizione %) - ANNO 2007**

Regioni e province	Agricoltura	Industria			Servizi	Totale economia
		In senso stretto	Costruzioni	Totale		
LIGURIA	1,6	11,9	6,3	18,2	80,2	100,0
GENOVA	0,3	12,2	5,6	17,8	81,9	100,0
IMPERIA	6,1	6,6	8,9	15,6	78,3	100,0
LA SPEZIA	1,6	13,9	5,1	19	79,4	100,0
SAVONA	2,6	13,2	7,7	20,9	76,5	100,0
NORD OVEST	1,3	26,1	5,6	31,7	67,1	100,0
NORD EST	2,2	26,8	6,3	33,1	64,7	100,0
CENTRO	1,6	16,8	5,5	22,3	76,1	100,0
SUD E ISOLE	3,5	13,8	7,1	20,9	75,7	100,0
DATI NON RIPARTIBILI	0,0	61,5	0,0	61,5	38,5	100,0
ITALIA	2,1	21,4	6,1	27,5	70,4	100,0

Fonte: Dati Unioncamere - Istituto Tagliacarne - Elaborazione Ufficio Studi Camera di Commercio di Imperia

Con riferimento alla struttura imprenditoriale provinciale, nella Provincia di Imperia le imprese attive 31/12/2008 risultano complessivamente 24.370, con un aumento di 46 unità rispetto all'anno precedente (+0,2%). La ripartizione delle imprese attive per settore economico mostra come il primo settore per numerosità di imprese sia quello del commercio all'ingrosso ed al dettaglio, che incide sulla consistenza totale delle imprese per il 23,7%, immediatamente seguito dal settore agricolo, con un peso sul totale pari al 22,6%. Seguono nell'ordine i settori delle costruzioni (19,7%), dei servizi (15,8%), degli alberghi e ristoranti (8%), dell'industria (7,1%) e dei trasporti e comunicazioni (2,6%).

Analizzando nel dettaglio il settore delle industrie manifatturiere, la maggiore numerosità delle imprese si registra nel comparto delle industrie alimentari e delle bevande, che incidono per il 26,5% sul totale del settore, seguite dal comparto fabbricazione prodotti di metallo (escluse macchine) che incide per il 16,8% sul totale settore.

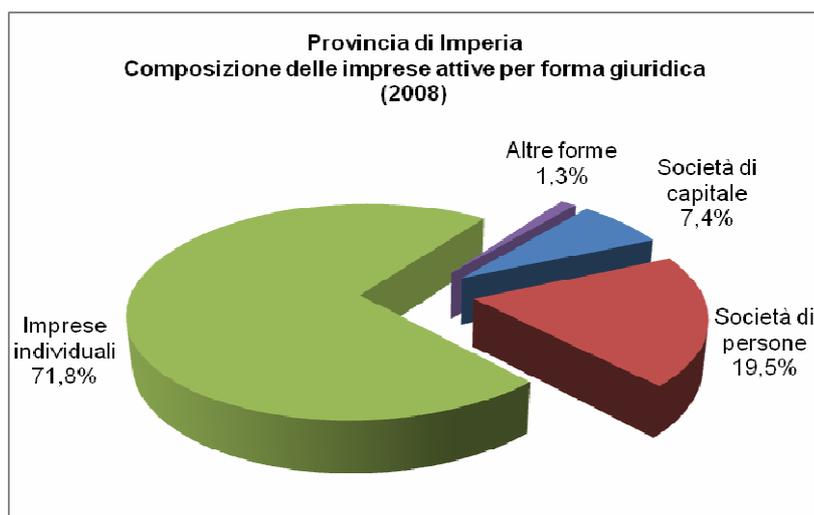




Tab. 13 - Provincia di Imperia - Composizione delle imprese attive per settore economico

SETTORE ECONOMICO	2007	2008	Var. 2007/08	Var.% 2007/08	Inc.% su TOT '08
Agricoltura e pesca	5.693	5.510	-183	-3,2%	22,6%
Industria	1.746	1.736	-10	-0,6%	7,1%
Costruzioni	4.566	4.795	229	5,0%	19,7%
Commercio	5.818	5.784	-34	-0,6%	23,7%
Alberghi e Ristoranti	1.912	1.960	48	2,5%	8,0%
Trasporti e comunicazioni	649	623	-26	-4,0%	2,6%
Servizi	3.832	3.845	13	0,3%	15,8%
Imprese n.c.	108	117	9	8,3%	0,5%
TOTALE	24.324	24.370	46	0,2%	100,0%

Dal raffronto con il 2007, emerge che nel 2008 la contrazione più importante si è registrata nel comparto agricolo, con un calo del 3,2%, pari a 183 imprese in meno, attribuibile quasi esclusivamente alla diminuzione delle imprese agricole (le imprese del settore della silvicoltura hanno mantenuto il numero di 23, mentre invece il settore della pesca ha perso 2 unità). Le altre



contrazioni del numero di imprese si sono verificate nel comparto del commercio, dei trasporti e delle comunicazioni e dell'industria. Al contrario il comparto che più ha contribuito al saldo attivo del numero globale delle imprese è il settore delle costruzioni, che ha subito un'espansione del 5%, pari a 229 imprese. Il 2008 ha

registrato un andamento positivo anche nel settore degli alberghi e ristoranti (+48 unità) e nel settore dei servizi (+13 unità).

Come già anticipato, la ripartizione delle imprese imperiesi per forma giuridica evidenzia come anche a struttura imprenditoriale imperiese sia caratterizzata da imprese di piccole e medie dimensioni; la forma giuridica che maggiormente caratterizza le imprese provinciali è come per Cuneo e Savona quella delle imprese individuali, che tuttavia incidono sulla consistenza imprenditoriale totale per il 71,8%, quindi con un'incidenza maggiore rispetto alla Provincia di Savona ed anche di Cuneo. Seguono le società di persone (19,5%), e le società di capitale



(7,4%)²⁴, mentre invece le altre forme giuridiche (associazioni, cooperative ed i consorzi) rappresentano solo l'1,3% del totale.

Rispetto alle altre due realtà osservate, Imperia presenta dunque una minore incidenza percentuale di imprese aventi una forma giuridica societaria, sebbene rispetto a Cuneo, registri una maggiore incidenza percentuale delle società di capitali.

Tab. 14 - Provincia di Imperia - Composizione delle imprese attive per forma giuridica					
FORMA GIURIDICA	2007	2008	Var. 2007/08	Var.% 2007/08	Inc.% su TOT '08
Società di capitale	1.698	1.792	94	5,5%	7,4%
Società di persone	4.746	4.756	10	0,2%	19,5%
Imprese individuali	17.559	17.500	-59	-0,3%	71,8%
Altre forme	321	322	1	0,3%	1,3%
TOTALE	24.324	24.370	46	0,2%	100,0%

Per quanto riguarda la trasformazione del tessuto imprenditoriale, l'analisi dell'andamento 2007-2008 delle imprese ripartite per forma giuridica evidenzia anche per l'imperiese che l'aumento più importante riguarda le società di capitali (+94 unità), contro un aumento più moderato delle società di persone (+10 unità).

Anche per tale territorio, dunque pare sia possibile attribuire la contrazione delle imprese individuali alla loro trasformazione in forme societarie più complesse.

2.1.3.1. La floricoltura Imperiese, valore territoriale consolidato²⁵

L'eccellenza produttiva nel settore della coltivazione di fiori e piante ornamentali caratterizza storicamente il territorio imperiese. Anche dal punto di vista organizzativo si può affermare che si è in presenza di un distretto con un'ottima capacità distributiva derivato diretto di esperienza e professionalità acquisite nel tempo dai numerosi operatori del settore, espressa anche dalla grande varietà di specie offerte (oltre 460 articoli), dalla presenza di servizi dell'indotto relativo al florovivaismo ed dal collegamento con le altre zone di produzione.

Va precisato che la Liguria risulta la regione italiana più importante del comparto florovivaistico, con oltre 6.300 aziende (dati 2005) quasi esclusivamente floricole (94,2% del totale), seguita dal Lazio e dalla Campania²⁶.

Come si evince dalla tabella seguente, riferita agli ultimi dati disponibili rilevati nell'anno 2005 dall'Ucflor- gestore del Mercato dei Fiori di Sanremo, quasi l'80% delle aziende floricole liguri

²⁴ L'analisi più approfondita dei dati evidenzia come tra le società di persone sia prevalente la forma società in nome collettivo, mentre tra le società di capitali prevalga la società a responsabilità limitata.

²⁵ I dati del presente paragrafo si riferiscono all'anno 2007 perché tratti dal "Rapporto economia Imperia 2008", Camera di commercio di Imperia.

²⁶ La regione leader nel comparto del vivaismo è invece la Toscana con 2.581 aziende.



opera in provincia di Imperia, poco meno del 17% a Savona, mentre Genova e La Spezia contribuiscono solo marginalmente.

Tab. 15 - Aziende agricole e floricole in Liguria (anno 2005)				
Province	N° Aziende agricole	N° Aziende floricole	% Aziende floricole su totale aziende agricole	% Aziende floricole provinciali su totale aziende floricole liguri
IMPERIA	6.043	5.040	83,4%	79,2%
SAVONA	3.881	1.067	27,5%	16,8%
GENOVA	2.204	196	8,9%	3,1%
LA SPEZIA	1.085	64	5,9%	1,0%
TOTALE LIGURIA	13.213	6.367	48,2%	100,0%

Fonte: UCFLOR – Mercato dei Fiori di Sanremo

I dati rilevati dall'Ucflor nel 2005 evidenziano una flessione delle aziende imperiesi del settore rispetto ai dati del 2000 (6.266 aziende registrate) e del 1990 (5.913 aziende).

Gli studi dell'Ucflor mostrano, tuttavia, un aumento del numero totale delle coltivazioni, passato dalle 15.366 unità del 2000 alle 16.110 del 2005 (+4,84%), nonché un aumento della superficie media aziendale, salita da 4.020 mq nel 1990 a 4.684 mq nel 2000 e a 5.696 mq nel 2005, ed infine una diminuzione progressiva della monocoltura ed un aumento delle aziende che diversificano le produzioni (le aziende con più di tre colture sono fortemente aumentate passando dall' 8,71% del 1990 al 18,71% del 2000 e 45,7% nel 2005)²⁷.

Tali dati avvalorano ancor più la tesi, già esposta sopra e riferita al tessuto imprenditoriale generale di un evidente cambiamento evolutivo dell'imprenditoria locale.

Va tuttavia ancora evidenziato un dato importante: dalla lettura dei dati del 2007 (ultimi disponibili) le imprese del comparto impiegano quasi 9.600 addetti, di cui il 77,8% organizzato con struttura familiare e solo il 22,2% da personale salariato, spesso impiegato a tempo parziale, a testimonianza della dimensione e organizzazione d'impresa. Inoltre, in Provincia di Imperia sono attivi un buon numero di artigiani la cui attività economica è complementare a quella agricola²⁸, dimostrando, dunque la necessità di compensare il reddito da attività agricola per una maggior stabilità economica.

²⁷ Con riguardo alle specializzazioni delle coltivazioni, le aziende specializzate nella coltivazione di fronde e foglie sono più del 50% del totale, quelle che coltivano fiori il 48%, mentre le aziende che coltivano piante in vaso hanno un peso poco significativo.

²⁸ Nello specifico essi operano nella produzione di materie plastiche e di prodotti chimici, nella fabbricazione e nella riparazione di macchine e apparecchi meccanici, nel trasporto e nel magazzinaggio dei prodotti.



2.1.4. GLI ASPETTI RILEVANTI DELLA STRUTTURA PRODUTTIVA NELL'AREA VASTA INTERESSATA DAL PT

L'analisi fin qui svolta evidenzia che le strutture produttive considerate, seppur nella difformità (meno marcata per Cuneo ed Imperia nei riguardi di Savona) mostrano anche tratti comuni che consentono anche, oltre ad alcune considerazioni di carattere sostanziale per gli argomenti trattati, di presentare uniformemente il ruolo dell'area vasta interessata dal PT nell'area del Nord Ovest italiano, in termini di produzione della ricchezza.

Va in primo luogo evidenziato che il valore aggiunto totale prodotto dalla Provincia di Cuneo, risulta pari a 2,3 volte quello della Provincia di Savona ed a 3,4 volte quello di Imperia²⁹.

Come si evince dalla tabella 16, l'area vasta nel suo complesso produce una ricchezza, in termini di valore aggiunto, pari globalmente al 6% di quella dell'intero Nord Ovest, con un contributo della Provincia di Cuneo pari al 3,5%, contro l'1,5% di Savona e l'1,1% di Imperia.

Se però si analizza il valore aggiunto prodotto dai singoli settori, emerge l'importanza del comparto agricolo dell'area vasta del PT, che contribuisce alla formazione del 20,4% del valore aggiunto del settore agricolo dell'intero Nord Ovest. E' evidente che il maggior contributo proviene dalla provincia di Cuneo (12%), seguita nell'ordine dalla provincia di Imperia (5,1%) e di Savona (3,2%), che come già noto, ha nella strutturazione dell'area vasta un ruolo differente da Cuneo e Imperia, seppur si caratterizzi similmente alle altre due aree dal punti di vista produttivo.

Tab. 16 - INCIDENZA % DEL VALORE AGGIUNTO A PREZZI CORRENTI DELL'AREA VASTA PT, PIEMONTE E LIGURIA SU VALORE AGGIUNTO DELL'AREA NORD OVEST ITALIA (Importi in milioni di euro) - ANNO 2007

Regioni e province	Agricoltura	Industria			Servizi	Totale economia
		In senso stretto	Costruzioni	Totale		
NORD OVEST	5.649,0	116.537,3	24.871,6	141.408,9	299.265,1	446.323,0
CUNEO	680,1	4.265,1	918,8	5.183,9	9.888,8	15.752,8
Inc. Cuneo su N.O.	12,0%	3,7%	3,7%	3,7%	3,3%	3,5%
SAVONA	183,0	912,9	530,0	1.442,8	5.285,0	6.910,8
Inc. Savona su N.O.	3,2%	0,8%	2,1%	1,0%	1,8%	1,5%
IMPERIA	288,0	311,7	418,5	730,2	3.673,6	4.691,8
Inc. Imperia su N.O.	5,1%	0,3%	1,7%	0,5%	1,2%	1,1%
AREA VASTA PT	1.151,3	5.489,7	1.867,4	7.356,9	18.847,5	27.355,5
Inc. AREA VASTA PT su N.O.	20,4%	4,7%	7,5%	5,2%	6,3%	6,1%
PIEMONTE	1.746,1	28.577,8	5.748,1	34.325,9	75.944,1	112.016,1
Inc. Piemonte su N.O.	30,9%	24,5%	23,1%	24,3%	25,4%	25,1%
LIGURIA	620,2	4.580,0	2.426,2	7.006,2	30.843,8	38.470,2
Inc. Liguria su N.O.	11,0%	3,9%	9,8%	5,0%	10,3%	8,6%

²⁹ Il Valore aggiunto del Piemonte risulta superiore di quasi tre volte a quello prodotto dalla Liguria.



D'altra parte, come già evidenziato nei paragrafi precedenti, sia Cuneo, sia Imperia e Savona, registrano un'incidenza del settore agricolo sul valore aggiunto provinciale, superiore alla media nazionale, del Nord Ovest e regionale (cfr. Tab.3, Tab. 8, Tab. 12).

L'importanza del settore agricolo si evince anche dal tasso di concentrazione delle imprese agricole nelle tre province, ed in particolare nella provincia di Cuneo (34,2%), superiore alla rispettiva media regionale piemontese (15,7%) e ligure (9,5%).

Tab. 17 - Incidenza % del numero imprese del settore agricolo sul numero totale imprese attive Raffronti territoriali (2008)			
Province e Regioni	N. imprese agricoltura e silvicoltura³⁰	N. Totale imprese attive	Inc.del settore agricolo sul totale
CUNEO	24.470	71.449	34,2%
PIEMONTE	66.379	421.930	15,7%
IMPERIA	5.450	24.370	22,4%
SAVONA	4.253	28.820	14,8%
LIGURIA	13.486	142.648	9,5%
AREA VASTA PT	34.173	124.639	27,4%
PIEMONTE +LIGURIA	79.865	564.578	14,1%
<i>Inc. Area vasta su Piemonte + Liguria</i>	42,8%	22,1%	

Ne discende che le imprese agricole dell'area vasta rappresentano per numerosità ben il 43% (cfr. Tab. 17) del numero totale delle imprese agricole operanti in Piemonte e Liguria.

Altro dato già evidenziato è la produzione di eccellenza del comparto agricolo cuneese e della floricoltura imperiese, che fa dell'area vasta un territorio di grande pregio all'interno, non solo dell'area Nord Ovest italiana, ma dell'intera nazione.

Nonostante rivesta un ruolo fondamentale, negli ultimi anni il settore agricolo ha tuttavia conosciuto, in tutte e tre le province, una turbolenza tradottasi in una contrazione del numero di imprese, sebbene in alcuni casi (come per le imprese floricole imperiesi) tale fenomeno sia stato accompagnato da una crescita delle dimensioni o dal rafforzamento delle imprese ancora attive.

Con riferimento agli altri settori produttivi, si rilevano alcune differenze tra le tre Province.

L'industria manifatturiera è più sviluppata nella Provincia di Cuneo, che presenta un'incidenza del settore sul valore aggiunto provinciale superiore alla media regionale e nazionale, nonché una presenza delle imprese industriali proporzionalmente superiore rispetto alle due province liguri considerate. Come già evidenziato, i due settori più importanti, sotto il profilo della numerosità delle imprese, sono quello dell'industria alimentare e della metallurgia. Savona e Imperia invece

³⁰ In questo caso sono state prese in considerazione solo le imprese operanti nei settori dell'agricoltura e silvicoltura; quindi, rispetto alle precedenti analisi contenute nella presente sezione, il macrosettore non include il settore della pesca.



registrano un ruolo importante nel settore delle costruzioni e dei servizi, che contribuiscono alla formazione del valore aggiunto provinciale con un'incidenza superiore rispetto alla media dell'area Nord Ovest e nazionale.

Peraltro, rispetto alla Provincia di Cuneo, anche per una questione geografica e di disponibilità di territorio, le due province liguri risultano più legate alla terziarizzazione, con la loro evidente concentrazione delle imprese operanti nel settore delle costruzioni e dei servizi, mentre il cuneese affronta in modo più stemperato il processo di progressiva terziarizzazione dell'economia locale³¹.

Tratto comune fra le tre province è anche la struttura del tessuto imprenditoriale, costituito prevalentemente da piccole e medie imprese. Nelle tre province, infatti, si riscontra, seppure con una diversa incidenza, che si è già avuto modo di evidenziare, una netta prevalenza di imprese individuali sulle altre forme giuridiche imprenditoriali.

La piccola e media dimensione delle imprese non riguarda il solo settore agricolo, ma si estende anche al settore industriale. Infatti, come si evince dalla tabella 18, al Censimento Generale dell'industria e servizi del 2001, più del 92% delle aziende industriali dell'area vasta risultavano avere un numero di addetti inferiore a 10 unità, e le aziende piccolissime (con un addetto), circa pari al 49% del totale dell'area vasta, risultavano relativamente più presenti in Liguria, rispetto al Piemonte ed in particolare nella provincia di Imperia.

Dimensione imprese industriali	CUNEO	PIEMONTE	IMPERIA	SAVONA	LIGURIA
1 addetto	44,95%	44,35%	53,33%	52,54%	50,53%
2-9 addetti	45,45%	44,73%	42,34%	41,93%	42,27%
10-49 addetti	8,37%	9,39%	4,03%	5,19%	6,65%
almeno 50 addetti	1,23%	1,53%	0,31%	0,34%	0,56%

La piccola e media dimensione delle imprese, distribuita in maniera capillare sul territorio, se da una parte è indice di forte strutturazione della cultura d'impresa, dall'altra può rappresentare un forte elemento di debolezza del sistema, soprattutto nella competizione internazionale.

Purtuttavia un miglioramento in tal senso può essere letto nella lenta ma graduale diminuzione, registrata negli ultimi anni in tutte e tre le province, delle imprese individuali a favore dell'aumento delle società. Tale tendenza, infatti, delle imprese a nascere o riorganizzarsi ricorrendo a forme

³¹ Seppure vada evidenziato che nell'ultimo quinquennio tali settori hanno conosciuto una crescita importante del numero di imprese anche nella Provincia di Cuneo, pari a +9,6% per le costruzioni e + 10,2% per i servizi.

³² Fonte: SLALA, Programma Integrato Master Plan della Logistica del Nord Ovest, marzo 2007.



giuridiche più complesse, sottende una volontà di accrescere la propria dimensione, la qualità e la strategia, incrementando così la loro competitività non solo nei confronti della concorrenza locale, ma ponendo basi sempre più solide per poter affrontare il mercato globale.

Ancora consistente invece è il margine di miglioramento per l'intera area vasta nella costruzione della complessità relazionale e nella condivisione di elementi strategici e innovativi da cui derivare economie di scala per l'intera filiera. Gli elementi di debolezza e fragilità connaturati alla piccola dimensione d'impresa, quali ad esempio la scarsa capacità di investire in ricerca e sviluppo o l'impossibilità di abbattere i costi condividendo e coordinando servizi di svariata natura, possono diventare ostacoli alla competitività - soprattutto in momenti di crisi come quello attuale - laddove non si migliori la capacità delle imprese di "fare rete" e di realizzare forme di cooperazione e di aggregazione per la completa integrazione ed interazione di tutti i componenti della complessa "macchina" produttiva e distributiva, nell'ottica di una crescita come "sistema".

Dunque, nella presente fase di recessione economica nazionale ed internazionale - i cui primi effetti negativi sull'economia dell'area vasta sono emersi già nel terzo trimestre 2008 e si sono accentuati poi nel quarto - assume ancora più rilevanza il supporto a tale tipo di sistema produttivo da parte del settore pubblico, in termini di investimenti in infrastrutture e in servizi³³, nell'ottica della costruzione di un modello di sviluppo capace di armonizzare la valorizzazione dei settori tradizionali, che rappresentano i punti di forza del territorio (agricoltura, floricoltura), con la crescita innovativa e la modernizzazione del sistema, in tutti i suoi aspetti, permettendo di allargare i confini dei mercati e, quindi, offrendo ulteriori occasioni agli investitori attenti e capaci.

2.2. IL COMMERCIO CON L'ESTERO DELL'AREA VASTA INTERESSATA DAL PT

Evidenziato che l'economia dell'area vasta interessata dal progetto ha elementi e numeri per incrementare la crescita - fatti salvi alcuni principi sopra esposti ed evidenziate con chiarezza alcune aree deboli - l'attenzione conoscitiva posta alla base della valutazione del PT, si sposta sulla individuazione dell'attuale movimentazione delle merci.

Nella presente sezione si propone un'analisi dettagliata della struttura dell'import/export delle Province di Cuneo, Savona ed Imperia, al fine di completare il quadro delle peculiarità e dei caratteri comuni dell'economia di tali territori, con particolare attenzione all'attuale stato dell'arte del commercio con l'estero dell'area vasta interessata dal PT, al fine di individuare, in funzione delle future aree di potenziamento dell'economia territoriale, il necessario supporto infrastrutturale e di servizi. Per ciascuna provincia, è stato analizzato inizialmente il rapporto tra

³³ Ricomprendendo in questo termine anche ricerca e sviluppo e sperimentazione innovativa.



import ed export, per coglierne la vocazione all'esportazione o all'importazione, nonché il contributo alla formazione dell'import e dell'export regionali, nazionali e dell'area Nord Ovest, indice del grado di importanza del commercio con l'estero all'interno di ciascun territorio considerato. E' stata successivamente esaminata la composizione per settori dell'import ed export, in termini di valori assoluti, di trend di crescita o decrescita e di incidenza sul totale, al fine di individuarne i settori trainanti ed evidenziando per ciascun settore la capacità di contribuire all'avanzo o disavanzo della bilancia commerciale³⁴. Infine l'analisi della suddivisione del commercio con l'estero per paesi di provenienza e di destinazione, ha messo in luce quali sono i principali partner commerciali delle tre Provincie e consentito di comprendere i flussi di merce aventi come luogo di provenienza o di destinazione l'area vasta del PT³⁵.

2.2.1. LA STRUTTURA DELL'IMPORT/EXPORT DI CUNEO

Il commercio con l'estero rappresenta una componente di assoluto rilievo per l'economia della Provincia di Cuneo che, a livello regionale, seppure con una notevole differenza di quote, è la seconda provincia, dopo Torino, per export e per import, precedendo la dinamica ed ottimamente posizionata Novara.

Le importazioni del 2008, infatti, pari a 3.660 milioni di euro, contribuiscono per il 12,8% all'import piemontese³⁶ e rappresentano il 2,3% dell'import del Nord Ovest Italia e l'1% dell'import nazionale (cfr. Tab.1). Le esportazioni della provincia, pari a 6.096 milioni di euro, rappresentano il 16,1% dell'export regionale³⁷ il 4,1% dell'export del Nord Ovest Italia ed una quota dell'1,7% dell'export nazionale.

³⁴ La bilancia commerciale è parte della contabilità economica di una nazione, facente parte della bilancia dei pagamenti, in cui si registrano le movimentazioni riguardanti gli scambi commerciali di beni di un Paese verso altri Paesi (ovvero le esportazioni e le importazioni), in un determinato periodo di tempo. Il saldo attivo (o avanzo o surplus) della bilancia commerciale indica una differenza positiva tra esportazioni ed importazioni; il disavanzo (o saldo passivo o deficit) indica al contrario una differenza negativa tra export ed import. Il saldo della bilancia commerciale è un utile indicatore del grado di competitività di un paese sui mercati esteri (saldo attivo) o alternativamente del livello di dipendenza di un paese dall'estero (saldo passivo).

³⁵ Si precisa che tutti i dati riportati nella presente sezione riferiti all'anno 2008 sono provvisori.

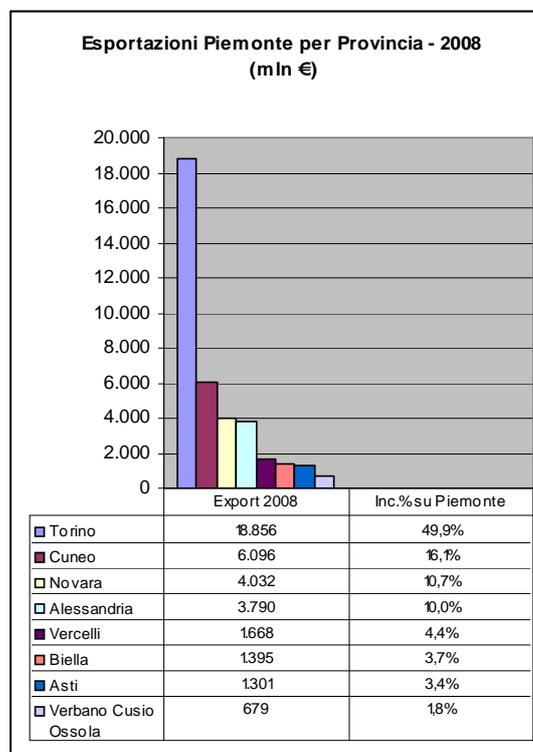
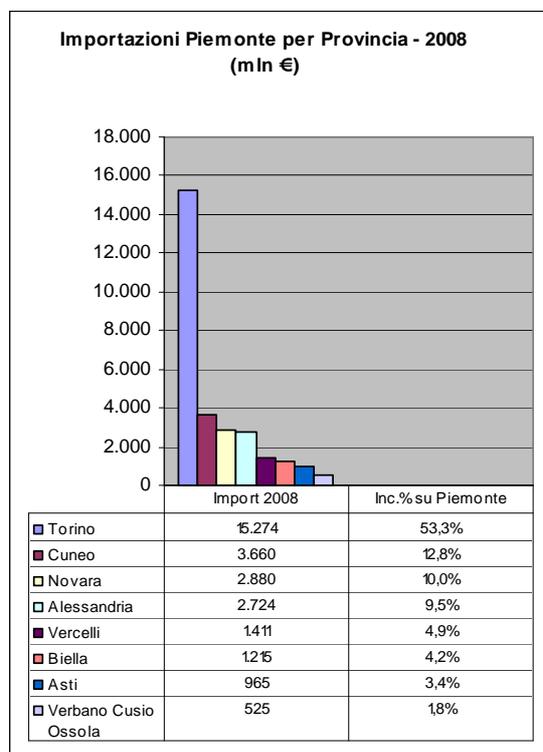
³⁶ L'import di Torino e Novara è pari rispettivamente al 53,3% ed al 10% di quello regionale.

³⁷ Il 49,9% appartiene a Torino e Novara segue con il 10,7%.



Tab. 1 - Import-Export Provincia di Cuneo - Raffronti territoriali

Aree Territoriali	IMPORTAZIONI (Mln di euro)						ESPORTAZIONI (Mln di euro)					
	2006	2007	Var.% 06/07	2008	Var.% 07/08	Inc.% Cuneo 2008	2006	2007	Var.% 06/07	2008	Var.% 07/08	Inc. % Cuneo 2008
Cuneo	3.365	3.584	6,5%	3.660	2,1%		5.473	6.045	10,5%	6.096	0,8%	
Piemonte	26.722	29.259	9,5%	28.654	-2,1%	12,8%	34.909	37.275	6,8%	37.817	1,5%	16,1%
Nord Ovest	155.483	163.699	5,3%	161.319	-1,5%	2,3%	132.966	144.958	9,0%	147.432	1,7%	4,1%
Italia	352.465	373.340	5,9%	377.284	1,1%	1,0%	332.013	364.744	9,9%	365.806	0,3%	1,7%

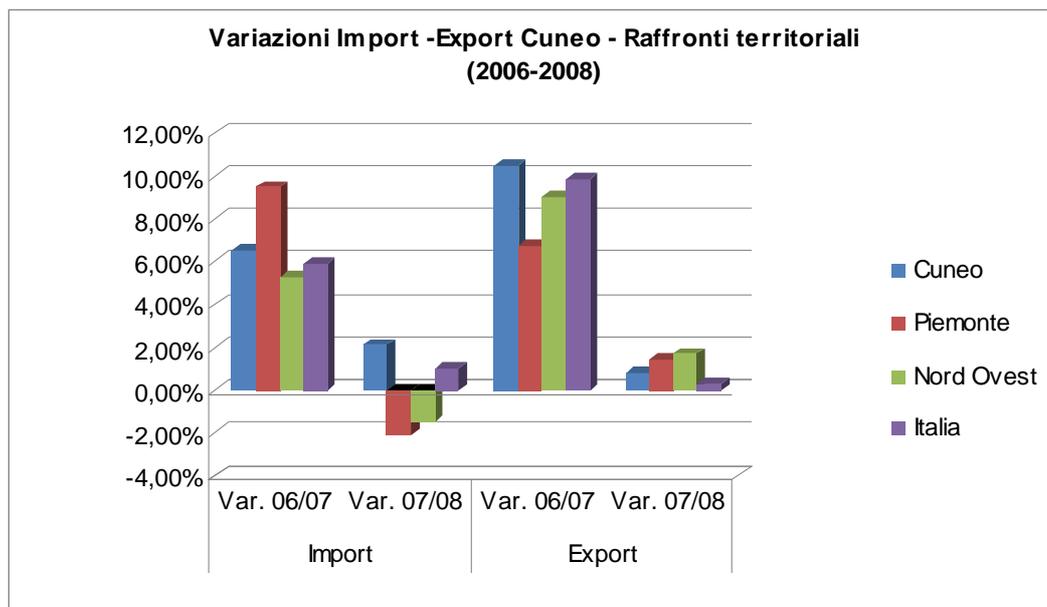


Se si analizza il trend dell'import-export cuneese dal 2006 al 2008 (cfr. Tab. 1) si osserva un differente andamento negli anni 2007 e 2008. Nel 2007, infatti, si è assistito ad una crescita delle esportazioni provinciali (+10,5%), superiore al dato medio regionale (+6,8%), nazionale (+9,9%) e del Nord Ovest (+9%), a fronte di una crescita più lieve delle importazioni (+6,5%) – inferiore al dato medio piemontese (+9,5%), ma superiore al dato medio del Nord Ovest (+5,3%) e nazionale (+5,9%).

Il 2008, invece, seppure in presenza di variazioni positive sia in import sia in export rispetto al 2007, ha registrato un aumento delle esportazioni molto lieve (+0,8%) – anche se superiore al



dato medio nazionale (+0,3%) – e soprattutto inferiore, sia in termini relativi sia assoluti, all'incremento dell'import cuneese (+2,1%), con la conseguenza di un peggioramento della bilancia commerciale provinciale. Tuttavia, va evidenziato che anche il 2008 registra un saldo commerciale positivo, pari a 2.436 milioni di euro, confermando la propensione all'esportazione di Cuneo.



L'analisi della composizione dell'import evidenzia che il settore trainante è rappresentato dal comparto alimentare, seguito dal comparto agricolo. Seguono le importazioni di: prodotti chimici, tessili e abbigliamento, metalli, macchine ed apparecchiature meccaniche e pasta-carta.

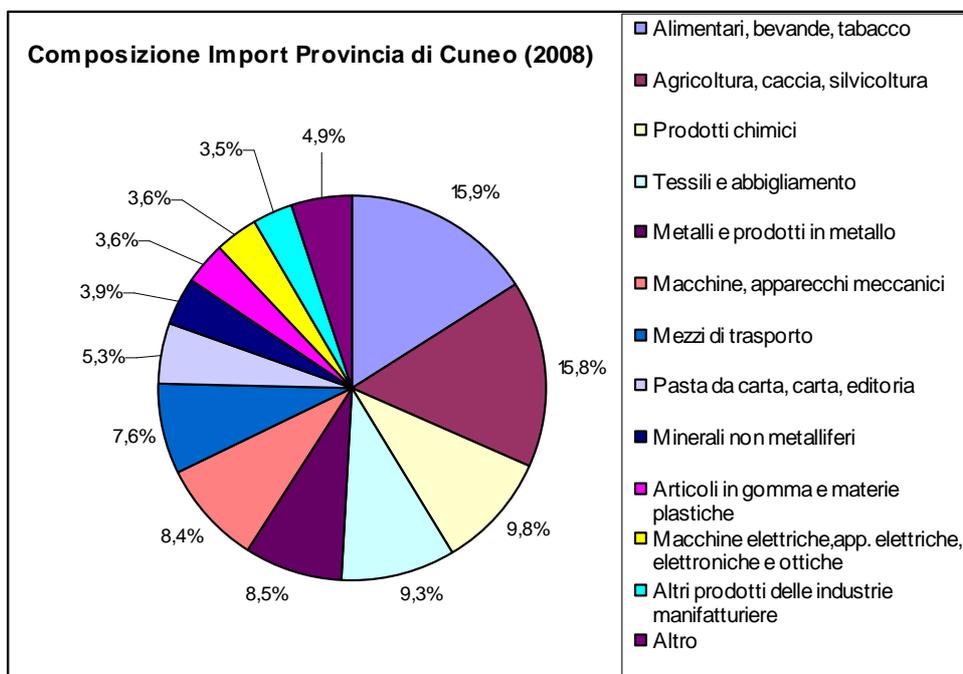
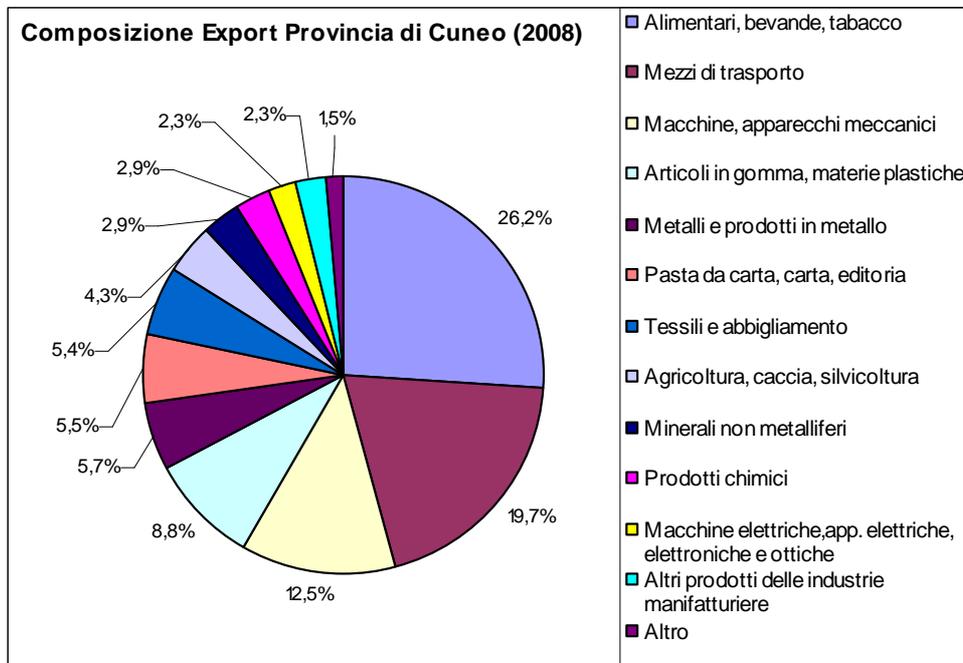
L'analisi della composizione dell'export evidenzia che la merceologia più esportata è quella degli alimentari e bevande, pari a più di un quarto delle esportazioni totali, a testimonianza dell'importanza del comparto alimentare per l'economia della provincia ed a una tendenza particolarmente spiccata all'esportazione degli stessi e non alla produzione per un consumo interno.

Gli altri gruppi di prodotti più esportati, che insieme a quelli alimentari rappresentano quasi il 70% dell'export, sono: i mezzi di trasporto, le macchine ed apparecchi meccanici, gli articoli in gomma e materie plastiche.

Anche nelle importazioni il settore trainante è rappresentato dal comparto alimentare, seguito però dal comparto agricolo. Seguono i prodotti chimici, i tessili e l'abbigliamento, i metalli, le macchine ed apparecchiature meccaniche e la pasta-carta.



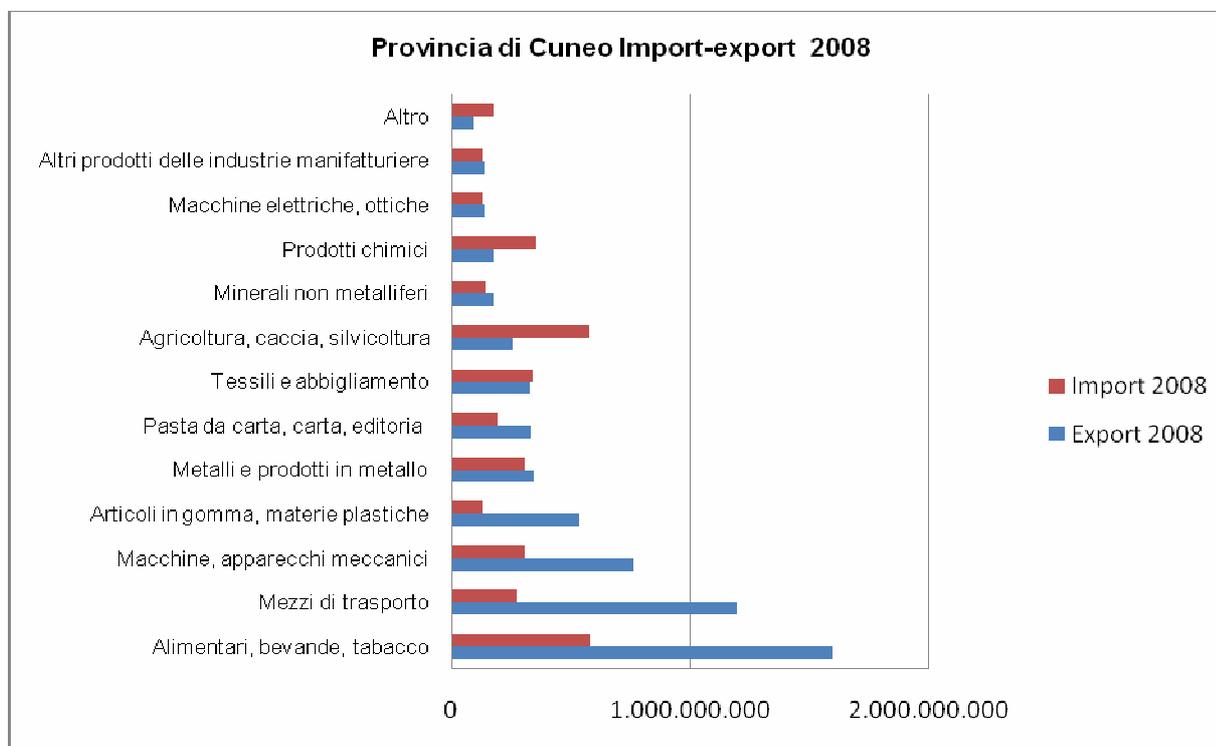
Tale lettura conferma un'omologazione di comportamento della provincia alla nazione intera spesso - salvo casi eccezionali – più avvezza allo scambio che non al consumo locale anche in funzione di un allargamento sempre maggiore della gamma dei prodotti consumabili in relazione a quelli prodotti.



Disaggregando l'import-export per settori, emerge che il comparto alimentare contribuisce maggiormente al surplus della bilancia commerciale con un saldo attivo 2008 di 1.016 milioni di € (a fronte dei 995 milioni di € del 2007) pari ad oltre il 41,7% dell'avanzo della bilancia



commerciale provinciale. Seguono il comparto dei mezzi di trasporto con un surplus di 921 milioni di €, il settore macchine e apparecchi meccanici con un saldo positivo di 453 milioni di €, il settore gomma e materie plastiche (con un surplus di 406 milioni di €), la carta e prodotti dell'editoria (con un saldo attivo di 138 milioni di €).



Anche se il 2008, come già evidenziato, ha registrato un peggioramento della bilancia commerciale, ha visto anche il rafforzamento di quei settori che maggiormente contribuiscono al saldo attivo, quali il comparto alimentare, il comparto dei mezzi di trasporto, la carta e prodotti dell'editoria, con la sola eccezione del settore degli articoli in gomma e materie plastiche che invece ha registrato un peggioramento del saldo import-export.

Come si evince dalla Tab.2, infatti, i principali settori che nel 2008 hanno registrato un miglioramento della bilancia commerciale sono nell'ordine il settore dei mezzi di trasporto (con un aumento di 156 milioni di €, dovuto principalmente ad un forte abbattimento delle importazioni), seguito dal settore macchine e apparecchi meccanici (aumento pari ad € 43 milioni), dal settore carta e prodotti dell'editoria (aumento della bilancia pari ad € 28 milioni) e dal comparto alimentare (aumento della bilancia pari ad € 21 milioni).

Tab. 2 - Importazioni ed Esportazioni della Provincia di Cuneo per settore (2007-2008)

SOTTOSEZIONI ('CPATECO') (Valori in Euro)	IMPORT 2007	IMPORT 2008	Var. % 07/08	Incid.% 2008	EXPORT 2007	EXPORT 2008	Var. % 07/08	Incid.% 2008	Saldo bilancia commerciale 2007	Saldo bilancia commerciale 2008	Var. Saldo comm. 07/08
AA- Prodotti dell'Agricoltura, della caccia e della silvicoltura	527.292.312	576.938.730	9,4%	15,8%	277.202.512	261.147.403	-5,8%	4,3%	-250.089.800	-315.791.327	-65.701.527
BB- Prodotti della pesca e della piscicoltura	683.835	722.778	5,7%	0,0%	70.127	79.448	13,3%	0,0%	-613.708	-643.330	-29.622
CA- Minerali energetici	221.102	189.218	-14,4%	0,0%	563	704	25,0%	0,0%	-220.539	-188.514	32.025
CB- Minerali non energetici	26.187.744	31.811.915	21,5%	0,9%	12.185.965	12.077.894	-0,9%	0,2%	-14.001.779	-19.734.021	-5.732.242
DA- Prodotti alimentari, bevande e tabacco	519.446.148	583.087.763	12,3%	15,9%	1.514.626.425	1.599.658.088	5,6%	26,2%	995.180.277	1.016.570.325	21.390.048
DB- Prodotti delle industrie tessili e dell'abbigliamento	338.707.526	341.369.474	0,8%	9,3%	390.421.390	330.262.240	-15,4%	5,4%	51.713.864	-11.107.234	-62.821.098
DC- Cuoio e prodotti in cuoio, pelle e similari	42.154.306	43.853.905	4,0%	1,2%	36.745.325	40.864.671	11,2%	0,7%	-5.408.981	-2.989.234	2.419.747
DD- Legno e prodotti in legno	85.318.258	75.543.786	-11,5%	2,1%	35.948.983	35.304.205	-1,8%	0,6%	-49.369.275	-40.239.581	9.129.694
DE- Pasta da carta, carta e prodotti di carta; prodotti dell'editoria e della stampa	223.312.862	195.569.009	-12,4%	5,3%	334.028.905	334.504.016	0,1%	5,5%	110.716.043	138.935.007	28.218.964
DF- Coke, prodotti petroliferi raffinati e combustibili nucleari	8.126.593	7.461.176	-8,2%	0,2%	204.299	380.780	86,4%	0,0%	-7.922.294	-7.080.396	841.898
DG- Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	346.676.846	357.545.477	3,1%	9,8%	189.273.352	175.681.507	-7,2%	2,9%	-157.403.494	-181.863.970	-24.460.476
DH- Articoli in gomma e materie plastiche	137.883.743	130.498.488	-5,4%	3,6%	607.600.313	536.556.384	-11,7%	8,8%	469.716.570	406.057.896	-63.658.674
DI- Prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	131.380.041	143.569.612	9,3%	3,9%	179.194.274	179.820.637	0,3%	2,9%	47.814.233	36.251.025	-11.563.208
DJ- Metalli e prodotti in metallo	283.706.112	310.703.261	9,5%	8,5%	330.794.097	347.761.641	5,1%	5,7%	47.087.985	37.058.380	-10.029.605
DK- Macchine e apparecchi meccanici	262.984.262	306.999.091	16,7%	8,4%	672.717.756	760.085.633	13,0%	12,5%	409.733.494	453.086.542	43.353.048
DL- Macchine elettriche ed apparecchiature elettriche, elettroniche ed ottiche	149.895.670	130.153.268	-13,2%	3,6%	145.059.233	141.408.981	-2,5%	2,3%	-4.836.437	11.255.713	16.092.150
DM- Mezzi di trasporto	369.999.146	276.381.893	-25,3%	7,6%	1.134.798.131	1.198.093.146	5,6%	19,7%	764.798.985	921.711.253	156.912.268
DN- Altri prodotti delle industrie manifatturiere	122.566.400	129.028.066	5,3%	3,5%	183.561.509	141.252.606	-23,0%	2,3%	60.995.109	12.224.540	-48.770.569
EE- Energia elettrica, gas e acqua	1.043.001	0	100,0%	0,0%	69	0	100,0%	0,0%	-1.042.932	0	1.042.932
KK- Prodotti delle attività informatiche, professionali ed imprenditoriali	1.741.399	3.913.003	124,7%	0,1%	636.324	644.769	1,3%	0,0%	-1.105.075	-3.268.234	-2.163.159
OO- Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali	3.967.702	13.904.270	250,4%	0,4%	32.885	23.583	-28,3%	0,0%	-3.934.817	-13.880.687	-9.945.870
RR- Mercì dichiarate come provviste di bordo, mercì nazionali di ritorno e respinte, mercì varie	433.213	820.422	89,4%	0,0%	136.718	612.406	347,9%	0,0%	-296.495	-208.016	88.479
TOTALE	3.583.728.221	3.660.064.605	2,13%	100,0%	6.045.239.155	6.096.220.742	0,84%	100,0%	2.461.510.934	2.436.156.137	-25.354.797

Fonte: ISTAT - banca dati Coeweb (<http://www.coeweb.istat.it>) - Elaborazione Ecosfera S.p.A.



Il comparto che invece ha registrato la maggiore contrazione della bilancia commerciale è quello dei prodotti agricoli (passato da un saldo negativo di 250 milioni di € nel 2007 ad uno di 315,7 milioni di € nel 2008). Tale dato, apparentemente in contraddizione con la vocazione agroalimentare della provincia, trova in parte giustificazione nell'ingente utilizzo di materie agricole di importazione nell'industria alimentare cuneese che, come già evidenziato, nel 2008 ha registrato un importante aumento delle esportazioni ed un significativo miglioramento del saldo commerciale.

La forte contrazione della bilancia commerciale del settore tessile e dell'abbigliamento (da un saldo positivo 2007 di 51,7 milioni di € ad un saldo negativo 2008 di 11 milioni di €), dovuta ad una drastica riduzione dell'export (-15,4%), è invece attribuibile alla crisi congiunturale che ha colpito in modo particolare tale comparto manifatturiero.

Altri settori che hanno registrato una contrazione importante della bilancia commerciale sono il settore degli articoli in gomma e materie plastiche (passato da un saldo positivo di € 469 milioni ad uno di € 406 milioni) ed il settore degli altri prodotti delle industrie manifatturiere (con una contrazione della bilancia di 48 milioni di €).

Con riferimento ai partner commerciali della Provincia, anche nel 2008 la maggior parte delle transazioni commerciali si sono svolte con l'Europa (78,2% dell'import e 84,5% dell'export) ed in particolare con i Paesi dell'Unione Europea, verso i quali le esportazioni, pari a 4,6 miliardi di €, corrispondenti al 76,6% del totale export, hanno subito nel 2008 un aumento medio dell'1,1% rispetto all'anno precedente. Le importazioni dall'Unione Europea, che rappresentano il 72,5% dell'import totale, hanno invece registrato una lieve diminuzione (-0,2%) rispetto al 2007 (cfr. Tab. 3).

I primi due partner commerciali per la Provincia di Cuneo, sia per l'import che per l'export, sono la Francia (import pari al 25,7% del totale; export pari al 22,6% del totale) e la Germania (import pari al 18,6% del totale; export pari al 17% del totale). Il 2008 ha registrato un aumento percentuale delle importazioni dalla Francia (+4,2%) superiore a quello delle esportazioni (+1,7%) verso lo stesso Paese. Nei confronti della Germania sono invece aumentate le esportazioni (+3,6%) a fronte della diminuzione dell'import dallo stesso Paese (-0,1%).

Gli altri principali mercati di sbocco delle merci cuneesi sono rappresentati nell'ordine da Spagna (incidenza pari all'8%), Regno Unito (incidenza pari al 6,4%), Belgio (4,10%) e Polonia (3,20%). Al di fuori della UE 27³⁸, i principali mercati di sbocco per le merci in uscita dalla Provincia di

³⁸ I Paesi dell'UE27 oltre all'Italia sono: Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Repubblica Ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Ungheria. Tra i paesi dell'UE solo 16 hanno adottato l'Euro: Austria, Belgio, Cipro, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Malta,



Cuneo sono l'Asia (6,40% dell'export totale) - verso la quale nel 2008 l'export è aumentato del 3,4%, grazie al considerevole aumento (+6,2%) dell'export verso il Giappone - l'America (5,4% dell'export totale) e l'Africa (incidenza 2,6%).

Va evidenziato che durante il 2008 si sono registrati significativi aumenti delle esportazioni nei confronti di alcuni Paesi europei, quali Lussemburgo (+59,9%), Albania (+34%), Romania (+32,1%), Slovacchia (+27,6%), Lettonia (+22,4%), Portogallo (+19,2%), Bulgaria (+15%) e Cipro (14,5%), che lasciano sperare che tali Paesi in futuro possano assumere un ruolo più importante di quello attuale per l'export cuneese.

Con riferimento all'import, i Paesi UE 27 da cui si importa maggiormente, dopo Francia e Germania, sono nell'ordine il Belgio (4,3% del totale import), la Spagna (4,2%) e i Paesi Bassi (3,8%). Sul fronte dei Paesi extra UE 27, l'area asiatica è quella dalla quale Cuneo importa maggiormente (11% del totale). In particolare, le importazioni dalla Cina, in crescita costante dal 2006, raggiungono un'incidenza del 7,5% del totale import cuneese³⁹. Incidono in misura minore le importazioni dall'America (5,8%), provenienti prevalentemente dagli Stati Uniti (dai quali l'import di Cuneo è cresciuto nel 2008 del 13,5%) e le importazioni dall'Africa (incidenza pari al 4,8% sul totale import), che hanno però registrato un significativo aumento (+16,2%) rispetto al 2007.

Approfondendo l'analisi dei partner commerciali con riferimento al solo comparto alimentare, emerge che:

- quasi la metà del totale export è destinato a Francia, Germania e Regno Unito (il 73% del totale export è destinato ai Paesi dell'UE);
- il 49% delle importazioni proviene da Germania e Francia (l'80% proviene dall'UE).

L'analisi dei partner commerciali per il solo settore "prodotti dell'agricoltura, orticoltura e floricoltura" evidenzia che:

- il 47% dell'export è destinato a Germania, Spagna e Francia, mentre l'export verso i Paesi dell'UE rappresenta il 78% del totale;
- il 45% dell'import di prodotti dell'agricoltura proviene invece dalla Francia, il 18% dalla Turchia, ed una quota pari al 20% dell'import totale dall'Africa (prevalentemente dalla Costa d'Avorio).

Paesi Bassi, Portogallo, Slovacchia, Slovenia e Spagna.

³⁹ Le esportazioni cuneesi verso la Cina negli ultimi due anni hanno invece registrato una diminuzione (-7,5% nel 2008 rispetto al 2007).



Tab.3 - Import-Export Provincia di Cuneo per aree territoriali (valori in euro)

AREE TERRITORIALI	IMPORTAZIONI				ESPORTAZIONI			
	2007	2008	Var.% 07/08	Inc. % 2008	2007	2008	Var.% 07/08	Inc. % 2008
Austria	80.116.723	86.012.891	7,4%	2,4%	59.047.257	61.111.865	3,5%	1,0%
Belgio	167.395.254	158.099.368	-5,6%	4,3%	244.695.121	247.223.522	1,0%	4,1%
Bulgaria	67.415.650	67.502.684	0,1%	1,8%	50.674.499	58.273.360	15,0%	1,0%
Cipro	594.280	33.750	-94,3%	0,0%	9.194.238	10.526.057	14,5%	0,2%
Danimarca	28.584.879	28.360.937	-0,8%	0,8%	50.615.209	46.322.353	-8,5%	0,8%
Estonia	3.421.338	3.807.037	11,3%	0,1%	9.925.043	9.231.040	-7,0%	0,2%
Finlandia	44.865.770	22.951.602	-48,8%	0,6%	19.268.199	19.976.249	3,7%	0,3%
Francia	903.107.792	941.057.521	4,2%	25,7%	1.352.368.471	1.374.989.276	1,7%	22,6%
Germania	679.948.669	679.575.150	-0,1%	18,6%	999.533.444	1.035.487.501	3,6%	17,0%
Grecia	10.237.849	7.632.058	-25,5%	0,2%	104.834.261	119.636.457	14,1%	2,0%
Irlanda	10.611.412	13.964.007	31,6%	0,4%	22.774.888	24.019.609	5,5%	0,4%
Lettonia	34.237	170.398	397,7%	0,0%	9.276.539	11.353.877	22,4%	0,2%
Lituania	5.863.786	2.949.643	-49,7%	0,1%	27.338.307	23.360.204	-14,6%	0,4%
Lussemburgo	15.418.453	28.960.683	87,8%	0,8%	16.558.371	26.477.328	59,9%	0,4%
Malta	1.099.837	646.665	-41,2%	0,0%	6.796.003	6.591.173	-3,0%	0,1%
Paesi Bassi	131.709.017	140.221.911	6,5%	3,8%	105.562.604	108.881.847	3,1%	1,8%
Polonia	84.493.344	92.511.602	9,5%	2,5%	199.693.818	193.449.499	-3,1%	3,2%
Portogallo	14.924.111	12.350.845	-17,2%	0,3%	71.992.563	85.797.107	19,2%	1,4%
Regno Unito	82.577.102	67.712.617	-18,0%	1,9%	423.527.741	390.900.082	-7,7%	6,4%
Repubblica Ceca	31.229.840	29.492.544	-5,6%	0,8%	85.599.732	79.105.887	-7,6%	1,3%
Romania	21.811.711	17.947.645	-17,7%	0,5%	45.733.976	60.415.917	32,1%	1,0%
Slovacchia	20.820.316	16.991.983	-18,4%	0,5%	22.313.009	28.461.817	27,6%	0,5%
Slovenia	15.008.723	15.972.997	6,4%	0,4%	33.558.221	33.578.635	0,1%	0,6%
Spagna	158.456.880	151.988.308	-4,1%	4,2%	504.725.481	485.688.212	-3,8%	8,0%
Svezia	43.804.046	30.376.024	-30,7%	0,8%	55.862.615	53.958.854	-3,4%	0,9%
Ungheria	36.056.056	35.885.936	-0,5%	1,0%	88.963.418	75.748.679	-14,9%	1,2%
Prov.di Bordo UE	0	0	-	0,0%	61.604	24.699	-59,9%	0,0%
UNIONE EUROPEA	2.659.607.075	2.653.176.806	-0,2%	72,5%	4.620.494.632	4.670.591.106	1,1%	76,6%
Albania	288.092	2.007.658	596,9%	0,1%	2.965.815	3.974.599	34,0%	0,1%
Croazia	4.814.847	4.359.205	-9,5%	0,1%	18.367.520	17.285.151	-5,9%	0,3%
Feder.Russa	4.602.528	15.597.268	238,9%	0,4%	232.345.177	180.131.602	-22,5%	3,0%
Norvegia	413.555	516.087	24,8%	0,0%	17.191.989	19.110.417	11,2%	0,3%
Serbia	1.378.855	1.249.832	-9,4%	0,0%	9.237.887	9.368.900	1,4%	0,2%
Svizzera	34.164.115	31.941.559	-6,5%	0,9%	110.315.106	127.366.961	15,5%	2,1%
Turchia	136.816.212	131.364.366	-4,0%	3,6%	69.310.911	67.925.922	-2,0%	1,1%
Ucraina	750.849	905.728	20,6%	0,0%	21.619.415	28.526.709	31,9%	0,5%
Altri Paesi europ.	19.258.296	21.984.482	14,2%	0,6%	28.935.685	29.400.927	1,6%	0,5%
EUROPA	2.862.094.424	2.863.102.991	0,0%	78,2%	5.130.784.137	5.153.682.294	0,4%	84,5%
Costa d'Avorio	40.357.101	55.978.723	38,7%	1,5%	2.643.053	2.481.542	-6,1%	0,0%
AFRICA	150.467.930	174.849.105	16,2%	4,8%	153.100.329	158.199.240	3,3%	2,6%
Brasile	20.809.003	18.783.770	-9,7%	0,5%	32.938.118	35.164.619	6,8%	0,6%
Canada	30.670.996	22.886.519	-25,4%	0,6%	41.159.940	46.545.974	13,1%	0,8%
Stati Uniti	120.839.066	137.098.843	13,5%	3,7%	167.524.340	159.995.143	-4,5%	2,6%
Messico	546.824	1.474.918	169,7%	0,0%	25.908.322	20.447.673	-21,1%	0,3%
Argentina	6.665.590	7.578.990	13,7%	0,2%	19.597.387	21.897.556	11,7%	0,4%
AMERICA	212.080.839	214.079.850	0,9%	5,8%	324.500.161	328.122.143	1,1%	5,4%
Cina	256.352.496	274.160.260	6,9%	7,5%	60.242.137	55.729.522	-7,5%	0,9%
Giappone	4.794.725	4.090.603	-14,7%	0,1%	33.714.472	35.800.987	6,2%	0,6%
India	15.017.573	17.395.530	15,8%	0,5%	29.899.214	31.117.746	4,1%	0,5%
ASIA	355.985.884	401.623.427	12,8%	11,0%	379.167.285	392.011.934	3,4%	6,4%
OCEANIA e altri ter.	3.099.144	6.409.232	106,8%	0,2%	57.687.243	64.205.131	11,3%	1,1%
MONDO	3.583.728.221	3.660.064.605	2,1%	100,0%	6.045.239.155	6.096.220.742	0,8%	100,0%

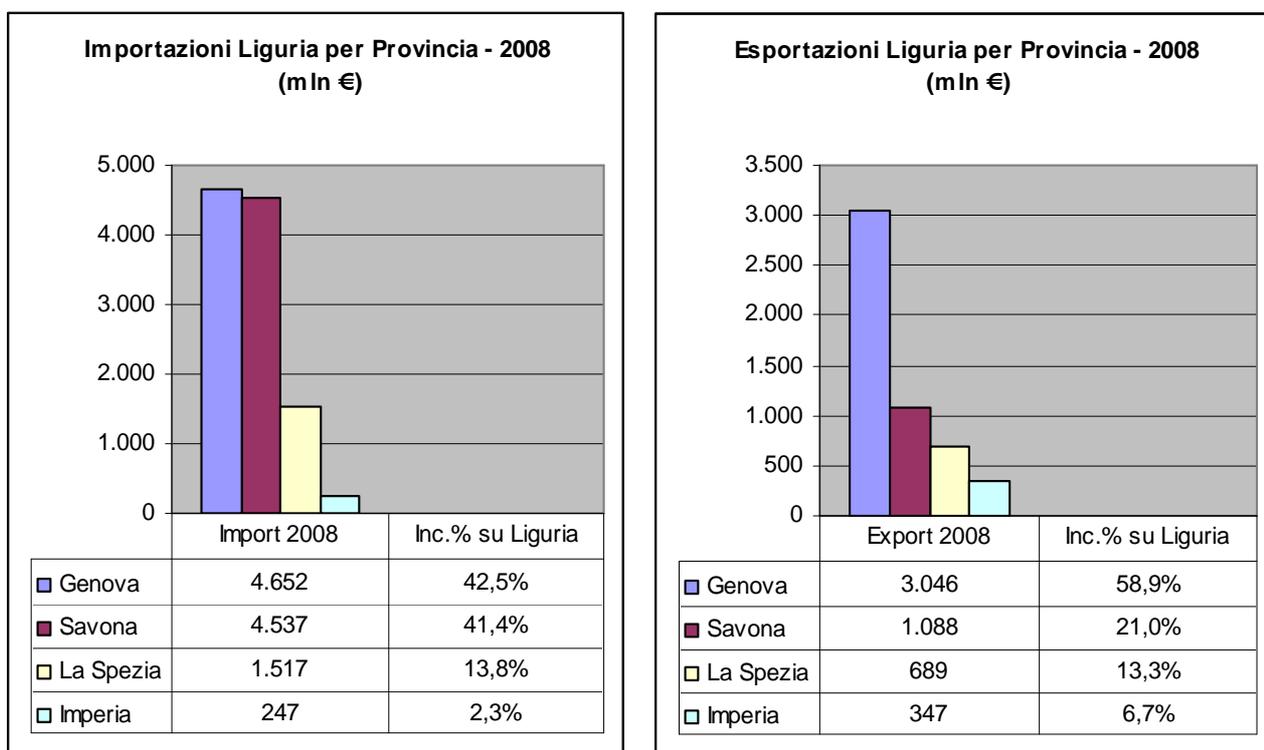
 Fonte: ISTAT - banca dati Coeweb (<http://www.coeweb.istat.it>) - Elaborazione Camera di commercio di Cuneo



2.2.2. LA STRUTTURA DELL'IMPORT/EXPORT NELLE PROVINCE DI SAVONA E IMPERIA

Il commercio con l'estero ha un peso molto diverso per Savona ed Imperia.

Savona è la seconda provincia a livello regionale per import ed export dopo Genova, rispetto alla quale si differenzia in misura minima nelle importazioni mentre ha un peso notevolmente inferiore sulle esportazioni regionali. Imperia invece è la quarta provincia ligure per import ed export, presentando però un'incidenza molto più bassa delle altre province sul commercio con l'estero della regione.



Nel 2008, infatti, mentre l'import e l'export savonese pesano rispettivamente su quelli regionali per il 41,4% e per il 21%, le importazioni e le esportazioni della provincia di Imperia rappresentano rispettivamente solo il 2,3% ed il 6,7% di quelle liguri.

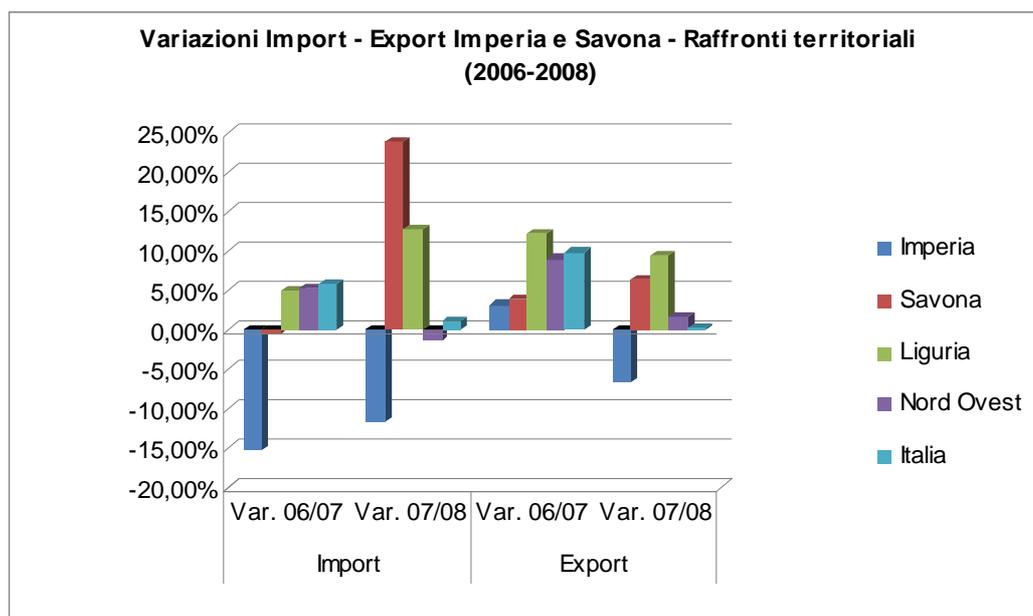
La lettura comparata dei due grafici sopra riportati, permette anche di rilevare che mentre Savona è prevalentemente una provincia importatrice - nel 2008 l'import savonese, equivalente al 2,8% dell'import del Nord Ovest Italia ed all'1,2% dell'import nazionale, è più di 4 volte superiore all'export provinciale -, Imperia è l'unica provincia ligure ad avere una bilancia commerciale in attivo, seppure con un'incidenza sull'import-export nazionale e dell'area Nord Ovest molto bassa e notevolmente diversa dalle altre province liguri (cfr. Tab. 4).



Tab. 4 - Import-Export Province di Imperia e Savona - Raffronti territoriali

Aree Territoriali	IMPORTAZIONI (Min di euro)							ESPORTAZIONI (Min di euro)						
	2006	2007	Var. % 06/07	2008	Var. % 07/08	Inc. % Imperia 2008	Inc. % Savona 2008	2006	2007	Var. % 06/07	2008	Var. % 07/08	Inc. % Imperia 2008	Inc. % Savona 2008
Imperia	330	280	-15,1%	247	-11,6%			360	372	3,2%	347	-6,6%		
Savona	3.680	3.665	-0,4%	4.537	23,8%			984	1.022	3,8%	1.088	6,5%		
Liguria	9.257	9.723	5,0%	10.953	12,6%	2,3%	41,4%	4.210	4.725	12,2%	5.170	9,4%	6,7%	21,0%
Nord Ovest	155.483	163.699	5,3%	161.319	-1,5%	0,2%	2,8%	132.966	144.958	9,0%	147.432	1,7%	0,2%	0,7%
Italia	352.465	373.340	5,9%	377.284	1,1%	0,1%	1,2%	332.013	364.744	9,9%	365.806	0,3%	0,1%	0,3%

Come si evince dalla tabella 4 e dalla figura sottostante, anche l'andamento dell'import-export nel periodo 2006-2008 appare molto diverso nelle due province.



La Provincia di Imperia, pur in presenza di una crescita lieve delle esportazioni nel 2007 e addirittura di una flessione delle stesse nel 2008, ha registrato in entrambi gli anni un grande miglioramento del saldo della bilancia commerciale, dovuto ad una forte contrazione delle importazioni (-15,1% nel 2007 e -11,6%) - in controtendenza rispetto all'import nazionale e dell'area Nord ovest, che invece è aumentato sia nel 2007 che nel 2008.

La provincia di Savona, al contrario, se nel 2007 ha registrato una riduzione del saldo passivo commerciale, grazie ad una lieve flessione delle importazioni nel 2007 accompagnata da una



crescita dell'export, nel 2008 ha visto crescere le importazioni- ad un tasso di crescita del 23,8% contro la media ligure del 12,6% e nazionale dell'1,1% - più che proporzionalmente rispetto all'aumento delle esportazioni con il conseguente aumento del saldo passivo commerciale (il peggioramento del saldo è stato circa pari a 806 milioni di Euro).

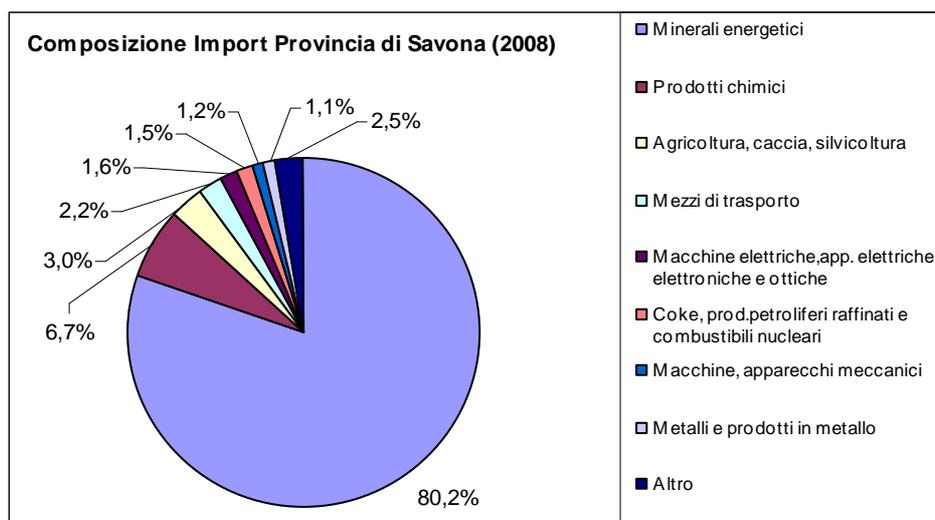
2.2.2.1. SAVONA

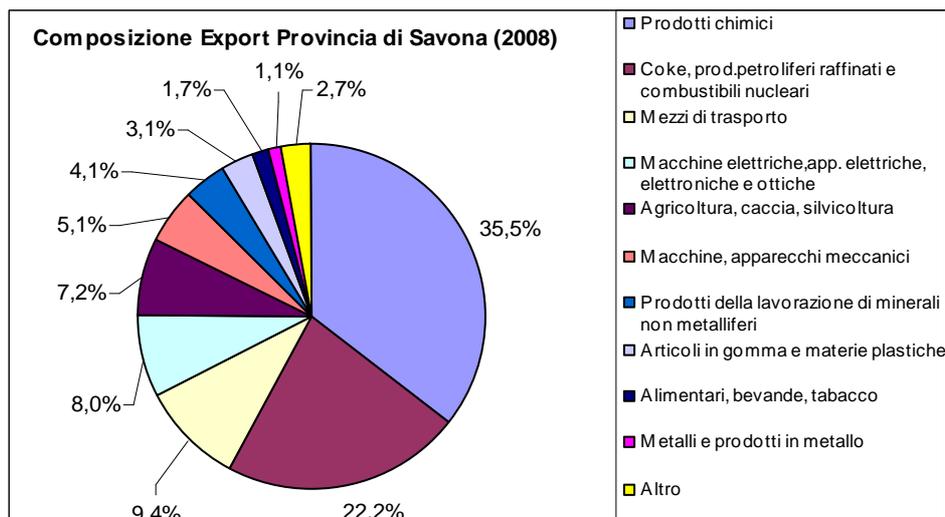
L'analisi della composizione delle importazioni della provincia di Savona evidenzia che più dell'80% dell'import riguarda minerali energetici, costituiti per il 95% da petrolio greggio e gas naturale. Il secondo gruppo di prodotti più importati è costituito dai "prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali" (6,7%), seguito dai "prodotti dell'agricoltura"(3%) e dai "mezzi di trasporto" (2,2%).

Nell'ambito dell'export il valore più elevato è quello dei prodotti chimici (35,5%), seguito dal coke e prodotti petroliferi raffinati (22,2%), dai mezzi di trasporto (9,4%), dalle macchine e apparecchiature elettriche (8%) e dai prodotti dell'agricoltura (7,2%).

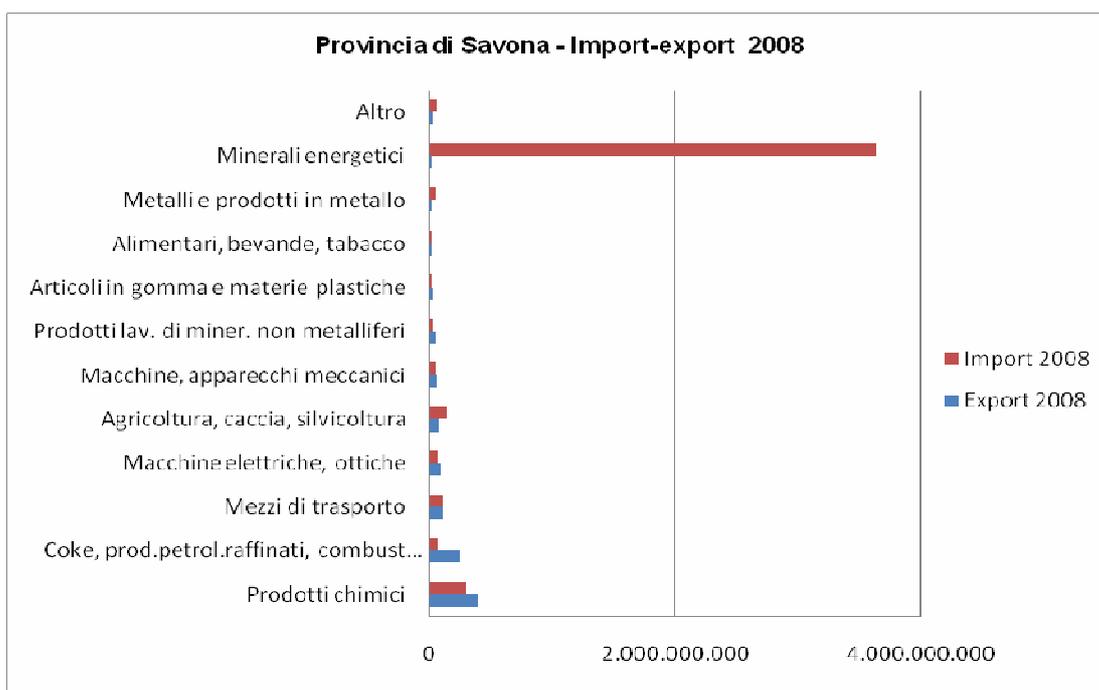
Tali dati mostrano dunque come la Provincia di Savona impenni buona parte delle sue attività sull'industria di raffinazione di minerali energetici.

Inoltre va rilevato che il deficit energetico è l'elemento che più condiziona i risultati degli scambi provinciali con l'estero; infatti, considerando la bilancia commerciale 2008 al netto della voce minerali energetici si avrebbe un saldo positivo di 188,9 milioni di €, anziché un saldo negativo di € 3,4 miliardi.





E' indubbio che la Provincia di Savona sia luogo di scambi prevalentemente nel settore energetico. Infatti, il settore che più incide positivamente sulla bilancia commerciale è quello della produzione di prodotti petroliferi raffinati e di coke (con un saldo attivo nel 2008 pari a 175 milioni di € a fronte di un saldo attivo 2007 di € 130 milioni), seguito da prodotti chimici e fibre sintetiche (con un saldo attivo 2008 di € 82 milioni), articoli in gomma e materie plastiche (con un saldo attivo 2008 pari quasi ad € 25 milioni), prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi (saldo attivo 2008 circa pari ad € 17 milioni) macchine elettriche e apparecchiature elettriche - elettroniche ed ottiche (saldo attivo 2008 di circa 14 milioni).



Come già evidenziato e come si evince dalla Tab.5, il 2008 ha registrato un peggioramento del



saldo passivo della Provincia di Savona pari a -806,5 milioni di €.

Analizzando il trend, emerge che il comparto dei minerali energetici ha registrato la maggiore contrazione della bilancia commerciale (con una contrazione pari a circa -686 milioni di €) seguito dal settore dei mezzi di trasporto (peggioramento pari a -44 milioni di €).

Sempre la Tab.5 evidenzia che molti settori hanno subito una contrazione del saldo commerciale, seppure più lieve rispetto ai due citati.

Con riguardo ai settori che hanno un saldo commerciale positivo, nel 2008 solo il settore della produzione di prodotti petroliferi raffinati e di coke ha registrato un aumento dell'avanzo commerciale (passato da € 130 milioni circa nel 2007 ad € 175 milioni nel 2008), mentre gli altri quattro settori citati - "prodotti chimici e fibre sintetiche", "articoli in gomma e materie plastiche", "prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi", "macchine elettriche e apparecchiature elettriche, elettroniche ed ottiche", pur mantenendo un saldo positivo, hanno registrato un peggioramento della bilancia commerciale⁴⁰.

⁴⁰ Per il comparto "macchine elettriche e apparecchiature elettriche- elettroniche ed ottiche" il peggioramento della bilancia commerciale può ricondursi alla riduzione registrata nel 2008 del numero di imprese attive nel settore della fabbricazione macchine e apparecchiature elettriche (-11,9% rispetto al 2007) e nel settore della fabbricazione apparecchi medicali, di precisione e strumenti ottici (-4,3% rispetto al 2007). Lo stesso dicasi per il comparto dei prodotti chimici, dal momento che il numero di imprese operanti nel settore della fabbricazione di prodotti chimici e fibre sintetiche ha subito nel 2008 un decremento del 4,2% rispetto all'anno precedente.



Tab. 5 - Importazioni ed Esportazioni della Provincia di Savona per settore (2007-2008)

SOTTOSEZIONI ('CPATECO') (Valori in Euro)	IMPORT 2007	IMPORT 2008	Var. % 07/08	Incid.% 2008	EXPORT 2007	EXPORT 2008	Var. % 07/08	Incid.% 2008	Saldo bilancia commerciale 2007	Saldo bilancia commerciale 2008	Var. Saldo comm. 07/08
AA- Prodotti dell'Agricoltura,della caccia e della silvicoltura	149.562.683	137.861.264	-7,8%	3,0%	85.063.551	78.868.528	-7,3%	7,2%	-64.499.132	-58.992.736	5.506.396
BB- Prodotti della pesca e della piscicoltura	3.905.812	4.097.658	4,9%	0,1%	51.241	52.281	2,0%	0,0%	-3.854.571	-4.045.377	-190.806
CA- Minerali energetici	2.956.236.616	3.639.795.259	23,1%	80,2%	3.292.207	1.792.945	-45,5%	0,2%	-2.952.944.409	-3.638.002.314	-685.057.905
CB- Minerali non energetici	8.148.296	8.700.795	6,8%	0,2%	438.012	239.290	-45,4%	0,0%	-7.710.284	-8.461.505	-751.221
DA- Prodotti alimentari, bevande e tabacco	22.793.102	19.469.816	-14,6%	0,4%	24.263.491	17.975.800	-25,9%	1,7%	1.470.389	-1.494.016	-2.964.405
DB- Prodotti delle industrie tessili e dell'abbigliamento	6.349.311	6.618.048	4,2%	0,1%	1.445.063	1.543.756	6,8%	0,1%	-4.904.248	-5.074.292	-170.044
DC- Cuoio e prodotti in cuoio, pelle e similari	3.112.563	3.524.796	13,2%	0,1%	2.132.213	2.397.545	12,4%	0,2%	-980.350	-1.127.251	-146.901
DD- Legno e prodotti in legno	11.814.367	8.099.017	-31,4%	0,2%	1.402.618	3.271.834	133,3%	0,3%	-10.411.749	-4.827.183	5.584.566
DE- Pasta da carta, carta e prodotti di carta; prodotti dell'editoria e della stampa	2.287.692	24.690.295	979,3%	0,5%	9.668.574	8.988.076	-7,0%	0,8%	7.380.882	-15.702.219	-23.083.101
DF-Coke, prodotti petroliferi raffinati e combustibili nucleari	31.381.470	65.933.687	110,1%	1,5%	161.372.203	241.132.536	49,4%	22,2%	129.990.733	175.198.849	45.208.116
DG-Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	256.653.383	303.962.373	18,4%	6,7%	378.207.687	386.204.037	2,1%	35,5%	121.554.304	82.241.664	-39.312.640
DH-Articoli in gomma e materie plastiche	7.992.566	8.794.082	10,0%	0,2%	34.453.622	33.520.048	-2,7%	3,1%	26.461.056	24.725.966	-1.735.090
DI-Prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	17.613.926	27.087.680	53,8%	0,6%	46.753.388	44.346.857	-5,1%	4,1%	29.139.462	17.259.177	-11.880.285
DJ-Metalli e prodotti in metallo	41.173.672	48.470.687	17,7%	1,1%	37.550.770	11.931.968	-68,2%	1,1%	-3.622.902	-36.538.719	-32.915.817
DK-Macchine e apparecchi meccanici	44.987.685	52.782.383	17,3%	1,2%	57.459.534	55.346.579	-3,7%	5,1%	12.471.849	2.564.196	-9.907.653
DL-Macchine elettriche ed apparecchiature elettriche, elettroniche ed ottiche	44.402.910	72.681.115	63,7%	1,6%	70.605.499	86.538.673	22,6%	8,0%	26.202.589	13.857.558	-12.345.031
DM-Mezzi di trasporto	54.004.630	102.020.117	88,9%	2,2%	99.332.631	102.576.251	3,3%	9,4%	45.328.001	556.134	-44.771.867
DN-Altri prodotti delle industrie manifatturiere	1.825.159	2.130.597	16,7%	0,0%	3.771.754	4.167.225	10,5%	0,4%	1.946.595	2.036.628	90.033
KK-Prodotti delle attività informatiche, professionali ed imprenditoriali	32.060	3.748	-88,3%	0,0%	7.204	647	-91,0%	0,0%	-24.856	-3.101	21.755
OO-Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali	261.587	322.067	23,1%	0,0%	46.455	23.206	-50,0%	0,0%	-215.132	-298.861	-83.729
RR-Merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno e respinte, merci varie	26.272	0	-100,0%	0,0%	4.676.938	7.017.168	50,0%	0,6%	4.650.666	7.017.168	2.366.502
TOTALE	3.664.565.762	4.537.045.484	23,8%	100,0%	1.021.994.655	1.087.935.250	6,5%	100,0%	-2.642.571.107	-3.449.110.234	-806.539.127

Fonte: ISTAT - banca dati Coeweb (<http://www.coeweb.istat.it>) - Elaborazione Ecosfera S.p.A.



Con riferimento ai partner commerciali della Provincia di Savona, il principale mercato di sbocco delle merci savonesi è rappresentato dall'Unione Europea, verso la quale nel 2008 le esportazioni, pari a circa l'82% del totale, hanno raggiunto il valore di 898 milioni di €, con un incremento rispetto al 2007 dell'11,4%.

Tra i Paesi dell'Unione Europea il principale cliente è rappresentato dalla Francia verso la quale è destinato il 23% dell'export totale, sebbene nel 2008 le esportazioni verso tale Paese abbiano subito un calo del 5% circa. Seguono la Germania (incidenza sull'export totale del 15,7%) la Spagna (incidenza sull'export totale del 10%) i Paesi Bassi (incidenza sull'export totale del 7,5%), luoghi verso i quali le esportazioni hanno subito un notevole incremento nel 2008. Da segnalare il significativo aumento percentuale (pari al 578%) delle esportazioni verso la Romania, registrato nel 2008. Tra i Paesi europei extra UE va segnalata la Turchia, 9° Paese importatore delle merci savonesi, nei confronti del quale le esportazioni nel 2008 hanno subito un incremento del 72% circa.

Analogamente alla provincia cuneese, va anche evidenziato il drastico calo (-95%) delle esportazioni verso la Cina, passate da 24,1 milioni di € ad € 1,2 milioni, a fronte di un significativo aumento (+71,8%) delle importazioni dallo stesso paese (da 11,5 milioni di € a 19,8 milioni di €).

Dal punto di vista dell'import - che, come già evidenziato, è costituito per l'80% da minerali energetici (in particolare petrolio e gas naturale) - i principali partner commerciali sono la Libia, dalla quale si importa il 27% del totale import, la Nigeria (incidenza del 13,7% sul totale import), l'Azerbaijan (incidenza 10,7%) e l'Algeria (incidenza 9,5%). I due principali partner europei sono la Francia (incidenza sull'import totale pari al 4%) e la Germania (incidenza sull'import totale pari al 3,6%), paesi dai quali le importazioni nel 2008 hanno subito un incremento pari rispettivamente al 13,4% e 16,6%.



Tab. 6 - Import-Export Provincia di Savona per aree territoriali (valori in euro)

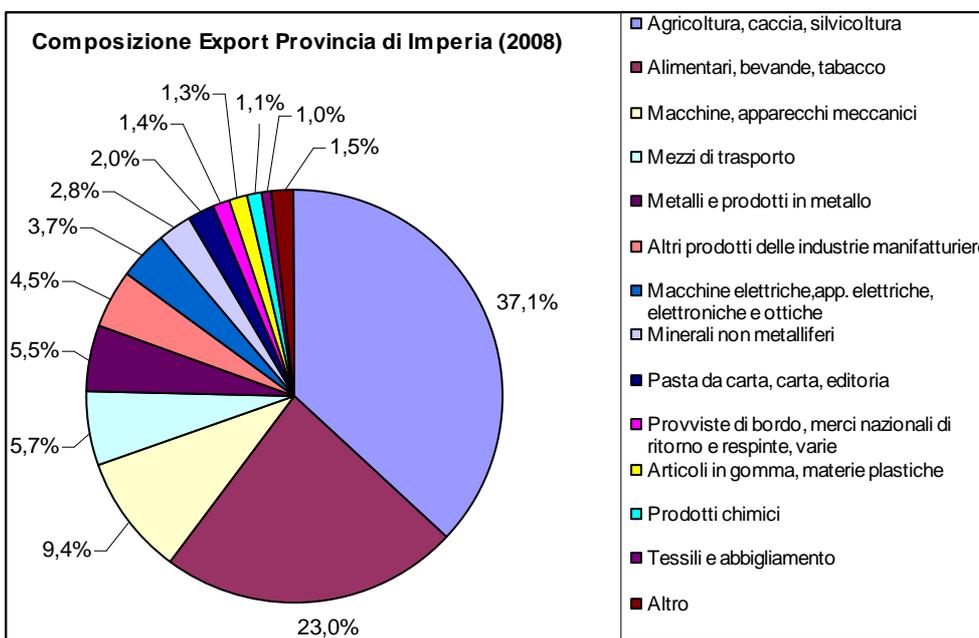
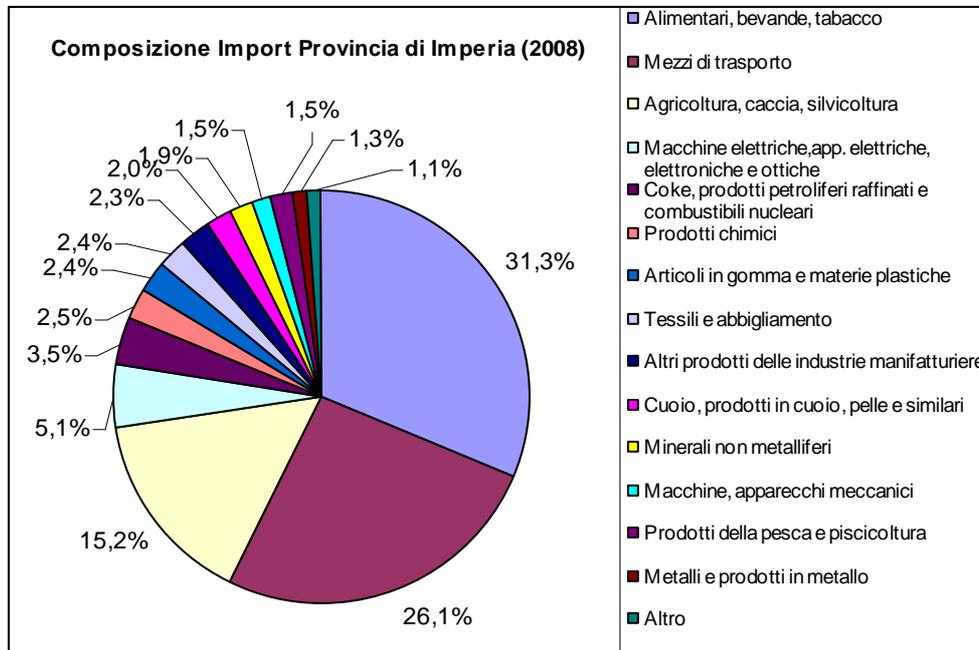
AREE TERRITORIALI	IMPORTAZIONI				ESPORTAZIONI			
	2007	2008	Var. % 07/08	Inc. % 2008	2007	2008	Var. % 07/08	Inc. % 2008
Austria	10.029.214	11.791.205	17,6%	0,3%	21.972.934	27.755.517	26,3%	2,6%
Belgio	37.110.965	50.319.373	35,6%	1,1%	63.009.981	44.894.474	-28,8%	4,1%
Bulgaria	4.076	1.757	-56,9%	0,0%	3.882.290	1.171.314	-69,8%	0,1%
Cipro	76.957	0	-100,0%	0,0%	2.934.078	823.344	-71,9%	0,1%
Danimarca	1.141.649	1.476.921	29,4%	0,0%	4.192.260	4.418.397	5,4%	0,4%
Estonia	175.962	124.112	-29,5%	0,0%	48.506	217.380	348,2%	0,0%
Finlandia	657.108	11.198.469	1604,2%	0,2%	19.105.417	19.704.763	3,1%	1,8%
Francia	160.878.765	182.436.956	13,4%	4,0%	264.262.502	252.463.043	-4,5%	23,2%
Germania	140.056.463	163.365.258	16,6%	3,6%	129.759.310	170.817.399	31,6%	15,7%
Grecia	5.743.988	3.863.194	-32,7%	0,1%	8.880.714	9.281.915	4,5%	0,9%
Irlanda	1.696.321	2.309.810	36,2%	0,1%	4.009.497	4.971.424	24,0%	0,5%
Lettonia	68.969	87.564	27,0%	0,0%	181.321	675.825	272,7%	0,1%
Lituania	27.450	43.312	57,8%	0,0%	1.537.004	2.000.889	30,2%	0,2%
Lussemburgo	673.857	288.876	-57,1%	0,0%	538.204	469.141	-12,8%	0,0%
Malta	4.413	37.568	751,3%	0,0%	1.897.675	7.127.685	275,6%	0,7%
Paesi Bassi	44.554.777	57.502.965	29,1%	1,3%	72.509.135	82.504.111	13,8%	7,6%
Polonia	13.188.256	23.865.960	81,0%	0,5%	15.495.954	16.712.952	7,9%	1,5%
Portogallo	1.826.015	7.550.172	313,5%	0,2%	4.592.857	5.277.483	14,9%	0,5%
Regno Unito	35.649.828	42.903.127	20,3%	0,9%	53.129.819	48.781.699	-8,2%	4,5%
Repubblica Ceca	4.803.984	3.891.371	-19,0%	0,1%	7.584.616	8.266.611	9,0%	0,8%
Romania	292.536	1.205.539	312,1%	0,0%	6.474.723	43.933.625	578,5%	4,0%
Slovacchia	26.975	327.242	1113,1%	0,0%	1.968.241	485.463	-75,3%	0,0%
Slovenia	1.279.209	1.678.492	31,2%	0,0%	7.453.814	11.180.311	50,0%	1,0%
Spagna	78.578.831	88.270.808	12,3%	1,9%	90.828.303	109.040.138	20,1%	10,0%
Svezia	26.296.350	42.105.515	60,1%	0,9%	14.618.131	19.469.284	33,2%	1,8%
Ungheria	1.039.277	529.594	-49,0%	0,0%	3.939.397	2.831.259	-28,1%	0,3%
UNIONE EUROPEA	565.882.195	697.175.160	23,2%	15,4%	805.926.467	897.726.225	11,4%	82,5%
Croazia	145.823	220.505	51,2%	0,0%	1.833.760	3.312.336	80,6%	0,3%
Norvegia	102.862.160	435.759	-99,6%	0,0%	1.650.869	1.744.976	5,7%	0,2%
Russia	206.292.342	124.634.598	-39,6%	2,7%	8.655.914	5.876.182	-32,1%	0,5%
Serbia	224.694	235.781	4,9%	0,0%	1.673.108	1.766.695	5,6%	0,2%
Svizzera	8.772.334	11.952.598	36,3%	0,3%	18.139.634	15.542.408	-14,3%	1,4%
Turchia	8.777.050	10.124.358	15,4%	0,2%	15.971.839	27.404.829	71,6%	2,5%
Ucraina	1.631.497	1.976.841	21,2%	0,0%	5.691.624	5.995.206	5,3%	0,6%
EUROPA	894.588.095	847.022.898	-5,3%	18,7%	862.641.368	962.902.278	11,6%	88,5%
Algeria	61.493.364	432.911.391	604,0%	9,5%	1.734.842	3.867.968	123,0%	0,4%
Angola	46.637.624	80.347.281	72,3%	1,8%	0	4.262	-	0,0%
Guinea equatoriale	0	67.029.710	-	1,5%	536.516	638.138	18,9%	0,1%
Libia	874.216.138	1.227.745.706	40,4%	27,1%	904.328	633.882	-29,9%	0,1%
Nigeria	353.640.849	622.485.227	76,0%	13,7%	2.168.578	2.707.442	24,8%	0,2%
Tunisia	213.372.647	51.020.224	-76,1%	1,1%	4.683.284	4.919.772	5,0%	0,5%
AFRICA	1.556.015.381	2.525.555.304	62,3%	55,7%	22.479.483	30.294.039	34,8%	2,8%
Stati Uniti	44.002.646	72.492.080	64,7%	1,6%	72.492.080	19.341.117	-73,3%	1,8%
AMERICA	132.082.099	196.022.956	48,4%	4,3%	48.237.407	38.742.835	-19,7%	3,6%
Arabia Saudita	175.019.730	119.011.331	-32,0%	2,6%	6.597.726	5.858.716	-11,2%	0,5%
Azerbaigian	601.253.117	484.086.671	-19,5%	10,7%	126.369	85.492	-32,3%	0,0%
Siria	238.712.834	178.443.421	-25,2%	3,9%	53.455	615.201	1050,9%	0,1%
Cina	11.527.377	19.806.998	71,8%	0,4%	24.104.270	1.237.797	-94,9%	0,1%
Giappone	677.964	667.215	-1,6%	0,0%	8.867.825	7.944.571	-10,4%	0,7%
Indonesia	36.471.280	105.179.075	188,4%	2,3%	444.579	379.010	-14,7%	0,0%
ASIA	1.081.620.389	968.066.623	-10,5%	21,3%	82.265.953	49.716.919	-39,6%	4,6%
OCEANIA e altri ter.	259.798	377.703	45,4%	0,0%	6.370.444	6.279.179	-1,4%	0,6%
MONDO	3.664.565.762	4.537.045.484	23,8%	100,0%	1.021.994.655	1.087.935.250	6,5%	100,0%

 Fonte: ISTAT - banca dati Coeweb (<http://www.coeweb.istat.it>) - Elaborazione Ecosfera S.p.A.



2.2.2.2. IMPERIA

La composizione dell'import ed export della provincia di Imperia evidenzia una maggiore affinità con la provincia cuneese rispetto alla provincia di Savona.



Infatti, dall'analisi della composizione dell'import emerge che più del 70% delle importazioni riguarda il settore alimentare, quello dei mezzi di trasporto ed il settore agricolo. La categoria merceologica più importata è quella degli alimentari, bevande e tabacco, che rappresenta quasi un terzo del totale delle importazioni provinciali. Tra gli alimentari, il 61,6% delle importazioni sono rappresentate da "oli e grassi vegetali e animali" che nel 2008 hanno registrato un aumento



di importazioni del 16,6%.

Il secondo gruppo di prodotti più importati, che incide per il 26% sul totale dell'import, sono i mezzi di trasporto, costituiti per il 95% da "navi e imbarcazioni".

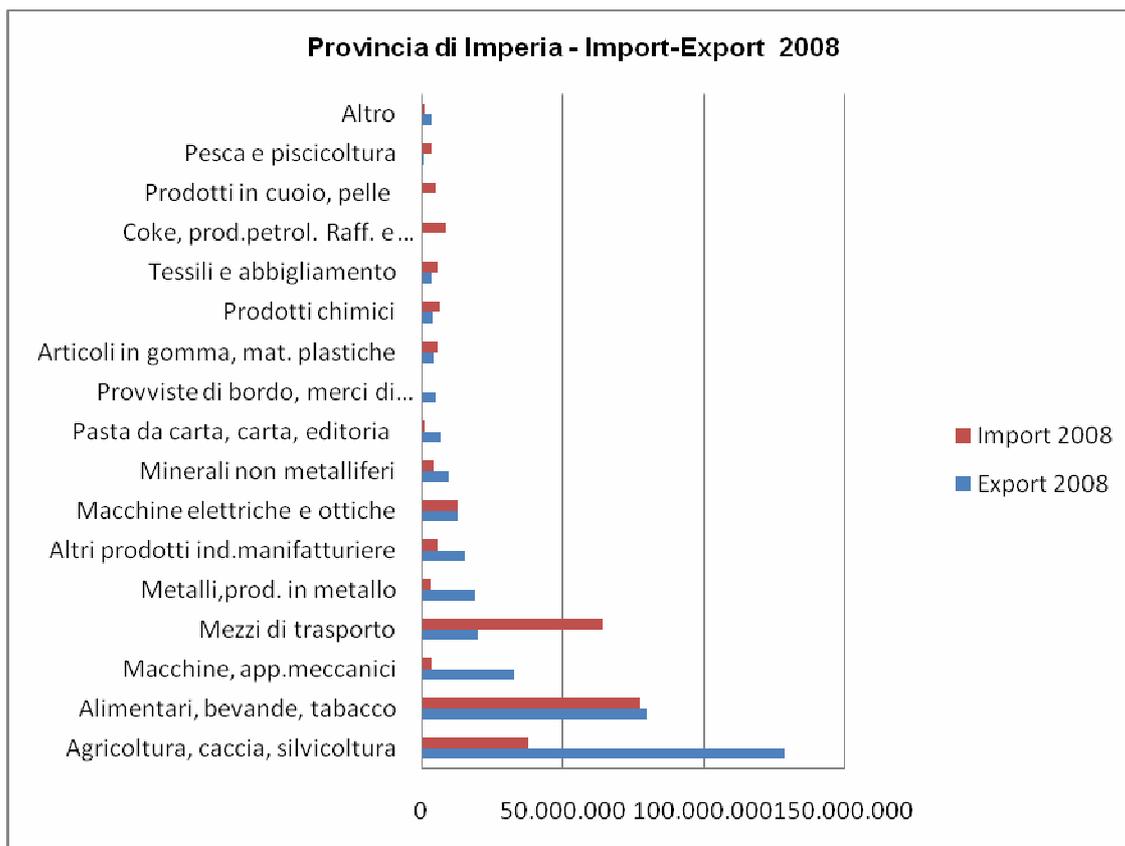
In realtà, approfondendo l'analisi per prodotto in import, sono proprio le navi ed imbarcazioni la prima categoria merceologica importata nella provincia, nonostante nel 2008 abbia subito una contrazione delle importazioni del 22,3 %.

Il terzo comparto in ordine di importanza per l'import è rappresentato dal comparto dell'agricoltura, caccia silvicoltura (che contribuisce al 15% dell'import provinciale) le cui importazioni sono prevalentemente costituite dai prodotti dell'agricoltura, orticoltura e floricoltura.

Il settore dell'agricoltura, caccia e silvicoltura è invece il primo in ordine di importanza sotto il profilo dell'export, al quale contribuisce per il 37%. Analizzando i singoli prodotti del settore, il 54% è costituito da prodotti della silvicoltura e il 46% da prodotti dell'agricoltura, orticoltura e floricoltura.

Il secondo gruppo di prodotti esportati è quello del comparto alimentare, che contribuisce al 23% dell'export provinciale, seguito dal settore delle macchine e apparecchi meccanici che, seppure incide solo per il 9,4% sull'export totale, contribuisce in misura importante al surplus della bilancia commerciale imperiese.

Il settore che contribuisce maggiormente al saldo attivo della bilancia commerciale di Imperia è il comparto agricolo, con un saldo attivo nel 2008 di 91 milioni di € circa, che però nel 2008 ha registrato un peggioramento rispetto all'anno precedente di quasi 5 milioni di €. Tale fenomeno è imputabile alla crisi che sta attraversando il settore agricolo provinciale (uno dei maggiori in termini di numerosità di imprese, pari al 22,6% nel 2008), che da diversi anni mostra un trend negativo con un tasso di riduzione del numero di imprese pari a -3,9% nel 2007 e a -3,2% nel 2008. Il secondo settore che contribuisce al saldo commerciale attivo è come già evidenziato quello delle macchine e apparecchi meccanici (saldo pari ad € 28,8 milioni), seguito dal settore "metalli e prodotti in metallo" con un saldo di quasi 15 milioni di €, in crescita rispetto al 2007.



Come già precedentemente evidenziato, l'anno 2008 è stato caratterizzato da una riduzione degli scambi internazionali della Provincia di Imperia, che ha visto comunque un miglioramento della bilancia commerciale di circa 8 milioni di €, grazie ad una riduzione delle importazioni superiore a quella dell'export.

Come si evince dalla Tab.7, i due principali settori che nel 2008 hanno registrato un miglioramento della bilancia commerciale sono stati nell'ordine il settore dei mezzi di trasporto (con una riduzione del saldo passivo pari ad € 21,6 milioni) ed il settore dei prodotti della pesca e della piscicoltura (con una riduzione del saldo passivo di 5,7 milioni di €). I settori che invece hanno registrato la maggiore contrazione della bilancia commerciale sono stati il comparto alimentare (- 6,9 milioni di €), il settore delle macchine ed apparecchiature elettriche, elettroniche ed ottiche (-6,4 milioni di €) ed il comparto agricolo (- 4,9 milioni di €).

Tab. 7 - Importazioni ed Esportazioni della Provincia di Imperia per settore

SOTTOSEZIONI ('CPATECO') (Valori in Euro)	IMPORT 2007	IMPORT 2008	Var. % 07/08	Incid.% 2008	EXPORT 2007	EXPORT 2008	Var. % 07/08	Incid.% 2008	Saldo bilancia commerciale 2007	Saldo bilancia commerciale 2008	Var. Saldo comm. 07/08
AA- Prodotti dell'Agricoltura, della caccia e della silvicoltura	40.464.331	37.619.405	-7,0%	15,2%	136.586.662	128.756.811	-5,7%	37,1%	96.122.331	91.137.406	-4.984.925
BB- Prodotti della pesca e della piscicoltura	9.652.806	3.711.795	-61,5%	1,5%	1.358.004	1.132.794	-16,6%	0,3%	-8.294.802	-2.579.001	5.715.801
CA- Minerali energetici	17.942	16.842	-6,1%	0,0%	151	529	250,3%	0,0%	-17.791	-16.313	1.478
CB- Minerali non energetici	55.036	69.516	26,3%	0,0%	129.326	328.402	153,9%	0,1%	74.290	258.886	184.596
DA- Prodotti alimentari, bevande e tabacco	71.087.966	77.356.203	8,8%	31,3%	80.465.383	79.827.728	-0,8%	23,0%	9.377.417	2.471.525	-6.905.892
DB- Prodotti delle industrie tessili e dell'abbigliamento	4.995.283	5.843.597	17,0%	2,4%	3.398.165	3.500.771	3,0%	1,0%	-1.597.118	-2.342.826	-745.708
DC- Cuoio e prodotti in cuoio, pelle e similari	4.397.272	4.895.729	11,3%	2,0%	1.016.822	363.884	-64,2%	0,1%	-3.380.450	-4.531.845	-1.151.395
DD- Legno e prodotti in legno	1.083.350	1.302.733	20,3%	0,5%	1.342.240	1.334.235	-0,6%	0,4%	258.890	31.502	-227.388
DE- Pasta da carta, carta e prodotti di carta; prodotti dell'editoria e della stampa	1.644.133	1.266.149	-23,0%	0,5%	7.712.161	6.894.098	-10,6%	2,0%	6.068.028	5.627.949	-440.079
DF- Coke, prodotti petroliferi raffinati e combustibili nucleari	9.274.685	8.769.652	-5,4%	3,5%	1.334	3.291	146,7%	0,0%	-9.273.351	-8.766.361	506.990
DG- Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	7.444.549	6.160.929	-17,2%	2,5%	4.784.219	3.970.976	-17,0%	1,1%	-2.660.330	-2.189.953	470.377
DH- Articoli in gomma e materie plastiche	6.529.026	6.048.084	-7,4%	2,4%	4.800.831	4.473.225	-6,8%	1,3%	-1.728.195	-1.574.859	153.336
DI- Prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	4.550.422	4.680.705	2,9%	1,9%	10.418.396	9.750.678	-6,4%	2,8%	5.867.974	5.069.973	-798.001
DJ- Metalli e prodotti in metallo	4.266.849	3.097.083	-27,4%	1,3%	19.541.667	19.005.632	-2,7%	5,5%	15.274.818	15.908.549	633.731
DK- Macchine e apparecchi meccanici	3.916.401	3.758.064	-4,0%	1,5%	33.522.380	32.639.288	-2,6%	9,4%	29.605.979	28.881.224	-724.755
DL- Macchine elettriche ed apparecchiature elettriche, elettroniche ed ottiche	24.075.355	12.656.180	-47,4%	5,1%	30.711.755	12.872.009	-58,1%	3,7%	6.636.400	215.829	-6.420.571
DM- Mezzi di trasporto	80.633.727	64.456.134	-20,1%	26,0%	14.451.963	19.965.381	38,1%	5,7%	-66.181.764	-44.490.753	21.691.011
DN- Altri prodotti delle industrie manifatturiere	5.751.429	5.700.751	-0,9%	2,3%	16.889.050	15.475.239	-8,4%	4,5%	11.137.621	9.774.488	-1.363.133
KK- Prodotti delle attività informatiche, professionali ed imprenditoriali	19.374	9	-100,0%	0,0%	1.209	0	-100,0%	0,0%	-18.165	-9	18.156
OO- Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali	92.181	46.266	-49,8%	0,0%	465.328	2.184.618	369,5%	0,6%	373.147	2.138.352	1.765.205
RR- Merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno e respinte, merci varie	8.936	0	-100,0%	0,0%	4.278.494	4.918.463	15,0%	1,4%	4.269.558	4.918.463	648.905
TOTALE	279.961.053	247.455.826	-11,6%	100,0%	371.875.540	347.398.052	-6,6%	100,0%	91.914.487	99.942.226	8.027.739

Fonte: ISTAT - banca dati Coeweb (<http://www.coeweb.istat.it>) - Elaborazione Ecosfera S.p.A.

Con riferimento ai *partner commerciali*, anche nel 2008 la maggior parte delle transazioni commerciali si sono svolte con l'Europa (93,6% dell'import e 84,4% dell'export) ed in particolare con i Paesi dell'Unione Europea verso i quali le importazioni e le esportazioni equivalgono rispettivamente al 92,7% ed al 75,8% del totale provinciale.

Il primo partner commerciale per la provincia sia per l'import che per l'export è la Francia, nei confronti della quale le esportazioni nel 2008 (pari a 94,2 milioni di €) hanno subito una lievissima crescita (+0,1%) a fronte di un maggiore incremento (+9%) delle importazioni dallo stesso Paese, passate da 93,9 milioni nel 2007 a 102,4 milioni nel 2008.

Sotto il profilo dell'import il secondo ed il terzo partner commerciale sono rappresentati da Spagna e Paesi Bassi, seguiti da Grecia (dalla quale nel 2008 le importazioni sono aumentate di circa il 60%) e Germania.

Sotto il profilo dell'export i principali mercati di sbocco per le merci di Imperia sono Germania, Paesi Bassi, Svizzera e Regno Unito, paesi verso i quali però le esportazioni nel 2008 si sono ridotte significativamente. Al di fuori dell'Europa, nonostante flessioni nelle esportazioni, Stati Uniti e Giappone si confermano ottimi mercati.

Da rilevare, perché in controtendenza rispetto a quanto è accaduto nelle Province di Cuneo e Savona, l'aumento delle esportazioni verso la Cina a fronte di una riduzione delle importazioni dallo stesso paese. In particolare, l'export nei confronti della Cina è cresciuto nel 2008 del 227%, passando da € 588.976 del 2007 ad €1.926.692 nel 2008.

L'import dallo stesso paese ha subito invece una flessione del 18,7% passando da 8,3 milioni di Euro del 2007 a 7,1 milioni di Euro nel 2008.



Tab. 8 - Import-Export Provincia di Imperia per aree territoriali (valori in euro)

AREE TERRITORIALI	IMPORTAZIONI				ESPORTAZIONI			
	2007	2008	Var.% 07/08	Inc. % 2008	2007	2008	Var. % 07/08	Inc. % 2008
Austria	1.488.532	2.463.761	65,5%	1,0%	10.579.992	8.652.144	-18,2%	2,5%
Belgio	8.314.381	8.867.208	6,6%	3,6%	5.618.989	5.166.244	-8,1%	1,5%
Bulgaria	13.969	33.307	138,4%	0,0%	114.915	170.229	48,1%	0,0%
Cipro	0	0	-	0,0%	134.046	182.789	36,4%	0,1%
Danimarca	1.689.551	1.182.647	-30,0%	0,5%	3.415.700	3.269.314	-4,3%	0,9%
Estonia	0	0	-	0,0%	146.063	142.734	-2,3%	0,0%
Finlandia	22.923	8.801	-61,6%	0,0%	2.191.421	2.223.750	1,5%	0,6%
Francia	93.993.042	102.416.816	9,0%	41,4%	94.199.765	94.318.022	0,1%	27,1%
Germania	15.223.398	14.939.967	-1,9%	6,0%	61.497.313	57.611.326	-6,3%	16,6%
Grecia	14.444.138	23.023.783	59,4%	9,3%	1.854.911	1.788.322	-3,6%	0,5%
Irlanda	1.340.361	1.480.597	10,5%	0,6%	300.571	615.668	104,8%	0,2%
Lettonia	0	0	-	0,0%	225.445	186.805	-17,1%	0,1%
Lituania	6.580	0	-100,0%	0,0%	74.730	182.213	143,8%	0,1%
Lussemburgo	319.406	179.679	-43,7%	0,1%	111.940	184.538	64,9%	0,1%
Malta	0	0	-	0,0%	70.709	65.033	-8,0%	0,0%
Paesi Bassi	32.908.665	24.401.105	-25,9%	9,9%	49.625.483	36.979.683	-25,5%	10,6%
Polonia	72.421	168.700	132,9%	0,1%	3.755.331	3.584.332	-4,6%	1,0%
Portogallo	3.184.318	157.488	-95,1%	0,1%	363.849	316.780	-12,9%	0,1%
Regno Unito	12.893.698	10.906.731	-15,4%	4,4%	22.698.825	21.784.344	-4,0%	6,3%
Repubblica Ceca	22.075	43.928	99,0%	0,0%	1.695.362	2.077.922	22,6%	0,6%
Romania	260.881	90.318	-65,4%	0,0%	321.212	142.940	-55,5%	0,0%
Slovacchia	7.073	109.654	1450,3%	0,0%	65.074	61.301	-5,8%	0,0%
Slovenia	25.295	738.118	2818,0%	0,3%	4.324.877	7.636.909	76,6%	2,2%
Spagna	48.371.282	37.459.867	-22,6%	15,1%	12.841.911	10.235.030	-20,3%	2,9%
Svezia	929.674	604.933	-34,9%	0,2%	3.645.711	3.896.894	6,9%	1,1%
Ungheria	79.551	72.857	-8,4%	0,0%	1.573.882	1.830.748	16,3%	0,5%
UNIONE EUROPEA	235.611.214	229.350.265	-2,7%	92,7%	281.467.756	263.408.464	-6,4%	75,8%
Islanda	0	3.729	-	0,0%	138.526	84.165	-39,2%	0,0%
Norvegia	15.288	22.469	47,0%	0,0%	924.063	1.280.836	38,6%	0,4%
Svizzera	2.564.812	1.333.953	-48,0%	0,5%	30.443.893	23.305.870	-23,4%	6,7%
Turchia	1.647.740	872.102	-47,1%	0,4%	1.378.989	1.425.777	3,4%	0,4%
EUROPA	242.067.930	231.656.136	-4,3%	93,6%	318.190.199	293.099.814	-7,9%	84,4%
AFRICA	3.634.342	1.147.891	-68,4%	0,5%	6.876.062	6.704.257	-2,5%	1,9%
Argentina	62.054	11.047	-82,2%	0,0%	224.854	204.538	-9,0%	0,1%
Brasile	152.664	267.775	75,4%	0,1%	366.040	447.523	22,3%	0,1%
Canada	64.981	36.970	-43,1%	0,0%	1.960.384	1.665.294	-15,1%	0,5%
Colombia	25.862	453.001	1651,6%	0,2%	798.966	342.492	-57,1%	0,1%
Ecuador	1.666.575	765.691	-54,1%	0,3%	980.071	785.022	-19,9%	0,2%
Ecuador	1.666.575	765.691	-54,1%	0,3%	980.071	785.022	-19,9%	0,2%
Messico	51.124	0	-100,0%	0,0%	55.652	405.126	628,0%	0,1%
Peru'	77.670	107.558	38,5%	0,0%	10.697	35.585	232,7%	0,0%
Stati Uniti	1.535.677	666.156	-56,6%	0,3%	16.929.640	16.451.076	-2,8%	4,7%
AMERICA	6.124.312	4.786.514	-21,8%	1,9%	22.394.981	21.091.454	-5,8%	6,1%
Cina	8.738.251	7.102.627	-18,7%	2,9%	588.976	1.926.692	227,1%	0,6%
Giappone	254.624	161.290	-36,7%	0,1%	7.128.707	6.896.657	-3,3%	2,0%
ASIA	15.619.316	9.794.485	-37,3%	4,0%	23.057.047	25.318.999	9,8%	7,3%
OCEANIA e altri ter.	12.515.153	70.800	-99,4%	0,0%	1.357.251	1.183.528	-12,8%	0,3%
MONDO	279.961.053	247.455.826	-11,6%	100,0%	371.875.540	347.398.052	-6,6%	100,0%

Fonte: ISTAT - banca dati Coeweb (<http://www.coeweb.istat.it>) - Elaborazione Ecosfera S.p.A.



2.2.3. ALCUNE CONSIDERAZIONI SULL'IMPORT-EXPORT DELL'AREA VASTA

Come si è avuto modo di evidenziare nella presente sezione le tre Province presentano una diversa "vocazione" e propensione al commercio internazionale.

La Provincia di Cuneo è la seconda provincia per export ed import del Piemonte, regione prevalentemente esportatrice, quarta in Italia per export, e contribuisce all'export dell'area Nord Ovest italiana ed all'export nazionale, con una quota rispettivamente pari al 4,1% e all'1,7%.

Al contrario del Piemonte, la Liguria è una regione importatrice, in cui solo la provincia di Imperia presenta un saldo attivo della bilancia commerciale, seppure con scarso peso (6,7%) sul totale export regionale. Savona è prevalentemente una provincia importatrice (nel 2008 l'import savonese è più di 4 volte superiore all'export provinciale) e contribuisce per il 2,8% all'import del Nord Ovest Italia e per l'1,2% all'import nazionale. Nonostante tali differenze, è possibile rinvenire alcune caratteristiche comuni dell'import - export di Cuneo, Imperia e Savona.

In primo luogo, il principale partner commerciale per le tre provincie è l'UE verso la quale le stesse esportano circa il 77,4% del totale export (circa 5.832 milioni di euro) e dalla quale importano il 42,4% del totale import (circa 3.580 milioni di Euro).

All'interno dell'UE, la Francia è il principale mercato di sbocco delle merci provenienti dall'area vasta interessata dal PT (circa il 23% del totale export) ed è anche il primo partner commerciale dal punto di vista dell'import, se si eccettuano per Savona i Paesi da cui vengono importati i minerali energetici (petrolio e gas naturale), che rappresentano l'80% dell'import provinciale. Segue la Germania come secondo mercato di sbocco delle merci delle tre provincie, che è anche il secondo Paese, in ordine di importanza, da cui provengono le merci importate da Cuneo e Savona. Tale analisi dà un'importante indicazione dei flussi di merci e, quindi, delle vie di comunicazione utilizzate: la gran parte dell'export avviene via terra; l'import avviene via terra e via mare, in ragione dell'importante incidenza delle importazioni savonesi di minerali energetici, provenienti da Libia, Nigeria, Azerbaigian e Algeria.

Altro aspetto di notevole interesse è l'importanza che per le tre provincie hanno le esportazioni dei prodotti dei settori agricolo e alimentare ed il contributo dell'area vasta alle esportazioni del Nord Ovest Italia e nazionali, di entrambi i settori.

Con riferimento al settore "agricoltura, caccia e silvicoltura", come si evince dalla tabella 9, l'area vasta esporta più del 52% dei prodotti del settore esportati dal Nord Ovest e quasi il 10% dei prodotti del settore esportati a livello nazionale.

E' evidente che il maggior contributo a tale risultato è ascrivibile alla Provincia di Cuneo, che



esporta il 29% del totale export del Nord Ovest nel settore (pari al 5,2% dell'export nazionale nel settore dell'agricoltura, silvicoltura e caccia), con una forte incidenza dei prodotti dell'agricoltura e orticoltura rispetto ai prodotti della caccia e della silvicoltura⁴¹ (cfr. Tab.10). Imperia e Savona, invece contribuiscono alle esportazioni del settore agricolo dell'area Nord Ovest, rispettivamente per l'8,8% ed il 14,3%. Va rilevato che, come mostrato nella Tab. 12, Imperia mostra una forte specializzazione dell'export agricolo nel settore della silvicoltura. Infatti, l'export imperiese in tale settore, incide rispettivamente per il 94,1% ed il 68,9% sulle esportazioni complessive dei prodotti della silvicoltura dell'area Nord Ovest e dell'Italia.

Va inoltre evidenziato che il saldo della bilancia commerciale per il settore agricolo nel 2008 ha subito una forte flessione rispetto all'anno precedente sia nella provincia di Cuneo sia nella provincia di Imperia.

E' evidente anche l'importanza del settore alimentare sulle esportazioni dell'area vasta⁴². In questo caso, il risultato è dovuto quasi esclusivamente alla provincia di Cuneo⁴³, L'export alimentare di Imperia, piuttosto, assume rilievo rispetto al dato regionale, mentre Savona ha una parte marginale.

L'analisi fin qui svolta mette dunque in evidenza la vocazione all'export nel settore agroalimentare dell'area vasta, con una maggiore concentrazione nella Provincia di Cuneo e di Imperia, che focalizzano nel porto di Savona una buona parte dei traffici.

Dunque anche l'indagine, seppur speditiva, condotta sui flussi di traffico delle merci, conferma il ruolo di assoluto rilievo che il settore agricolo ed agroalimentare rivestono nell'area vasta e che buona parte della produzione di tali settori non è destinata al solo mercato locale e nazionale.

Ciò detto ed in ragione dell'estrema "fragilità" del settore considerato, pare doveroso riflettere sulle migliori strategie per agevolare l'export dei "prodotti di eccellenza" dell'area vasta interessata dal PT, ponendo in rilievo prioritario interventi che possano consentire a tali prodotti di raggiungere più facilmente ed a prezzi più bassi, i mercati esteri di destinazione.

⁴¹ A tal proposito va comunque rilevato che, come mostra la tabella 10, l'export cuneese nel settore "animali vivi e prodotti di origine animale" è comunque pari al 5% circa di quello del Nord Ovest ed al 2% di quello nazionale del settore.

⁴² La quale contribuisce all'export alimentare nazionale per l'8,2% ed a quello del Nord Ovest per il 22% (cfr. Tab.9).

⁴³ Cuneo vanta nell'export alimentare una quota pari a circa il 20% delle esportazioni alimentari del Nord Ovest e quasi 8% di quelle nazionali.



Tab. 9 - Export Area Vasta PT prodotti agricoli ed alimentari - Incidenza su Export Nord Ovest e Italia (anno 2008)

MERCE <i>Valori in euro</i>	AREE TERRITORIALI	EXPORT 2008	Inc. % SU NORD OVEST	Inc. % SU ITALIA
PRODOTTI DELL' AGRICOLTURA, CACCIA E SILVICOLTURA	CUNEO	261.147.403	29,0%	5,2%
	SAVONA	78.868.528	8,8%	1,6%
	IMPERIA	128.756.811	14,3%	2,6%
	TOTALE AREA VASTA PT	468.772.742	52,1%	9,4%
	NORD OVEST	899.554.968	100,0%	18,0%
	ITALIA	4.992.420.289	/	100,0%
PRODOTTI ALIMENTARI	CUNEO	1.599.658.088	20,8%	7,7%
	SAVONA	17.975.800	0,2%	0,1%
	IMPERIA	79.827.728	1,0%	0,4%
	TOTALE AREA VASTA PT	1.697.461.616	22,0%	8,2%
	NORD OVEST	7.705.983.868	100,0%	37,3%
	ITALIA	20.659.660.285	/	100,0%

Fonte: ISTAT - banca dati Coeweb (<http://www.coeweb.istat.it>) - Elaborazione Ecosfera S.p.A.

Tab. 10 - Export Cuneo prodotti agricoli ed alimentari - Incidenza sull'Export del Piemonte, Nord Ovest e Italia (anno 2008)

MERCE <i>Valori in euro</i>	Export 2008				Inc. % su Piemonte	Inc. % su Nord Ovest	Inc. % su Italia
	Cuneo	Piemonte	Nord Ovest	Italia			
AA011-Prodotti dell'agricoltura, dell'orticoltura e della floricoltura	258.554.495	294.455.402	781.149.524	4.779.271.823	87,8%	33,1%	5,4%
AA012-Animali vivi e prodotti di origine animale	2.315.664	11.912.254	45.225.931	113.190.682	19,4%	5,1%	2,0%
AA020-Prodotti della silvicoltura	277.244	1.413.795	73.179.513	99.957.784	19,6%	0,4%	0,3%
AA-PRODOTTI DELL'AGRICOLTURA, CACCIA E SILVICOLTURA	261.147.403	307.781.451	899.554.968	4.992.420.289	84,8%	29,0%	5,2%
DA158-Altri prodotti alimentari	821.166.592	1.366.514.302	2.724.859.355	6.230.424.716	60,1%	30,1%	13,2%
DA159-Bevande	576.735.598	1.155.541.003	1.807.920.381	4.839.498.343	49,9%	31,9%	11,9%
DA154-Oli e grassi vegetali e animali	61.009.086	63.762.817	482.905.801	1.486.330.469	95,7%	12,6%	4,1%
DA156-Prodotti della macinazione, amidi e fecole	41.218.174	418.400.169	805.624.870	1.046.398.924	9,9%	5,1%	3,9%
DA155-Prodotti lattiero-caseari e gelati	31.183.061	94.329.272	866.288.011	1.738.791.175	33,1%	3,6%	1,8%
DA153-Preparati e conserve di frutta e di ortaggi	28.605.833	78.621.209	195.956.878	2.582.968.537	36,4%	14,6%	1,1%
DA151-Carni e prodotti a base di carne	28.501.671	87.736.794	593.682.592	2.093.757.623	32,5%	4,8%	1,4%
DA157-Alimenti per animali	10.990.499	41.820.699	111.261.199	316.411.558	26,3%	9,9%	3,5%
DA152-Pesci conservati e trasformati e prodotti a base di pesce	247.574	14.676.816	117.484.781	325.078.940	1,7%	0,2%	0,1%
TOTALE ALIMENTARI E BEVANDE	1.599.658.088	3.321.403.081	7.705.983.868	20.659.660.285	48,2%	20,8%	7,7%
DA160-Tabacco e prodotti a base di tab.	0	29.851	320.589	20.552.630	0,0%	0,0%	0,0%
DA-PRODOTTI ALIMENTARI, BEVANDE E TABACCO	1.599.658.088	3.321.432.932	7.706.304.457	20.680.212.915	48,2%	20,8%	7,7%

Fonte: ISTAT - banca dati Coeweb (<http://www.coeweb.istat.it>) - Elaborazione Ecosfera S.p.A.

Tab. 11 - Export Savona prodotti agricoli ed alimentari -Incidenza sull'Export di Liguria, Nord Ovest e Italia (anno 2008)

MERCE Valori in euro	Export 2008				Inc. % su Liguria	Inc. % su Nord Ovest	Inc. % su Italia
	Savona	Liguria	Nord Ovest	Italia			
AA011-Prodotti dell'agricoltura, dell'orticoltura e della floricoltura	78.040.111	173.838.533	781.149.524	4.779.271.823	44,9%	10,0%	1,6%
AA012-Animali vivi e prodotti di origine anim.le	730.182	1.876.817	45.225.931	113.190.682	38,9%	1,6%	0,6%
AA020-Prodotti della silvicoltura	98.235	68.967.152	73.179.513	99.957.784	0,1%	0,1%	0,1%
AA-PRODOTTI DELL'AGRICOLTURA, DELLA CACCIA E DELLA SILVICOLTURA	78.868.528	244.682.502	899.554.968	4.992.420.289	32,2%	8,8%	1,6%
DA158-Altri prodotti alimentari	11.105.941	82.252.411	2.724.859.355	6.230.424.716	13,5%	0,4%	0,2%
DA153-Preparati e conserve di frutta e ortaggi	4.184.243	14.312.422	195.956.878	2.582.968.537	29,2%	2,1%	0,2%
DA151-Carni e prodotti a base di carne	1.078.494	17.819.399	593.682.592	2.093.757.623	6,1%	0,2%	0,1%
DA159-Bevande	887.094	40.098.363	1.807.920.381	4.839.498.343	2,2%	0,0%	0,0%
DA154-Oli e grassi vegetali e animali	330.708	76.864.376	482.905.801	1.486.330.469	0,4%	0,1%	0,0%
DA155-Prodotti lattiero-caseari e gelati	240.274	6.287.099	866.288.011	1.738.791.175	3,8%	0,0%	0,0%
DA152-Pesci conservati e trasformati e prodotti a base di pesce	112.075	5.972.481	117.484.781	325.078.940	1,9%	0,1%	0,0%
DA156-Prodotti della macinazione,amidi,fecole	33.861	1.119.321	805.624.870	1.046.398.924	3,0%	0,0%	0,0%
DA157-Alimenti per animali	3.110	9.130.647	111.261.199	316.411.558	0,0%	0,0%	0,0%
TOTALE ALIMENTARI E BEVANDE	17.975.800	253.856.519	7.705.983.868	20.659.660.285	7,1%	0,2%	0,1%
DA160-Tabacco e prodotti a base di tab.co	0	282.370	320.589	20.552.630	0,0%	0,0%	0,0%
DA-PRODOTTI ALIMENTARI, BEVANDE E TABACCO	17.975.800	254.138.889	7.706.304.457	20.680.212.915	7,1%	0,2%	0,1%

Fonte: ISTAT - banca dati Coeweb (<http://www.coeweb.istat.it>) - Elaborazione Ecosfera S.p.A.

Tab. 12 - Export Imperia prodotti agricoli ed alimentari - Incidenza sull'Export di Liguria, Nord Ovest e Italia (anno 2008)

MERCE Valori in euro	Export 2008				Inc. % su Liguria	Inc. % su Nord Ovest	Inc. % su Italia
	Imperia	Liguria	Nord Ovest	Italia			
AA020-Prodotti della silvicoltura	68.862.221	68.967.152	73.179.513	99.957.784	99,8%	94,1%	68,9%
AA011-Prodotti dell'agricoltura, dell'orticoltura e della floricoltura	59.848.810	173.838.533	781.149.524	4.779.271.823	34,4%	7,7%	1,3%
AA012-Animali vivi e prodotti di origine anim.le	45.780	1.876.817	45.225.931	113.190.682	2,4%	0,1%	0,0%
AA-PRODOTTI DELL'AGRICOLTURA, DELLA CACCIA E DELLA SILVICOLTURA	128.756.811	244.682.502	899.554.968	4.992.420.289	52,6%	14,3%	2,6%
DA158-Altri prodotti alimentari	35.630.192	82.252.411	2.724.859.355	6.230.424.716	43,3%	1,3%	0,6%
DA159-Bevande	15.496.232	40.098.363	1.807.920.381	4.839.498.343	38,6%	0,9%	0,3%
DA154-Oli e grassi vegetali e animali	13.296.036	76.864.376	482.905.801	1.486.330.469	17,3%	2,8%	0,9%
DA151-Carni e prodotti a base di carne	6.292.040	17.819.399	593.682.592	2.093.757.623	35,3%	1,1%	0,3%
DA153-Preparati e conserve di frutta e ortaggi	5.837.711	14.312.422	195.956.878	2.582.968.537	40,8%	3,0%	0,2%
DA155-Prodotti lattiero-caseari e gelati	1.597.942	6.287.099	866.288.011	1.738.791.175	25,4%	0,2%	0,1%
DA152-Pesci conservati e trasformati e prodotti a base di pesce	1.521.804	5.972.481	117.484.781	325.078.940	25,5%	1,3%	0,5%
DA156-Prodotti della macinazione,amidi,fecole	154.237	1.119.321	805.624.870	1.046.398.924	13,8%	0,0%	0,0%
DA157-Alimenti per animali	1.534	9.130.647	111.261.199	316.411.558	0,0%	0,0%	0,0%
TOTALE ALIMENTARI E BEVANDE	79.827.728	253.856.519	7.705.983.868	20.659.660.285	31,4%	1,0%	0,4%
DA160-Tabacco e prodotti a base di tab.co	0	282.370	320.589	20.552.630	0,0%	0,0%	0,0%
DA-PRODOTTI ALIMENTARI, BEVANDE E TABACCO	79.827.728	254.138.889	7.706.304.457	20.680.212.915	31,4%	1,0%	0,4%

Fonte: ISTAT - banca dati Coeweb (<http://www.coeweb.istat.it>) - Elaborazione Ecosfera S.p.A.



2.3. ASPETTI DELLA LOGISTICA

La macroarea logistica di riferimento si colloca, sotto il profilo territoriale, in una posizione strategica. Da una parte, infatti, è inserita in un contesto più ampio interessato da due corridoi transeuropei - quali il Corridoio n. V con andamento ovest est, che collega Lisbona a Kiev e attraversa Torino e Novara e l' "Asse dei due mari" (Corridoio 24), che collega il Porto di Genova, Savona e La Spezia (Arco Ligure) con Rotterdam e transita per Genova e Alessandria - che assicurano i collegamenti con l'Europa in entrambe le direzioni ovest est e sud nord; dall'altra, è collegata attraverso il Porto di Savona terminale dell'Autostrada del mare - che consentirà all'Italia di assumere il ruolo di piattaforma strategica dell'Europa nel Mar Mediterraneo – ad altre importanti direttrici di traffico.

Tale posizione rappresenta quindi un'importante opportunità di sviluppo, in termini transfrontalieri, dell'area vasta interessata dal PT, che non può però prescindere dalla presenza di un sistema di trasporto e logistica, che miri ad integrare le eccellenze del territorio delle tre Province di Cuneo, Savona e Imperia ed a valorizzarne le potenziali sinergie, al fine di creare un sistema capace di supportare le economie locali nella competizione internazionale.

Come in parte già emerso dall'analisi del commercio con l'estero delle tre province, esistono importanti opportunità di integrazione tra i tre territori, quale ad esempio la complementarità tra la propensione all'import di Savona - e del suo Porto - e la vocazione alle esportazioni della Provincia di Cuneo e della Provincia di Imperia⁴⁴. Il Porto di Savona-Vado rappresenta il punto centrale per l'export via mare delle eccellenze cuneesi nel settore agroalimentare e dei prodotti dell'agricoltura, nonché dei prodotti della floricoltura e silvicoltura imperiese, consentendo ai due territori di rivolgersi a nuovi mercati di sbocco, rispetto a quelli attuali, rappresentati prevalentemente dai Paesi Europei.

Allo stesso tempo, il contributo che Cuneo e Imperia, tradizionalmente vocate all'esportazione, potranno dare in termini di export, potrà consentire al Porto di Savona di creare un equilibrio dei flussi, attualmente fortemente sbilanciati verso l'import (pari a circa l'88 % delle merci complessivamente movimentate).

In secondo luogo lo sviluppo attuale e futuro dei traffici in importazione presso il Porto di Savona-Vado, necessita di essere supportato dalla creazione di aree che svolgano funzioni retro portuali - attualmente poco presenti - non solo nell'area savonese, ma anche nella provincia di Cuneo, in

⁴⁴ Come già evidenziato nella precedente sezione, Cuneo è la seconda provincia per export nel Piemonte, regione esportatrice, mentre Imperia è l'unica provincia esportatrice della Liguria.



ragione delle affinità esistenti tra il distretto produttivo agroalimentare cuneese ed il sistema portuale savonese che, come evidenziato, presenta importanti specializzazioni nel comparto alimentare.

Lo sviluppo così prospettato dell'area vasta interessata dal PT ha come condizione necessaria l'esistenza di un sistema efficiente ed efficace di trasporti e logistica, che colleghi le Province di Cuneo e Imperia al Porto di Savona e tutta l'area vasta ai corridoi europei.

L'efficienza logistica e dei trasporti risulta, infatti, sempre più elemento fondamentale nel determinare il livello di competitività, soprattutto sul piano internazionale, ed attrattività di un territorio per il sistema delle imprese.

Oggi, infatti, la logistica, ma anche il *just in time*, cioè la capacità per i prodotti di raggiungere in tempo i mercati di riferimento, sono diventati parte integrante della catena del valore. A tal proposito, appare opportuno sottolineare che gli studi svolti sul tema logistico evidenziano come in Italia, i costi di trasporto e logistica abbiano un'incidenza percentuale sul fatturato industriale mediamente pari al 20,5%, superiore quindi alla media europea pari al 16,5%⁴⁵.

Inoltre è stato accertato come la crescita delle unità locali d'impresa si concentri soprattutto in prossimità di infrastrutture di trasporto e di servizio alle imprese⁴⁶.

Ciò premesso, va rilevato che l'attuale sistema logistico dell'area vasta del PT, presenta alcune criticità legate al sistema dei trasporti – come vedremo, in termini non solo di dotazione infrastrutturale, ma soprattutto di utilizzo e di scarsa integrazione modale ferro-strada - ed alla quasi totale assenza, principalmente nel territorio provinciale di Cuneo di aree logistiche specialistiche ed in grado di offrire servizi specifici per il settore di interesse.

Con riferimento al sistema dei trasporti, i dati riportati nelle tabelle sottostanti, disponibili a livello regionale, evidenziano una netta prevalenza nelle due Regioni considerate, dell'utilizzo, negli scambi commerciali internazionali, del trasporto stradale rispetto al mezzo ferroviario.

⁴⁵ Ciò è anche dovuto al fatto che in Italia la terziarizzazione dei servizi di trasporti e logistica risulta mediamente pari al 34,9% (il 50,9% nel solo trasporto, il 15,5% nella sola logistica senza trasporto), mentre in altri Paesi europei l'outsourcing dei trasporti e della logistica risulta mediamente pari al 50%. Fonte: Master Plan della Logistica del Nord Ovest, S.L.A.L.A. S.r.l., marzo 2007.

⁴⁶ A tal proposito si segnala, a titolo esemplificativo, l'analisi della dinamica delle unità locali in Piemonte dal 2002 al 2006, che mostra una crescita di nuove sedi produttive maggiormente concentrata nei Comuni in prossimità di infrastrutture ferroviarie, pari mediamente al 5,3% a fronte di un aumento medio di unità locali del 2,2% nei Comuni situati ad una distanza superiore a 10 Km dalla rete ferroviaria. Fonte: "Geografia d'impresa 2008", a cura di Unioncamere Piemonte e Regione Piemonte.



Regione Liguria - Import Export per Anno e Modo di trasporto (Anni 2007 e 2008)

MEZZO DI TRASPORTO	2007		2008 provvisorio	
	import	export	import	export
1- Trasporto marittimo	6.240.624.087	1.925.667.620	7.694.415.044	2.401.877.615
2- Trasporto ferroviario	8.777.003	33.080.392	7.155.774	38.934.961
3- Trasporto stradale	1.697.710.661	1.651.662.716	1.787.670.442	1.645.035.168
4- Trasporto aereo	407.871.062	302.927.509	394.622.897	239.321.128
A- Altro mezzo di trasporto	238.090.943	127.865.926	175.475.653	102.003.311
N- Non dichiarato	1.129.870.456	683.615.563	893.326.443	742.978.387

Fonte: ISTAT - banca dati Coeweb (<http://www.coeweb.istat.it>)

Regione Piemonte - Import Export per Anno e Modo di trasporto (Anni 2007 e 2008)

MEZZO DI TRASPORTO	2007		2008 provvisorio	
	import	export	import	export
1-Trasporto marittimo	6.263.125.246	7.252.943.351	6.273.513.094	8.230.390.878
2-Trasporto ferroviario	1.846.647.388	1.034.843.429	1.447.686.138	1.205.060.599
3-Trasporto stradale	14.698.018.440	19.941.912.424	14.340.896.622	19.524.490.670
4-Trasporto aereo	1.122.091.527	2.387.875.603	1.080.783.035	2.248.864.333
A-Altro mezzo di trasporto	749.824.560	112.985.738	861.252.592	66.821.170
N-Non dichiarato	4.578.893.892	6.543.980.187	4.650.096.146	6.541.728.510

Fonte: ISTAT - banca dati Coeweb (<http://www.coeweb.istat.it>)

Tale dato è stato confermato dall'indagine svolta sul territorio, mediante incontri con imprenditori dell'area cuneese e del Porto di Savona-Vado⁴⁷, i quali hanno dichiarato di utilizzare quasi esclusivamente il mezzo di trasporto stradale in luogo del treno, per le brevi e medie percorrenze ed in particolare nei collegamenti tra Cuneo e Savona.

Si riportano di seguito due tabelle che riepilogano i dati emersi dall'interlocuzione, o resi disponibili dai soggetti intervistati in un momento successivo agli incontri, sui flussi di trasporto, merce movimentata, mezzo di trasporto utilizzato.

⁴⁷ Cfr. sezione 2.3



	Prodotto *	Quantità*	Flusso (Provenienza/Destinazione)*	Mezzo di trasporto*
Monfer (Porto di Savona)	Farina di soia	499 vagoni (2 treni) a settimana	Porto di Savona- Fossano (stabilimento Gruppo Veronesi)	Treno
	Cereali	60-70 camion al giorno	Porto di Savona - Cuneo	Su Strada
		10-20 camion al giorno	Porto di Savona - altre destinazioni	Su Strada
Reefer (Porto di Vado)	Frutta	500.000 tonnellate all'anno**	Porto di Vado - Tutto il Sud Europa	Su Strada (in prevalenza)
	Container	2 treni a settimana	Porto di Vado - Tortona (AL)	Treno
		2 treni a settimana	Porto di Vado - Milano	Treno
Consorzio Agrario delle Provincie del Nord Ovest	Cereali	<i>dato non disponibile</i>	Trasporto locale tra le Province di: Cuneo, Asti, Imperia, Savona, Aosta	Su Strada

* Dati emersi dall'interlocuzione ** Dato di import al Porto di Vado (Fonte dato: <http://www.porto.sv.it>)

Prodotto	Incidenza export sulla produzione	Destinazione	Mezzo di trasporto
Confcooperative Cuneo*			
Pesche	70%	Germania, Polonia, Francia, UK, Austria, Rep. Ceca, Spagna, Belgio, Olanda, Irlanda Russia.	su strada
Mele	70%		
Kiwi	70%	U.S.A. Canada	Nave (Porto Savona-Vado)
Mirtilli	40%		
Vino	2%	Giappone, Francia, Germania, Norvegia, Albania, Belgio	80% su strada 20% su nave
Miele	26%	Francia, Spagna, Germania, Inghilterra	solo su strada
Latte	0%	/	/
Formaggio	0%	/	/
Carne	0%	/	/
Cooperativa Ortofruit Italia*			
Pesche/Kiwi/Mele Mirtilli	70% (160.000 q.li) 40% (600 q.li)	Germania, Polonia, Francia, UK, Austria, Rep. Ceca, Spagna, Belgio, Olanda, Irlanda, Russia.	su strada
		U.S.A. Canada	Nave: Porto di Vado (6 container (250 q.li cadauno)/anno Porto di Gioia Tauro

* Dati messi a disposizione dopo l'incontro



La motivazione della scelta dell'autotrasporto in luogo dell'utilizzo del treno non è ascrivibile all'insufficienza della dotazione infrastrutturale ferroviaria presente nell'ambito territoriale di riferimento ed in particolare, nel collegamento tra Cuneo e Savona, ma principalmente alla carenza ed alla rigidità del servizio offerto.

Gli studi sul sistema logistico dell'area, condotti nell'ambito del percorso che ha oggi condotto al PT, hanno anzi evidenziato la non completa saturazione della rete ferroviaria esistente, dovuta in parte anche alla relativa marginalizzazione dei contesti locali, qui considerati, rispetto ai grandi flussi nazionali. Nella direttrice Savona -Cuneo si registra quindi una capacità residua della linea ferroviaria: sulla linea Savona -San Giuseppe di Cairo (dove si diramano le due linee per Ceva - Fossano – Torino e per Acqui-Alessandria) si ha una capacità residua del 50%, sulla linea San Giuseppe di Cairo - Acqui-Alessandria, la capacità residua è addirittura del 70%, mentre sulla linea San Giuseppe di Cairo – Ceva - Torino c'è una capacità residua del 25%⁴⁸.

Le motivazioni della tendenza a prediligere l'autotrasporto sono riconducibili ai diversi vantaggi che, almeno allo stato attuale, tale mezzo presenta rispetto al treno.

In primo luogo, sulle brevi distanze, allo stato attuale il trasporto su strada, è più conveniente, in termini economici rispetto al treno. Quest'ultimo comporta, infatti, un maggior costo rispetto al trasporto stradale pari, secondo quanto riferito dagli interlocutori⁴⁹, quasi a + €1,50 al Km o a + € 1,00 a tonnellata (ad es. nella tratta Savona-Cuneo). Il trasporto su strada presenta inoltre il vantaggio di essere più versatile rispetto al trasporto ferroviario, poiché consente la consegna della merce esattamente nell'ultimo luogo di destinazione (la sede dell'acquirente), non comporta le difficoltà di carico e scarico della merce che si registrano nel caso dell'utilizzo del treno ed infine, rispetto al trasporto ferroviario, presenta una maggiore flessibilità del servizio, esigenza particolarmente sentita nell'intermodalità con il trasporto via mare, nella misura in cui può essere pianificato anche con margini di anticipo brevi, in funzione dell'eventuale ritardo nell'arrivo delle navi al porto.

D'altra parte il treno potrebbe essere competitivo, in caso di movimentazione di container o di importanti volumi di merce, che permettano un carico completo (pari a circa 1000 tonnellate) e, soprattutto, nel caso in cui il luogo di arrivo coincida con l'ultima destinazione, quale potrebbe essere un centro di manipolazione e trasformazione delle merci, poiché in tal caso non sarebbe necessario un successivo trasporto su strada delle merci verso altre destinazioni.

⁴⁸ La linea San Giuseppe di Cairo-Ceva-Torino presenta una capacità residua minore rispetto alle altre tratte indicate, poiché è a binario unico ed è già in parte utilizzata per il traffico passeggeri e merci della Torino – Savona. Fonte: Atti del "Convegno Cuneo Nizza Savona Regione Europea", tenutosi a Cuneo, il 4 aprile 2007.

⁴⁹ Cfr. verbali degli incontri in allegato al presente documento.



Se allo stato attuale, le infrastrutture stradali esistenti sul territorio⁵⁰ permettono di garantire un livello soddisfacente di comunicazione tra Savona, il suo Porto e Cuneo - seppure con notevoli costi di trasporto e maggiori tempi di percorrenza per le imprese e “costi sociali”, in termini di congestionamento delle vie di comunicazione, inquinamento ambientale, sicurezza stradale- ed inoltre, gli attuali volumi movimentati nell’area di riferimento non giustificano l’utilizzo del mezzo ferroviario, sia in termini economici, che di efficacia ed efficienza del servizio, tale sistema dei trasporti, per come si presenta e soprattutto per l’utilizzo che ne viene fatto oggi, non sarà sufficiente a sostenere lo sviluppo degli scambi commerciali internazionali quale principale strumento di crescita economica dell’area, nonché ad accompagnare lo sviluppo del Porto di Savona.

Va segnalato in questo contesto, che l’Autorità Portuale savonese, nell’ottica di promuovere l’utilizzo della piena capacità delle dotazioni infrastrutturali esistenti e favorire il collegamento del Porto con l’*hinterland*, ha intrapreso negli ultimi anni iniziative volte al miglioramento dell’utilizzo della ferrovia, attraverso la ricerca di nuove modalità di gestione che assicurino un servizio, più efficace e più economico. Insieme ad altri operatori, infatti, l’Autorità Portuale di Savona, con un investimento di 18 milioni di Euro, ha sviluppato un progetto per il miglioramento degli impianti (costruzione del nuovo raccordo per il porto di Vado, potenziamento delle linee portuali) e per allestire servizi navetta dal porto verso i territori interni, attraverso l’acquisto di mezzi di trazione dedicati - che hanno permesso di incrementare l’utilizzo della rete ferroviaria, prima limitato dalla pendenza e tortuosità di alcune tratte - con l’obiettivo di offrire un servizio di durata certa e a costi più contenuti. Attraverso una gara europea, nel 2004, è stato individuato un soggetto autorizzato ad operare sulla rete nazionale, Serfer (Gruppo Trenitalia), cui è stata affidata l’attività di manovra e di trazione verso le destinazioni finali, utilizzando il parco di mezzi⁵¹ appositamente acquisiti dall’Autorità Portuale⁵².

⁵⁰ Si evidenzia comunque che gli indici di dotazione infrastrutturale di trasporto (elaborati dall’Istituto Tagliacarne), sono diversi per le tre province. In particolare si segnala che Cuneo, nel 2007, risultava avere un indice di infrastrutturazione stradale (pari a 87,9) e ferroviaria (pari a 79,7) al di sotto della media italiana (posta pari a 100) e Piemontese (129,9 e 102). Imperia pur avendo l’indice di infrastrutturazione generale (infrastrutture di trasporto, economiche e sociali) più basso della regione Liguria, presentava nello stesso anno 2007 un indice di infrastrutturazione della rete stradale pari a 220,3 ed uno relativo alla rete ferroviaria pari a 96,3, quindi di poco inferiore alla media nazionale, posta pari a 100. Fonte: “Rapporto Cuneo 2009 - L’economia reale dal punto di osservazione delle Camere di Commercio”, Camera di Commercio di Cuneo; “Rapporto economia Imperia” 2008, Camera di Commercio di Imperia.

⁵¹ Tali mezzi sono: 4 locomotori elettrici E645 acquistati nel 2004 da Trenitalia, 2 locomotori elettrici nuovi acquistati nel marzo 2008 da Bombardier Transportation; sono inoltre allo studio acquisizioni di carri ferroviari, da dedicare ai servizi navetta. A questi si aggiunge il parco mezzi di manovra, costituito da 4 motrici da 400 hp e 2 motrici da 700 hp, implementato nel 2007 da 2 locotrattori nuovi. Fonte: Autorità Portuale di Savona.

⁵² Va evidenziato che recentemente, l’Authority ha annunciato la costituzione di una società privata, che si occuperà dei servizi di manovra ferroviaria portuale e dei servizi navetta (attraverso l’affidamento in gestione ad un trazionista) tra i



Altra iniziativa a cui partecipa l'Autorità Portuale, degna di menzione, è lo studio di un programma sperimentale finalizzato a velocizzare la riorganizzazione dei carichi dei container e permettere una più agevole diffusione nelle differenti destinazioni, sia utilizzando il solo vettore ferroviario che nell'intermodalità treno-autotrasporto, al fine di abbattere costi e tempi delle rotture di carico. Tale programma, inserito tra gli interventi del PT (int.7D), prevede lo studio di una rete di trasporto intermodale che utilizzi le attuali linee ferroviarie e faccia perno sui Porti di Savona-Vado e di Marsiglia, attraversando anche le aree logistiche piemontesi, nonché la realizzazione del prototipo del sistema Metrocargo, che permetterà il trasferimento orizzontale dei container, in luogo del convenzionale sistema verticale tramite sollevamento. Le cifre, citate precedentemente relative allo sviluppo futuro del porto nel bacino di Vado, oltre a dare una adeguata lettura all'urgenza di alcuni interventi infrastrutturali sulla rete, determina la necessità di aree retroportuali che offrano servizi - quali ad es. il confezionamento, assemblaggio, etichettatura, ma anche manipolazione e trasformazione - per i grandi volumi aggiuntivi di merce che saranno importati.

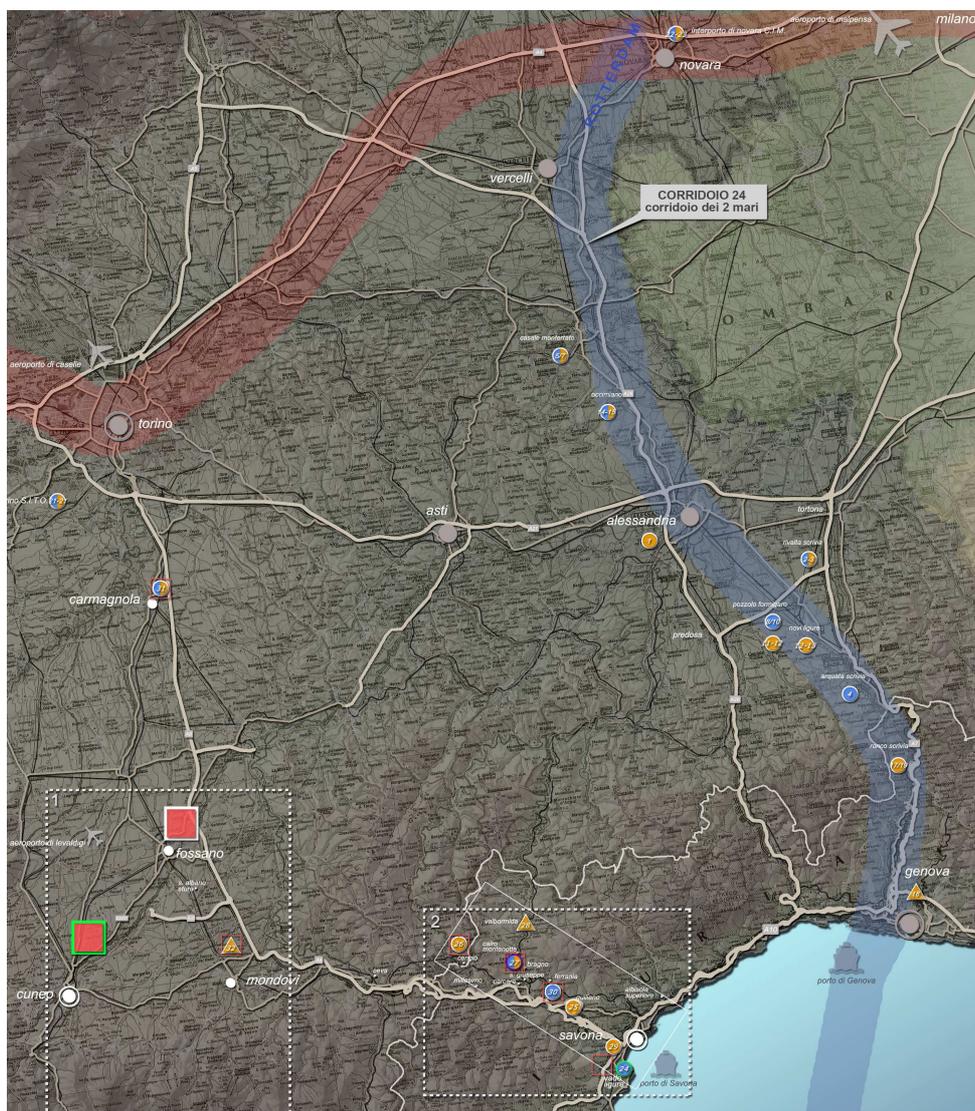
Da ciò deriva una grande opportunità di sviluppo economico per i territori che svolgeranno tali attività logistiche. Infatti, attraverso comparazioni con analoghe realtà europee, è stato stimato che almeno il 20% dei container che transiteranno attraverso il porto di Savona Vado necessiterà di servizi logistici fra Liguria e basso Piemonte⁵³.

Sotto il profilo logistico, l'area vasta interessata dal PT è inserita in un'area più ampia, di seguito rappresentata⁵⁴, che vede la presenza di grandi strutture logistiche quali la "piattaforma alessandrina", principale distretto logistico piemontese, costituito da un sistema reticolare (Alessandria, Tortona, Novi Ligure e Serravalle), che presenta la più rilevante concentrazione in Piemonte di aree destinate alla logistica e l'interporto S.I.T.O. di Torino, direttamente collegate ai corridoi transeuropei 24 e V.

parchi retroportuali e gli scali intermodali di Fossano e Alessandria, con la possibilità di raggiungere anche Torino-Orbassano o Milano-Rogoredo. Tale società vede la partecipazione del V.I.O. (Vado Intermodal Operator), che gestisce l'interporto di Vado, del Gruppo Gavio e dell'operatore Rivalta Terminal Europa, ma è anche previsto il futuro coinvolgimento di Terminal Rinfuse Italia e presumibilmente di un operatore ferroviario. Il coinvolgimento di importanti operatori privati nell'iniziativa, rappresenta un elemento di garanzia del futuro ulteriore miglioramento dell'efficienza ed economicità del servizio in argomento. La notizia è stata data dal Presidente dell'Autorità Portuale di Savona, in occasione dell'incontro sul sistema Cuneo - Savona, tenutosi martedì 7 luglio 2009, Fonte: "Savona - entroterra ai privati", *L'avvisatore marittimo*, del 9/07/09.

⁵³ Considerando che, il volume di traffico containerizzato che si concentrerà su Vado, quando il nuovo terminal sarà a regime, è stato stimato pari a circa 800.000 TEU, è prevedibile che 160.000 TEU all'anno potranno essere gestiti nel territorio di riferimento del PT.

⁵⁴ La rappresentazione è uno stralcio della cartografia allegata al presente rapporto.



Il posizionamento dell'area vasta rispetto ai corridoi transeuropei e la scala dimensionale media delle realtà locali interessate dal PT fa propendere per la creazione di un sistema logistico integrato d'area vasta, di scala dimensionale intermedia rispetto a quelli sopra citati, che rappresenti una maglia di interconnessione puntuale tra le grandi vie di comunicazione europee ed il territorio non direttamente interessato dalle stesse.

Il sistema della logistica dell'area vasta, prevede l'integrazione, in un'ottica di complementarietà, tra il sistema logistico Savonese e delle Valli Bormide ed il sistema logistico cuneese, ed il collegamento tra l'area vasta e le grandi piattaforme logistiche piemontesi, quali punti di transito delle merci verso i mercati europei.

Di seguito si riporta una tabella che indica le aree logistiche esistenti ed in progetto nell'ambito



territoriale di riferimento, evidenziando quelle che sono inserite nel PT.

Provincia di Cuneo

Località	MQ.Totali	Attività	Dogana
Esistente			
Fossano (Monetto S.p.A.)	71.500	logistica integrata del container marittimo	SI
In Progetto			
Mondovi' Lannutti (stabilimenti ex Cobra)	47.000	n.d.	NO
Cuneo (loc. Ronchi) P.A.S.S. Int. 1B di PT	800.000 ⁵⁵	servizi al settore agroalimentare	SI
Fossano (loc. Madonna dei Campi- Cussagno) Int. 2B di PT	1.042.050	piattaforma logistica generalista	n.d.

Provincia di Savona

Località	MQ. Totali	Attività	Dogana
Esistente			
Vado Ligure Interporto VIO	145.000	piattaforma logistica per lo stoccaggio e distribuzione di:caffè, frutta secca, prodotti alimentari deperibili	SI
Vado Ligure + Quiliano	56.000 (+ 150.000 potenzialmente attivabili)	n.d.	n.d.
Cairo Montenotte Aree Cairo Reindustria	22.000	n.d.	n.d.
In Progetto			
Vado Ligure + Quiliano (bonifica aree ex IP)	104.000	logistica del carbone + logistica integrata del container marittimo + logistica integrata del trasporto marittimo di automobili	SI
Cengio Distriport (bonifiche aree ex Acna)	200.000		
Aree Bragno (recupero parchi carbone)	230.000		
Cairo Montenotte Aree Cairo Reindustria	328.000		
Nuova Piattaforma Valbormida (sito da definire)	410.000		

⁵⁵ La metratura si riferisce alla più vasta area dedicata oltre che ai servizi schedati nel PT, anche ad altre attività logistiche.



Come si evince dalla tabella, il Progetto di Territorio prevede per l'area cuneese un sistema logistico basato su un modello diffuso, al fine di creare una "piattaforma logistica multilocalizzata e multifunzione".

La scelta di tale modello appare più opportuna, in ragione della struttura produttiva incentrata prevalentemente su un sistema di piccole medie imprese, ma anche al fine di servire al meglio, offrendo servizi più specializzati e puntuali, i diversi cluster produttivi del cuneese dando coerenza alle diverse vocazioni logistiche dell'area di Cuneo e del fossanese e sollecitando con flussi minori e più diffusi di traffico il territorio.

Nell'area fossanese, caratterizzata da una posizione baricentrica rispetto alla provincia e dalla concentrazione di imprese operanti nel settore dei trasporti⁵⁶, sarà rilocalizzato l'attuale scalo merci in località Madonna dei Campi-Cussagno dove sarà creata una piattaforma logistica versatile, cioè capace di offrire servizi per diverse merceologie, che in futuro potrebbe sviluppare, con riferimento al settore agroalimentare, una vocazione cerealicola, in ragione della presenza nell'area dello stabilimento cerealicolo Veronesi e di un importante operatore nel settore, quale è Monfer che, come già evidenziato, opera anche al Porto di Savona.

Il Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo (P.A.S.S.), che sarà localizzato a nord del centro abitato di Cuneo⁵⁷ in area adiacente al M.I.A.C. (Mercato all'ingrosso agroalimentare di Cuneo), sarà un polo di servizi specializzati destinati al settore agroalimentare, volti al sostegno della competitività ed internazionalizzazione delle imprese, alla promozione della qualità e certificazione dei prodotti ed a favorire la ricerca di innovazione e l'offerta formativa e professionale nel settore⁵⁸.

I principali servizi previsti sono:

- un centro per la tracciabilità dei prodotti agro-alimentari, laboratori per la qualità e igiene alimentare, centro per lo sviluppo di marchi e consorzi di filiera
- un centro energie per lo sviluppo di servizi volti alla riduzione dei costi energetici per le aziende del comparto agroindustriale
- un centro Technical Packaging per la progettazione di confezionamento e di materiali innovativi

⁵⁶ Le imprese operanti nel settore dei trasporti, rappresentano nel Comune di Fossano più del 3% del totale, a fronte di una media provinciale del 2,2%.

⁵⁷ L'area del PASS è localizzata tra la frazione Ronchi e la zona produttiva Madonna dell'Olmo, lungo la S.S. 231 Cuneo-Fossano e l'attestazione dell'autostrada Asti-Cuneo di prossima realizzazione.

⁵⁸ Si evidenzia che è attualmente in corso la costituzione di una società consortile a responsabilità limitata, senza fini di lucro, a partecipazione mista pubblico-privata, avente lo scopo di studiare, promuovere, realizzare programmi di sviluppo economico relativi all'attuazione e alla gestione del P.A.S.S. e allo sviluppo dell'area M.I.A.C. Allo stato attuale sono in dibattito i diversi impegni finanziari dei soci pubblici ed eventuali partecipazioni private per l'avvio ed il sostegno delle attività nei primi anni.



- un centro servizi professionali per le imprese del comparto agroindustriale ed agroalimentare

Il P.A.S.S. sarà anche il luogo in cui realizzare una rete di collaborazione tra imprese e tra imprese ed istituti di ricerca in campo agroalimentare, per progetti di ricerca integrati e potenziamento dell'innovazione, nonché per lo sviluppo dell'internazionalizzazione del comparto.

Sarà inoltre realizzata un'infrastruttura logistica altamente specializzata su categorie merceologiche tipiche del distretto produttivo locale, dotata di servizi doganali per le spedizioni internazionali, integrati con il porto di Savona e di collegamenti dedicati alla rete ferroviaria. Sono anche previsti infrastrutture e impianti comuni o consortili per la selezione, conservazione, packaging e prima trasformazione dei prodotti agricoli e di allevamento (es. prodotti secchi, freschi, prodotti caseari, ortofrutta, carni bovine e suine etc.) abbinati a sistemi tecnologici avanzati ed innovativi per la conservazione dell'ortofrutta e di prodotti refrigerati.

Il P.A.S.S. costituirà quindi un valido strumento di sostegno allo sviluppo delle piccole e medie imprese dell'agroalimentare, offrendo, a costi competitivi, servizi anche ad alto valore aggiunto – ad esempio in termini di ricerca innovativa - di cui oggi è avvertita la carenza, che potranno rendere il settore più competitivo soprattutto nel confronto internazionale. Inoltre consentirà lo sviluppo di un'integrazione di filiera tra il settore agricolo e quello agroindustriale.

Sia il P.A.S.S. che la piattaforma di Fossano potranno anche rappresentare per le piccole e medie imprese, centri di aggregazione territoriale, in grado di ottimizzare i flussi verso le grandi piattaforme e verso il porto destinati ai mercati esteri, sia sotto il profilo del trasporto sia della commercializzazione dei prodotti, con il vantaggio di conseguire economie di scala e abbattimento di costi di immagazzinamento, logistica e trasporto, ma anche maggiore potere contrattuale nei confronti della grande distribuzione.

In un'ottica di complementarità con il sistema logistico cuneese, che avrà come primo obiettivo quello di sostenere lo sviluppo delle esportazioni delle eccellenze della provincia (senza escludere le attività retro portuali soprattutto relative ai beni alimentari) il Sistema logistico integrato del Savonese e delle Valli Bormida, avrà invece la funzione più specifica di sviluppare attività retro portuali legate alle merci importate presso il Porto di Savona-Vado. Gli studi effettuati sui benefici che deriveranno dal nuovo Terminal Container di Vado stimano che il 5% del maggior flusso merceologico in import sarà manipolato nel retroporto valbormidese.



Il sistema logistico savonese, oltre alle infrastrutture di trasporto⁵⁹, comprende alcuni nodi principali, rappresentati dagli impianti portuali oggi esistenti nei bacini di Savona e Vado e dall'interporto VIO, dal nuovo terminal container di Vado Ligure e da nuove piattaforme logistiche da realizzare su aree di riconversione industriale da individuarsi a filo costa e in Valbormida, lungo la direttrice per la Valle Padana in direzione di Torino ed Alessandria⁶⁰.

Tale Sistema ha come modello di riferimento il concetto del distripark, attraverso l'integrazione di più strutture logistiche quali punti di congiunzione e di scambio modale fra le aree di provenienza e di destinazione delle merci e comprenderà, oltre alle tradizionali attività di stoccaggio, unità di pre e post-produzione in grado di fornire prestazioni logistiche semi-industriali, per preparare i prodotti alla distribuzione, attraverso il perfezionamento attivo delle merci⁶¹.

⁵⁹ Le infrastrutture ed i collegamenti a "servizio" del sistema sono: scalo "Parco Doria" di Savona, scalo "San Giuseppe" di Cairo, linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, linea ferroviaria Savona-San Giuseppe di Cairo -Torino e - Alessandria, autostrada A6 Torino-Savona, autostrada A10 Savona-Ventimiglia, linea funiviaria Savona-San Giuseppe di Cairo.

⁶⁰ Lo sviluppo del sistema si articola in tre fasi:

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

⁶¹ Il Perfezionamento Attivo è un regime doganale che consente di importare temporaneamente materie prime e/o semilavorati provenienti da Paesi Terzi (extra UE), destinate a subire una o più operazioni di perfezionamento (trasformazione, lavorazione, montaggio, assemblaggio, riparazione) sul territorio doganale della Comunità e destinate ad essere riesportate sotto forma di prodotti "compensatori" principali.

Il PA può essere esercitato con due differenti sistemi:

- sistema del rimborso: le merci non UE vengono immesse in libera pratica, con conseguente versamento del dazio all'importazione e, nella successiva fase di riesportazione del prodotto compensatorio viene presentata istanza di rimborso o sgravio dei dazi all'importazione.
- sistema della sospensione: le merci non UE destinate ad essere riesportate fuori dal territorio doganale della comunità sotto forma di prodotti compensatori, non vengono assoggettate a dazi all'importazione o all'IVA né a restrizioni relative alla politica commerciale, che vengono sospese.

Nell'ambito di tale regime le merci possono essere importate in esenzione di dazio per essere lavorate nella UE a condizione che:

- a. i prodotti ottenuti (definiti compensatori) siano esportati in un Paese terzo;
- b. le merci di importazione possano essere individuate nei prodotti compensatori;
- c. gli operatori interessati siano stabiliti nella UE.

Il vantaggio per le imprese è quello di approvvigionarsi di merci a costi preferenziali e di trovarsi - dopo la lavorazione - a rivenderle nel mercato internazionale a prezzi competitivi e concorrenziali rispetto a quelli praticati da altri paesi ricchi di materie prime o dove queste arrivano a costi più bassi.

Altro vantaggio, non trascurabile, in un paese tradizionalmente "trasformatore" come l'Italia, è quello di influenzare positivamente l'industria manifatturiera con conseguente aumento dei livelli occupazionali. Fonte: "Manuale di diritto e



Dal momento che ad oggi non è possibile sapere quali merci containerizzate saranno introdotte a seguito della realizzazione del nuovo Terminal Container, è difficile prevedere quali specifiche attività potranno essere svolte all'interno del centro logistico.

Un'attività potenzialmente interessante per il bacino portuale di Savona e per la Valbormida, potrebbe essere costituita dalla logistica del trasporto marittimo di automobili, che consentirebbe di creare un punto di accentrimento retroportuale sia per la distribuzione nazionale che per il servizio al mercato nordafricano⁶² e fare del Porto di Savona un porto d'area, specializzato nel commercio di auto nuove di produzione europea.⁶³

La realizzazione di un sistema logistico integrato savonese-cuneese-imperiese e la gestione dello sviluppo dei futuri traffici, come già evidenziato, non può prescindere dall'efficienza della rete infrastrutturale, che dovrà essere in grado di connettere in tempi brevi il Porto di Savona Vado alle aree retroportuali della Valle Bormida e del Basso Piemonte.

In tale ottica sarà necessario trasferire la maggiore quantità possibile di merce su ferrovia, rendendo il servizio più efficace ed efficiente, al fine di: massimizzare il beneficio degli operatori, in termini di risparmio dei costi e dei tempi, sfruttare pienamente la dotazione infrastrutturale esistente- saturando la già evidenziata capacità residua della linea ferroviaria- e ridurre al massimo l'incremento del traffico di medio-lunga percorrenza su strada e le conseguenti esternalità negative per l'ambiente e per la qualità di vita della popolazione residente sui territori attraversati.

Pur riconoscendo la necessità di realizzare nuovi interventi infrastrutturali che colleghino l'area vasta alle reti lunghe ed ai corridoi europei, in considerazione del vantaggio competitivo del territorio derivante dalle potenzialità ancora inesprese dell'attuale dotazione infrastrutturale ed a fronte dei tempi lunghi di realizzazione delle nuove opere infrastrutturali di scala nazionale ed europea, è opportuno intraprendere iniziative di razionalizzazione dell'uso delle reti esistenti e di completamento di piccoli tratti di collegamento e di connessione in grado di rendere il sistema più efficiente da subito.

In tale ottica il Progetto di Territorio, oltre agli interventi definiti "cardine di scenario" e "di contesto" che riguardano operazioni prevalentemente di carattere e rilievo internazionale e nazionale, prevede interventi complementari, tra cui quelli finalizzati alla strutturazione di un sistema logistico policentrico d'area vasta (interventi complementari di 1° livello) - compresi quindi gli interventi di

pratica doganale – profili di diritto comunitario e nazionale per l'attività di import/export"- Massimo Fabio – ed. IPSOA 2008.

⁶² La possibilità di spola ferroviaria diretta dal terminale marittimo, rende particolarmente adatte allo scopo le aree dell'immediato entroterra valbormidese, ed in particolare quelle recuperate su Cengio.

⁶³ Fonte: Autorità Portuale di Savona



collegamento a sostegno delle aree retroportuali del savonese - e quelli finalizzati al miglioramento delle condizioni di accessibilità del sistema territoriale e alla riqualificazione urbana (interventi complementari di 2° livello).

Tra gli interventi complementari di secondo livello, previsti dal PT, va evidenziato quello relativo al potenziamento e rivitalizzazione dell'aeroporto di Cuneo Levaldigi (int. 1C), che prevede anche l'insediamento dell'attività cargo, che sarebbe di completamento al sistema intermodale nave-ferro che con il PT si intende implementare e soprattutto permetterebbe di incentivare l'esportazione di tutti quei prodotti di nicchia, più deperibili e ad alto valore aggiunto (ad es. i piccoli frutti) di cui il cuneese vanta delle eccellenze.



3.LA CONDIVISIONE DEI CONTENUTI DEL PT

Molte sono le azioni portate avanti sia dall'AT direttamente, sia dalle Amministrazioni di Savona e Cuneo per consolidare il partenariato sia pubblico, sia privato e catalizzare risorse, energie ed idee imprenditoriali valide attorno alle strategie espresse dal Progetto di Territorio.

In questa sezione si desidera illustrare il percorso intrapreso e le risultanze del lavoro effettuato a partire dal mese di aprile ad oggi. Per una scelta di continuità dei temi e dei contenuti si è dapprima analizzato il partenariato privato, successivamente gli elementi del partenariato pubblico con un focus specifico dedicato all'inclusione dei territori dell'estremo ovest ligure, da Albenga alla provincia imperiese. Detto approfondimento esplicita strategie e azioni dichiarate in favore dell'annessione – avvenuta a maggio - e ne illustra il riallineamento soprattutto in termini di anagrafe degli interventi e di esposizione dei concetti sinergici ed accomunanti.

3.1.IL MONDO ECONOMICO VICINO AL PT

Il seguente paragrafo, suddiviso in due sezioni ha lo scopo di relazionare sulle attività svolte nell'interlocuzione con i soggetti del mondo economico, al fine di rafforzare legami e condizioni per la strutturazione di un solido partenariato pubblico-privato. Illustra le scelte effettuate per l'individuazione dei soggetti da coinvolgere nell'interlocuzione, i principi che le hanno guidate, e ne propone una sintesi delle risultanze, soprattutto concentrando l'attenzione agli interessi dichiarati dai soggetti incontrati. Tali elementi hanno contribuito alla formulazione dei giudizi valutativi, illustrati nel capitolo successivo.

3.1.1. LE SCELTE DELL'INTERLOCUZIONE ED IL RUOLO DEI SOGGETTI INTERVISTATI

Al fine di impostare azioni efficaci per la costruzione del percorso attuativo del Progetto di Territorio, durante la seconda fase del lavoro, oltre ai soggetti istituzionali (cfr. par. 3.2), si è proceduto al coinvolgimento di attori del mondo economico, prevalentemente privati, dei territori di Cuneo e Savona, mediante l'organizzazione di incontri ed interviste.

Non è stato invece possibile dedicarsi all' "ascolto del territorio" di Imperia, in ragione dell'ingresso relativamente recente della Provincia ligure nel Progetto di Territorio. Tale attività dovrà necessariamente essere approfondita in un secondo momento.

Gli incontri sono stati volti a cogliere le criticità e le esigenze espresse dal territorio, con riguardo ai trasporti e alla logistica, al fine di arricchire il patrimonio informativo già acquisito relativamente agli interventi, con la percezione che gli attori del mondo produttivo ed imprenditoriale hanno del progetto e quindi, di dotare la valutazione di elementi ulteriori che, attraverso l'apprezzamento o



meno dei futuri fruitori, potesse renderla rappresentativa anche di tale opinione.

Questa attività è stata finalizzata anche ad acquisire dati ed informazioni utili a completare il quadro teorico costituito relativamente al contesto economico-sociale dell'area vasta in cui il programma (PT) si inserisce, al fine di disporre di elementi utili per la costruzione del giudizio valutativo degli impatti e delle ricadute.

In altre parole, la costruzione del Progetto di Territorio è stata realizzata secondo un metodo inclusivo e partecipativo, mediante l'utilizzo integrato di due differenti approcci. In prima istanza è stato costruito l'impianto degli interventi sulla base delle richieste e *desiderata* delle amministrazioni locali preposte alla pianificazione territoriale - attività che ha prevalentemente caratterizzato la prima fase del lavoro. Successivamente, l'ascolto del territorio ha consentito di verificare con gli operatori del mondo economico ed imprenditoriale l'impianto costruito, al fine di attribuire nella valutazione un peso maggiore, sotto il profilo della priorità temporale, a quegli interventi avvertiti come fortemente necessari o urgenti, in termini di benefici attesi per lo sviluppo economico dell'area.

Il Progetto infatti ha, da sempre, considerato la condivisione con il mondo privato - sia delle linee strategiche sia dei singoli interventi che lo caratterizzano - passaggio essenziale per la buona riuscita del Programma. L'incontro con alcuni interlocutori privilegiati afferenti al mondo privato ha permesso di ampliare e rinvigorire i contatti già attivi sul territorio, derivanti dai Programmi precedenti (in special modo i Programmi S.I.S.Te.M.A e Porti e Stazioni) rispetto ai quali il PT si colloca in diretta discendenza, al fine di creare le condizioni per un futuro maggiore coinvolgimento dei privati nel Progetto, anche attraverso la creazione di forme di partenariato pubblico-privato.

In particolare, l'interlocuzione ha permesso di evidenziare ai soggetti privati, particolarmente sensibili ai temi della concretezza ed operatività, che il Progetto di Territorio rappresenta il momento di passaggio da una fase di verifica delle opportunità territoriali legate alla logistica - che ha caratterizzato il percorso di studio e di indagine finora svolto all'interno dei Programmi precedenti al PT e che, in diverse occasioni, ha visto coinvolti gli stessi soggetti imprenditoriali - ad una fase più operativa di costruzione di interventi e azioni puntuali, che richiede quindi, per sua natura, anche l'impegno concreto e coeso degli attori pubblici e privati. Contemporaneamente, l'interlocuzione ha rappresentato un'importante occasione per condividere, con i soggetti intervistati la visione integrata e di insieme che è alla base della costruzione del PT, rivolta a cercare la giusta integrazione e complementarietà degli interventi proposti dalle Amministrazioni Locali, sulla base della valorizzazione delle diverse opportunità territoriali, al fine di superare



eventuali visioni “particolaristiche” e potenziali forme di competizione tra territori diversi⁶⁴.

Per i motivi sopra esposti, l'interlocuzione, tranne rare eccezioni, è stata rivolta non ai singoli imprenditori, bensì alle realtà dell'associazionismo e cooperativismo privato, aventi un ambito di competenza almeno provinciale e rappresentanti di un'importante parte del tessuto imprenditoriale, quali soggetti capaci di fornire una lettura qualificata del territorio, delle sue potenzialità e criticità, nonché una sintesi delle istanze ed esigenze del territorio, espressione della maggioranza degli operatori. Allo stesso tempo l'interlocuzione con tali soggetti, in virtù della loro rappresentatività, costituisce lo strumento privilegiato per veicolare verso il maggior numero di operatori del mondo produttivo ed imprenditoriale, i contenuti e le scelte strategiche a sostegno e sviluppo dell'economia locale, che caratterizzano l'impianto strutturale del PT, al fine di stimolare il coinvolgimento e la partecipazione del maggior numero di soggetti al Progetto stesso.

Si riporta di seguito il calendario degli incontri, i cui verbali sono allegati al presente Rapporto, unitamente all'indicazione del ruolo dei soggetti intervistati.

Calendario degli incontri	
21 Aprile 2009	Autorità Portuale di Savona Alberto Pozzobon - Responsabile “Programmazione e Studi”
19 Maggio 2009	C.C.I.A.A. Cuneo Vittorio Sabbatini - Segretario generale Patrizia Mellano - Dirigente Claudia Barello - Responsabile Ufficio Studi
19 Maggio 2009	Confindustria Cuneo Sergio Masento - Segretario Tecnico Sezione costruttori Edili (ANCE CUNEO) Stefania Brusa - Segretario Tecnico Sezione Meccanica Nicolò Cometto - Ufficio Studi e Mercati
27 Maggio 2009	Monfer S.p.A. Aurelio Mondino - Presidente
28 Maggio 2009	Confcooperative Cuneo Domenico Paschetta - Presidente (<i>Presidente della Cooperativa Ortofruit Italia</i>) Bruno Carli - Vicepresidente (<i>Presidente del Consorzio Cooperativo Logis</i>) Maurizio Fantino - Responsabile sindacale
28 Maggio 2009	Consorzio Agrario delle Province del Nord Ovest Angelo Giordano - Presidente
9 Giugno 2009	Reefer Terminal Alessandro Piccardo - Presidente e AD

⁶⁴ E' il caso del rapporto di complementarietà che, come già evidenziato in precedenza, il PT si prefigge di esprimere, tra il Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo - P.A.S.S., da realizzare a Cuneo, e la piattaforma logistica multipurpose da realizzare a Fossano. Ugual concetto deve essere raggiunto anche per le diverse aree retroportuali del savonese, la cui organizzazione e specializzazione potrà portare ad una ricchezza di offerta ed a una maggior capacità organizzativa, esprimendo quindi maggior efficienza sia nell'immediato, sia per la futura crescita del settore.



Sono state in primo luogo intervistate la Camera di Commercio di Cuneo, che ha esposto un quadro completo ed aggiornato dell'economia cuneese, supportato da studi ed analisi⁶⁵ fornite all'assistenza tecnica, e Confindustria Cuneo, che associa 1.260⁶⁶ imprese dell'industria e delle attività ad essa collegate.

I soggetti rappresentativi del mondo cooperativo con cui si è venuti in contatto sono: Confcooperative Cuneo ed il Consorzio Agrario delle Province del Nord Ovest. Confcooperative Cuneo associa 337 cooperative appartenenti a vari settori fra cui maggiormente rappresentati e presenti sul territorio con questa forma di associazionismo: agricoltura, lavoro, servizi e trasporti, sociale⁶⁷. In particolare Confcooperative associa la quasi totalità delle cooperative agricole provinciali⁶⁸. Si evidenzia che due dei membri autorevoli di Confcooperative intervistati rappresentano anche altre realtà cooperative molto importanti, appartenenti ai due principali settori di Confcooperative Cuneo. Il Presidente di Confcooperative ricopre, infatti, anche la carica di Presidente della Cooperativa Ortofruit Italia - organizzazione di produttori, che associa cooperative e imprese del settore ortofrutticolo⁶⁹ - mentre il Vicepresidente di Confcooperative è Presidente di Logis S.c., consorzio cooperativo logistico nato per iniziativa di Confcooperative Cuneo, a cui partecipano le più importanti realtà associate provinciali dei diversi settori operanti nel mondo dei servizi all'impresa. Anche il Consorzio Agrario delle Province del Nord Ovest è una società cooperativa aderente a Confcooperative; esso offre servizi agli imprenditori agricoli di 5 province in tre regioni (Cuneo, Asti, Imperia, Savona e Aosta) e che vanta più di duemila soci e diciottomila clienti⁷⁰. Si è ritenuto, per *mission* e per settore rappresentato, comunque annoverarlo fra gli interlocutori privilegiati.

Con riferimento all'area di Savona, fra soggetti da ascoltare e coinvolgere si sono individuati l'Autorità Portuale e due importanti operatori del Porto di Savona-Vado: Monfer S.p.A. e Reefer Terminal.

La scelta di sentire direttamente ed in modo specifico l'Autorità Portuale di Savona trova la sua motivazione nel coinvolgimento diretto del sistema portuale Savona-Vado nel Progetto di Territorio: dal punto di vista del disegno infrastrutturale, infatti, il porto rappresenta la cerniera intermodale

⁶⁵ Rapporto Cuneo 2009-L'economia reale dal punto di osservazione delle Camere di Commercio, C.C.I.A.A. di Cuneo.

⁶⁶ Tali imprese ascrivono più di 60.000 addetti.

⁶⁷ Fonte: <http://www.cuneo.confcooperative.it>

⁶⁸ Le cooperative agricole provinciali sono pari a 134; esse, a loro volta, rappresentano il 19% del numero totale di cooperative della provincia di Cuneo. Fonte: Rapporto Cuneo 2009, C.C.I.A.A. di Cuneo.

⁶⁹ Le aziende agricole che conferiscono il proprio prodotto ad Ortofruit sono 500. Fonte: Ortofruit Italia.

⁷⁰ I dati in possesso sono al 31.12.2006, quindi si è preferito citare un numero approssimativo, volendo esprimere comunque solo un ordine di grandezza della realtà.



principale del programma. Quest'ultimo, peraltro, ha tra i suoi obiettivi di sviluppo il riequilibrio fra import ed export, attualmente sbilanciato sull'import cui fa sicuramente gioco la creazione di un sistema logistico territoriale integrato che colleghi l'area cuneese e i territori piemontesi al Porto di Savona, in un'ottica di complementarità con il sistema logistico incentrato sul corridoio 24 (Genova, Alessandria, Novara, Sempione) e sul corridoio 5. Con l'Autorità Portuale si sono affrontati alcuni tra i temi più rilevanti e critici della valutazione del programma, relativi all'urgenza di realizzare alcuni interventi essenziali alla fluidificazione del traffico per l'area portuale. Essi gioverebbero non solo alle attività economiche ma porterebbero benefici all'intera città di Savona, soprattutto in termini di qualità della vita che la città intera potrebbe offrire ai pendolari, oltre che ai residenti.

La stessa Autorità Portuale, inoltre, si è più volte fatta promotrice di iniziative volte a sviluppare le sinergie potenziali tra il sistema portuale savonese, che presenta importanti specializzazioni nel comparto alimentare (dalla frutta al fresco, dal caffè ai cereali) e il distretto produttivo agroalimentare cuneese, al fine di sfruttare appieno le potenzialità del Porto di Savona-Vado quale *gate* per l'import/export del settore agro-alimentare della provincia di Cuneo⁷¹. Si pensi alle iniziative, già analizzate in precedenza, intraprese dall'Autorità Portuale per migliorare l'utilizzo della ferrovia, quali l'acquisto di mezzi di trazione per sviluppare in autonomia servizi di navetta dal porto verso l'*hinterland* e lo studio per la realizzazione del prototipo del sistema metro-cargo, che permetterà il trasferimento orizzontale (invece del convenzionale verticale tramite sollevamento) dei container, al fine di abbattere costi e tempi delle rotture di carico. Tra le ultime iniziative, merita inoltre di essere ricordato l'accordo siglato tra Autorità Portuale, Regione Piemonte e Regione Liguria, per l'allestimento di uno spazio di esposizione e vendita, dedicato ai prodotti agroalimentari di eccellenza delle due Regioni, in un locale situato ai piedi della Torre Orsero, adiacente al terminal Crociere del Porto di Savona⁷², sviluppato anche in collaborazione con il Centro Studi della Camera di Commercio di Cuneo.

Monfer è uno dei principali operatori del Porto di Savona: gestisce il Terminal Rinfuse Alimentari, interamente raccordato alla rete ferroviaria nazionale, nel quale effettua operazioni di sbarco, stoccaggio e imbarco di farine, riso, prodotti cerealicoli e merci varie in genere. La società, leader nazionale ed internazionale nel settore cerealicolo, ha una sede operativa centrale a Cuneo e

⁷¹ Le opportunità di integrazione tra il sistema portuale savonese ed il sistema produttivo cuneese sono state illustrate dall'autorità portuale di Savona in occasione dell'incontro, tenutosi a maggio 2008, con i produttori cuneesi invitati dal Comune e dalla C.C.I.A.A. di Cuneo.

⁷² L'Autorità Portuale metterà a disposizione lo spazio gratuitamente, mentre le due Regioni cofinanzieranno l'allestimento e la gestione della "vetrina" e avranno il compito di scegliere i produttori e i consorzi che potranno esporre. L'accordo è stato approvato con delibera dalle due Regioni tra febbraio e marzo 2009.



possiede, tra gli altri, uno stabilimento per lo stoccaggio dei cereali a Fossano⁷³. Tale soggetto, grande conoscitore delle problematiche inerenti le criticità di collegamento tra Cuneo – Fossano ed in genere l'entroterra piemontese con il Porto, ha fornito interessanti letture dell'impianto infrastrutturale del PT.

Reefer Terminal gestisce presso il Porto di Vado il Terminal Container nonché il Reefer Terminal, primo terminal nel Mediterraneo per i traffici di frutta (oltre 500.000 tonnellate annue), che da Vado viene distribuita a tutto il Sud Europa, attraverso una rete di magazzini di proprietà situati nelle aree di destinazione⁷⁴. Il Gruppo Orsero, proprietario di Reefer Terminal è anche il socio di maggioranza della V.I.O. S.p.A. (Vado Intermodal Operator), società di gestione dell'interporto VIO situato alle spalle del Porto di Vado che, come già evidenziato precedentemente, rappresenta la principale piattaforma logistica per lo stoccaggio e la distribuzione di caffè dell'Italia settentrionale (22% delle importazioni) e che offre soluzioni logistiche e servizi specializzati anche per altri prodotti alimentari, principalmente frutta secca e prodotti deperibili. Inoltre il Gruppo Orsero è coinvolto anche nella gestione dell'Aeroporto Villanova D'Albenga. Da tali elementi si deduce il parere autorevole di tale soggetto relativamente alle potenzialità di sviluppo dei mercati locali e all'adeguatezza del disegno infrastrutturale costruito con il P.T., oltre all'indagine, seppur speditiva e parziale, ma comunque valida, sulle strategie di sviluppo dell'Aeroporto di Albenga e le potenziali complementarità con l'Aeroporto di Cuneo Levaldigi.

⁷³ Lo stabilimento di Fossano sorge su un'area complessiva di circa 26.000 mq, con ampi piazzali a disposizione ed è dotato di un raccordo ferroviario (innestato sulla linea Fossano-Cuneo) che si sviluppa per circa 1500 metri, corredato di un impianto di pesatura e di scarico/carico dei carri ferroviari. La società ha costruito e acquistato 9 Silos (compreso quello di Fossano) per lo stoccaggio e la distribuzione delle merci, di cui 7 terrestri e 2 portuali, dislocati rispettivamente nelle principali zone di interesse commerciale dell'Italia Settentrionale e nei Porti di La Spezia e Savona. Monfer ha inoltre acquisito un consistente parco di vagoni ferroviari specifici e containers per il trasporto dei cereali ed ha dato origine ad un'analoga società in Francia per una diretta penetrazione nel mercato francese ed europeo

⁷⁴ Reefer Terminal è parte del GF Group di Albenga, la più grande impresa del Sud Europa nel settore dell'importazione e distribuzione di frutta fresca e ortaggi, core business del Gruppo, che è anche impegnato direttamente nell'attività di produzione in Costa Rica e Camerun (banane), Spagna e Sud America (pere, mele).

La divisione commerciale del GF Group comprende una rete di società coordinate e specializzate nell'importazione di frutta fresca e ortaggi da tutto il mondo volto ad annullare la stagionalità delle produzioni locali, rivolta ai grossisti ed alla grande distribuzione organizzata. La presenza nei paesi mediterranei è assicurata da società che sono specializzate nella distribuzione e soddisfano le esigenze dei vari mercati locali, quali: Fruttital Distribuzione S.r.l.(Albenga, Bologna, Firenze, Milano, Roma, Torino, Verona, Valencia), Simba S.p.A. (Savona, Barcellona, Parigi), AZ France S.A. (Parigi, Bordeaux, Cavaillon, Marsiglia, Rouen, Tours), Eurofrutas S.A. (Lisbona, Oporto), Bella Frutta S.A. (Atene). Il GF Group possiede anche alcuni magazzini oggi in disuso nell'area di Fossano. Fonte: "Sistema integrato Ligure-Piemontese di servizi e logistica per l'agroindustria"- Autorità Portuale di Savona.



3.1.2. GLI INTERESSI DICHIARATI DAGLI ATTORI TERRITORIALI

L'interlocuzione con gli operatori del mondo imprenditoriale ha messo in luce la visione che tali soggetti hanno dell'attuale sistema logistico e dei trasporti, nonché le criticità e potenzialità desumibili dall'utilizzo che essi ne fanno costantemente.

Sotto il profilo della dotazione infrastrutturale stradale e ferroviaria, è emersa nell'insieme una buona attitudine al funzionamento complessivo della rete nell'ambito territoriale di riferimento, che necessita di interventi di completamento e di risoluzione di alcuni "nodi critici" per esprimere appieno le capacità reali a sostenere lo sviluppo futuro⁷⁵. Sempre in termini di riequilibrio delle esportazioni, potrebbe risultare vantaggioso anche il potenziamento di collegamenti con l'Europa, che al momento rappresenta il maggior mercato di sbocco delle produzioni dell'area di riferimento. In primo luogo, l'interlocuzione ha evidenziato le complementarità tra il trasporto ferroviario e l'autotrasporto. Gli intervistati hanno infatti dichiarato di prediligere l'autotrasporto sulle brevi distanze ed il trasporto ferroviario per le percorrenze più lunghe.

Le ragioni di tale scelta sono da rinvenirsi nelle diverse peculiarità e vantaggi che caratterizzano i due tipi di trasporto. Sulle brevi distanze, l'autotrasporto, anche in riferimento ai volumi di merce attualmente movimentati, comporta un costo nettamente inferiore a quello del treno^{76 77}. Inoltre, l'autotrasporto presenta il vantaggio di essere più versatile rispetto al trasporto ferroviario, poiché consente la consegna della merce esattamente nell'ultimo luogo di destinazione (la sede dell'acquirente) e non comporta le difficoltà di carico e scarico della merce su treno. Il trasporto "su gomma" consente anche di pianificare il viaggio con un margine di anticipo inferiore rispetto al trasporto ferroviario. La flessibilità del servizio in tali termini è un'esigenza molto avvertita soprattutto nell'intermodalità con la nave⁷⁸.

D'altro canto il treno risulta essere il mezzo di trasporto migliore per le lunghe percorrenze⁷⁹, per le

⁷⁵ L'interlocuzione non ha evidenziato nessuna criticità legata al Porto di Savona-Vado, salvo l'esigenza espressa da Confcooperative di un servizio- navetta dal Porto di Savona a quello di Gioia Tauro o di un servizio di navi veloci dallo stesso Porto di Savona, necessari per l'esportazione dei frutti più deperibili (es. pesche). Attualmente questi ultimi vengono trasportati "su gomma" fino al Porto di Gioia Tauro, dove vengono caricati su navi veloci.

⁷⁶ Il maggior costo del trasporto ferroviario rispetto al trasporto su gomma è pari, secondo quanto riferito dagli interlocutori, quasi a +€ 1,50 al Km o a + € 1,00 tonnellata (ad es. nella tratta Savona-Cuneo).

⁷⁷ Sia Confcooperative che Reefer hanno riferito che sempre più spesso i clienti, compresa la grande distribuzione, ordinano la frutta a pallet e non a vagoni/camion, per evitare i costi di immagazzinamento delle scorte; ciò comporta, nel caso di merce proveniente dal Porto, la necessità di "rompere" il carico al Porto e, più in generale, di riempire i camion con pallett di frutta diversa, con la conseguenza della riduzione della convenienza all'utilizzo del treno.

⁷⁸ Il trasporto ferroviario infatti, impone, da quanto riferito, una prenotazione in anticipo di 15 giorni rispetto al giorno di utilizzo del servizio, con l'impossibilità di poter posticipare i tempi in funzione del ritardo delle navi.

⁷⁹ Su alcune tratte lunghe, peraltro, in periodi particolari dell'anno, si registra una scarsa disponibilità del servizio di trasporto su gomma. Confcooperative ha riferito la quasi totale assenza, nel periodo estivo, del servizio di autotrasporto verso la Germania.



sue caratteristiche di sicurezza e per una maggior competitività in termini di costo.

A tal proposito, i soggetti intervistati hanno manifestato la necessità di un miglioramento dei collegamenti ferroviari della Provincia di Cuneo e del Porto di Savona con Francia, Spagna, Svizzera e Slovenia, che permetterebbe di abbattere il costo di trasporto, che oggi risulta penalizzante, soprattutto per le merci cuneesi, nella competizione con merci provenienti dal Nord-Europa. In particolare è stato evidenziato che i collegamenti ferroviari dei porti verso altri Stati, rappresentano una fondamentale opportunità di sviluppo dei porti stessi poiché l'ampliamento degli orizzonti commerciali li rende meno esposti alle fluttuazioni dell'economia locale. A tal proposito Reefer ha sottolineato i benefici per il Porto di Savona-Vado derivanti da un funzionale e costante collegamento ferroviario con la Slovenia⁸⁰.

Il miglioramento della linea ferroviaria auspicato non riguarda solo il potenziamento dei collegamenti ma anche l'efficienza e la poliedricità della prestazione nella gestione della linea. Spesso infatti sia sulle brevi ma ancor più sulle lunghe percorrenze la presenza di numerosi interlocutori che gestiscono la linea ferroviaria⁸¹ rende molto difficile e dispendioso l'utilizzo del treno per la logistica dei prodotti alimentari che sempre più, per questioni inerenti la qualità, necessitano di servizi sofisticati di controllo.

Inoltre se gli attuali volumi di merce movimentati possono essere gestiti, per le brevi distanze, tramite l'autotrasporto, nell'ottica di un futuro sviluppo della produzione, dell'incremento delle esportazioni, degli scambi (import/export) con il Porto di Savona e, più in generale, dei volumi movimentati, risulta strategico il miglioramento ed potenziamento del trasporto ferroviario, sia sotto il profilo dei collegamenti, che dell'efficienza e flessibilità del servizio, queste ultime da realizzare anche mediante la gestione da parte di operatori privati o di partnership pubblico/private. A tal proposito è stato evidenziato che, già oggi, l'utilizzo del treno risulta competitivo rispetto all'autotrasporto, se il luogo di arrivo è un centro di trasformazione della merce⁸², raccordato alla linea ferroviaria nazionale. Dunque, la realizzazione di aree logistiche e di servizi, raccordate con la linea ferroviaria e nelle quali si possano concentrare attività di trasformazione e manipolazione delle merci, è stata indicata come progetto di importanza strategica prioritaria, oltre che modello virtuoso di sviluppo delle numerose potenzialità territoriali.

⁸⁰ L'intervistato ha riferito che le navi provenienti dallo Stretto di Gibilterra, che fanno scalo anche nei porti italiani di Savona-Vado, Genova o Livorno (oltre che in Portogallo, Spagna e Francia) non raggiungono Trieste o Koper, perché il percorso sarebbe troppo lungo via mare, ma molto più efficace via terra con il treno.

⁸¹ E' il caso del collegamento tra il Porto di Savona-Vado con la Svizzera, nella quale la frutta arriva più agevolmente dai porti del Nord Europa- Anversa/Rotterdam- che non dal Porto di Savona-Vado.

⁸² Come già evidenziato in precedenza, la convenienza nell'utilizzo del treno si raggiunge quando il carico del treno è completo (ca. 1000 tonnellate).



In realtà, il sistema logistico della Provincia di Cuneo, già oggi e non solo nell'ottica di uno sviluppo futuro, risulta debole per gli operatori intervistati, a causa della quasi totale assenza, sul territorio provinciale, di piattaforme specializzate in grado di offrire servizi alle imprese. Tale carenza penalizza fortemente soprattutto il settore agro-alimentare, anche in ragione delle caratteristiche e criticità endogene del comparto, messe in luce dall'inquadramento territoriale effettuato e confermate dagli intervistati. E' stata infatti evidenziata la frammentazione del settore, caratterizzato dalla presenza di piccole e medie imprese con una bassa propensione alla cooperazione, spesso vissuta come una scelta obbligata e non convinta per rispondere alle sfide del mercato globale.

In ragione di tale contesto "economico-culturale", il settore che oggi subisce la mancanza di concentrazione dell'offerta, la gestione frammentata dei processi di commercializzazione dei prodotti, la mancanza di un'organizzazione comune per il trasporto, la scarsa capacità di investimento in R&S o nella creazione della professionalità necessaria per una gestione efficiente o per intraprendere adeguate strategie di marketing, potrebbe trovare un ottimo stimolo alla crescita proprio nell'utilizzo di strutture atte a organizzare e coordinare tali attività in un'ottica di economie di scala senza annullare le peculiarità dei singoli.

In particolare la mancanza di aggregazione nella commercializzazione, anche imputabile all'assenza nella provincia di punti di raccolta in cui concentrare l'offerta, determina la debolezza, delle piccole e medie imprese del settore agricolo in genere, di trasformazione e commercializzazione del prodotto⁸³ in particolare nel rapporto con la grande distribuzione, oltre che rispetto ad alcuni mercati del Nord Europa, con conseguente perdita di competitività.

Alla luce della lettura dell'attuale sistema logistico e dei trasporti da parte dei soggetti fruitori, la costruzione del PT è stata pienamente condivisa dagli intervistati, sia con riguardo a quegli interventi finalizzati a risolvere attuali criticità del sistema di comunicazione sia per quelli più rivolti ad un futuro sviluppo economico incentrato su scambi di più ampio respiro.

L'interlocuzione, finalizzata anche a verificare l'eventuale esigenza di integrazione nel PT di interventi ritenuti necessari dagli operatori, non ha, allo stato attuale, evidenziato richieste in tal senso, ma piuttosto ha fatto emergere la percezione, da parte dei soggetti intervistati, del grado di strategicità o urgenza di alcuni degli interventi già contemplati.

Tutti gli operatori del mondo produttivo incontrati, ciascuno per l'area di proprio interesse, hanno recepito con favore l'impostazione del sistema logistico del PT, accogliendo appieno il previsto

⁸³ Il maggior onere derivante dal controllo di qualità, dall'imballaggio e dal trasporto determina un aumento del costo dei prodotti. Si deduce, quindi, che il PASS può costituire una valida risposta a tali criticità ed un ottimo strumento per il sostegno allo sviluppo locale.



sistema policentrico e diffuso organizzato per “vocazioni” delle piattaforme e dei poli di servizi. Tale modello pare rispondere correttamente sia a logiche di breve scenario, concentrando le attenzioni sulle *location* già dichiarate, sia a implementazioni future più gestibili coerentemente con gli sviluppi che potranno concretizzarsi, in un’ottica di accrescimento per *step* di una rete già concepita in termini di aggregazioni successive.



Il P.A.S.S. avrà la funzione di colmare l’attuale carenza di servizi alle imprese del settore agro-alimentare che, come emerso dall’interlocuzione, è molto sentita dalle aziende del cuneese, oltre a rilanciare l’area del M.I.A.C. In particolare assume rilievo la previsione di servizi di Ricerca & Sviluppo, attività avvertita come necessaria per il potenziamento della competitività del settore, nella quale però il mondo agricolo non ha, come già

evidenziato, la forza di investire autonomamente⁸⁴. A tal proposito, il Consorzio Agrario ha manifestato l’apprezzabilità dell’iniziativa dichiarando un diretto interesse ai servizi che il P.A.S.S. sarà in grado di offrire soprattutto in materia di R&S. Con riferimento al P.A.S.S., l’interlocuzione ha anche raccolto l’intenzione della C.C.I.A.A. di Cuneo di partecipare alla costituenda società consortile che avrà il compito di promuovere l’iniziativa e di occuparsi della sua gestione.

E’ stata accolta con favore la previsione di localizzare a Fossano, vista la centralità geografica del Comune all’interno del territorio provinciale, la piattaforma logistica *multipurpose*, nonché la relativa vocazione verso il settore cerealicolo, complementare con la vocazione ortofrutticola di Cuneo, anche in considerazione della presenza a Fossano di Monfer.

Gli operatori della provincia di Cuneo hanno anche evidenziato che il P.A.S.S. e la piattaforma di Fossano potranno rappresentare, soprattutto per le piccole e medie imprese, quei centri di conferimento e di raccolta dei prodotti, in cui realizzare un’aggregazione nel trasporto e nella commercializzazione degli stessi, soprattutto nei rapporti con la grande distribuzione.

Con riferimento alla realizzazione delle aree retroportuali savonesi, è stata evidenziata dall’interlocuzione, in particolare con l’Autorità Portuale, l’urgenza dell’intervento in vista dell’atteso sviluppo delle importazioni che deriverà dalla realizzazione, prevista per il 2012 -2013, del nuovo

⁸⁴ E’ stato molto esplicito, a tal proposito, l’esempio portato dal Consorzio Agrario delle Province del Nord Ovest, che ha evidenziato l’urgenza della ricerca di nuove tecnologie per l’individuazione ed eliminazione delle micro tossine dai prodotti agricoli, dal momento che a breve sarà vietata la vendita del prodotto, destinato all’alimentazione sia umana che animale, non garantito in tal senso.



Terminal Container Maersk nel bacino di Vado Ligure; tale intervento accrescerà l'opportunità di sviluppare attività di manipolazione/lavorazione delle merci, con conseguente beneficio economico per il territorio. Ma a tale sviluppo deve assolutamente corrispondere, parallelamente, l'adeguamento della rete infrastrutturale, che peraltro, il PT ha previsto. Ne sono un esempio il nuovo svincolo autostradale di Bossarino (cfr. intervento 3C), sempre più essenziale per la circolazione nei comuni limitrofi, con l'accrescimento dei traffici portuali e l'intervento di realizzazione della bretella autostradale Albenga-Predosa (cfr. intervento 6A), che consentirebbe di fluidificare il traffico del Ponente Ligure verso la Lombardia, senza più gravare sul nodo di Genova. Tale intervento favorirebbe la crescita del Porto di Vado, permettendo di spostare il riferimento al mercato dal solo Piemonte verso territori più vasti, quali la Lombardia e l'Emilia Romagna, oltre a poter raggiungere più agevolmente i corridoi dei grandi traffici (5 e 24). E' stato peraltro anche evidenziato che tale infrastruttura costituisce elemento di forte valorizzazione per le aree attraversate, finora caratterizzate da un isolamento marcato, seppur dotate di evidenti potenzialità di crescita e trasformazione.

Per l'area ligure, è emersa l'urgenza di realizzare l'ampliamento del tratto di Aurelia – bis tra Albisola Superiore e Savona (cfr. intervento 5A), che permetterebbe di gestire meglio il traffico portuale, attualmente gravante sulla città. Tale opera è stata ritenuta improcrastinabile alla luce delle previsioni di sviluppo portuale non solo derivante dall'ormai consolidata presenza del Terminal passeggeri dedicato "Costa Crociere", ma anche dal traffico merci che interessa il Terminal portuale di Savona, che ha mantenuto – e continuerà a mantenere - molte attività (sia convenzionali, sia rinfuse) nonostante l'espansione del Terminal di Vado.

I soggetti intervistati hanno inoltre espresso il loro particolare favore nei confronti di alcuni degli interventi sulla rete stradale e ferroviaria, previsti nel PT. A tal proposito, è stato considerato importante il raddoppio della linea ferroviaria Fossano-Cuneo (cfr. intervento 3A), per superare le difficoltà di trasporto tra i due comuni ed abbattere l'attuale costo dello stesso trasporto⁸⁵.

Inoltre, all'interno del nuovo sistema infrastrutturale che sarà realizzato con il PT, che vedrà principalmente l'implementazione dell'intermodalità nave-ferro, è emersa l'opportunità dell'insediamento dell'attività di trasporto merci presso l'Aeroporto di Levaldigi (cfr. intervento 1C), che sarebbe di completamento al sistema intermodale. Come risultato dall'interlocuzione, la presenza del cargo a Levaldigi permetterebbe infatti di incentivare l'esportazione di tutti quei prodotti di nicchia, più deperibili e ad alto valore aggiunto, in particolare dei piccoli frutti, di cui il

⁸⁵ E' stato infatti riferito che il trasporto su camion da Fossano a Cuneo ha un costo di poco inferiore (€ 5-6/tonnellata) di quello da Savona a Cuneo (€ 8/tonnellata).



cuneese vanta eccellenze, attualmente effettuata tramite l'Aeroporto di Milano-Malpensa. Sebbene oggi l'aeroporto di Levaldigi rivolga l'attenzione principalmente all'espansione del traffico passeggeri, lo sviluppo del trasporto merci rientra nei piani aeroportuali, tanto più che le piste presentano già le dovute caratteristiche tecniche per accogliere aerei cargo. Altra condizione favorevole a tale progetto è rappresentata dal fatto che non si è registrato ad oggi alcun interesse allo sviluppo del trasporto cargo da parte dell'aeroporto di Villanova d'Albenga che quindi, in un'ottica sistemica e di complementarietà con Levaldigi, potrebbe rafforzare la caratteristica di scalo passeggeri, alternativo a Nizza, per raggiungere la Costa Azzurra italo-francese e le destinazioni turistiche montane sia liguri, sia piemontesi.

L'organizzazione del sistema cargo presenta una fisiologica fragilità; sarà quindi necessario studiarne la giusta dimensione, proporzionata al sistema in cui si inserisce e ai volumi da movimentare, che ne consenta un adeguato e misurato sviluppo garantendo un'apprezzabile redditività. Ulteriori approfondimenti in merito potranno mettere in evidenza giusti numeri e possibili coinvolgimenti di privati.

3.2. IL PARTENARIATO PUBBLICO

Nella prima fase di implementazione e disegno del programma si sono indagate innanzitutto le affinità strategiche fra il Progetto di Territorio e le linee di programmazione regionale attraverso la lettura e la valutazione di POR FESR e PAR FAS delle due Regioni, individuando soprattutto come tali strumenti potessero costituire il sostegno programmatico – e dunque anche finanziario – del progetto, in vista della costruzione di un Accordo di Programma Quadro a carattere interregionale.

Tale approfondimento ha costituito la relazione introduttiva al contatto con gli uffici della programmazione delle due Regioni.

Successivamente alla condivisione dei contenuti di tali riflessioni con la Committenza, sono stati organizzati incontri presso gli uffici regionali allo scopo di sondare le disponibilità e organizzare concretamente la predisposizione di uno strumento di finanziamento dedicato.

L'incontro con la Regione Piemonte, avvenuto in data 31 marzo con il Responsabile del Settore Programmazione Negoziata e del Settore Pianificazione⁸⁶ e con alcuni funzionari dello stesso settore e dei settori afferenti alla pianificazione territoriale e ai trasporti, volto principalmente alla verifica degli spazi di finanziabilità in relazione all'attuale quadro della programmazione regionale, ha dato esiti positivi soprattutto sul piano dell'operatività: l'Ente, infatti, si è fatto carico di costituire

⁸⁶ Il verbale dell'incontro è riportato in allegato



un gruppo di lavoro interno agli uffici regionali per approfondire i temi contenuti nel PT, fornendo in tempi brevi un'indagine dettagliata sulla coerenza con le linee di finanziamento FESR e FAS.

Tale incontro ha contribuito a chiarire e riaffermare con certezza come le linee strategiche contenute nel Progetto di Territorio fossero state recepite sia all'interno del PTR⁸⁷ e nell'ambito del Piano della Logistica – seppur ancora in elaborazione e come la collaborazione e la condivisione degli sforzi di tutto il territorio e dei vari Enti coinvolti debba necessariamente essere canalizzato verso obiettivi di pronta fattibilità, comuni e condivisi, ma soprattutto rispondenti ad un disegno unitario in cui le differenti realtà possano esprimere le loro peculiarità in un quadro armonico ed equilibrato di complementarità.

Rispondendo inoltre ad una richiesta specifica della Regione Piemonte in relazione ai finanziamenti relativi ai PTI valutati in ragione del completamento del PTR si è provveduto a produrre una nota⁸⁸ riguardante l'individuazione da parte del Comune di Cuneo sulle priorità di finanziamento e sull'opportunità di porre a base comune per l'avanzamento del Progetto di Territorio i finanziamenti spettanti a Cuneo e comprensorio delle Valli Stura e Grana ed all'unione dei Comuni del Fossanese.

L'incontro con la Regione Liguria è avvenuto in data 21 aprile. All'Assessore alla Pianificazione territoriale, Urbanistica, Infrastrutture e Logistica, incontrato unitamente alla rappresentanza del Comune di Savona che segue il Progetto di Territorio – come già sottolineato- in qualità di co-Committente con il Comune di Cuneo, è stato presentato il programma di impegni assunto dalla Regione Piemonte quale possibile strada percorribile parallelamente anche dalla Regione Liguria. L'assessore ha potuto confermare già dai primi contatti la reale rispondenza delle strategie pianificatorie e programmatiche regionali con l'idea portante di sviluppo contenuta nel Progetto di territorio. Nello specifico alcune linee di finanziamento avviate riguardano in particolare:

- il nodo Savona-Vado;
- le aree retroportuali e gli insediamenti produttivi della Val Bormida;
- il progetto della Millesimo-Predosa;
- la bonifica delle aree ex-ACNA di Cengio.

Anche sulla base di tali già esistenti elementi di contatto L'Assessorato si è impegnato a concretizzare al più presto la volontà anche della Regione Liguria di portare avanti lavori propedeutici alla definizione di un APQ interregionale.

⁸⁷ Il nuovo PTR (Piano Territoriale Regionale) è stato adottato con D.G.R. n. 16-10273 in data 16 dicembre 2008, pubblicata sul B.U.R. supplemento al n. 51 del 18 dicembre 2008; la trasmissione al Consiglio regionale per l'approvazione è avvenuta con D.G.R. 18-11634 del 22 giugno 2009.

⁸⁸ Il documento è riportato in allegato con titolo: "Nota sulla finanziabilità degli interventi contenuti nel PTI"



Va detto tuttavia che le due Regioni non costituiscono gli unici elementi forti del partenariato pubblico ai fini della definizione di un quadro finanziario concreto, dunque degli impegni da assumere per dare concretezza al Progetto di Territorio, seppur rappresentino gli unici attivabili direttamente in modo efficace da parte della Committenza.

Ponendo al vaglio la schedatura degli interventi costituenti il PT, si possono evidenziare i seguenti essenziali partners: il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Direzione Generale per la Programmazione (MITT) sia come coordinatore di tavoli istituzionali e politici, nonché tecnici con le Agenzie Nazionali, fra cui più significative risultano essere l'ANAS e le collegate Autostrade ed RFI, al fine di fluidificare eventuali criticità operative ma soprattutto di chiarire gli impegni dei soggetti variamente coinvolti dal punto di vista sia finanziario sia realizzativo ed eventualmente intervenire direttamente nel completamento del quadro degli impegni finanziari ai fini della stesura dell'APQ.

ANAS è coinvolta in 19 interventi fra cui direttamente come soggetto promotore per l'intervento 1 A Completamento dell'Autostrada Asti – Cuneo. Lotto I.6 (Tratto Circonvallazione di Cuneo) 5 A Aurelia Bis (tratto da Savona-Corso Ricci – Legino) e 8B, svincolo Moncaviglione. E' attualmente stata identificata come soggetto attuatore in 12 interventi. Sono altresì coinvolte Autostrade dei Fiori, Autostrada la Verdemare TO-SV e Autostrada Asti-Cuneo

RFI è coinvolta in 3 interventi direttamente come soggetto attuatore, ma chiamata a coadiuvare scelte e decisioni relativamente a 16 interventi dei 45 attualmente componenti il PT.

A tal proposito, proprio per rafforzare e consolidare il quadro degli impegni dei vari interlocutori e avviare la definizione dello strumento coordinativo e finanziario di realizzazione, si è formulato un documento di sintesi degli impegni dei soggetti coinvolti che si allega⁸⁹ al presente rapporto in modo tale che le parti ne possano valutare congiuntamente sia i contenuti sia organizzarne la sottoscrizione.

Si ritiene che il percorso realizzativo debba necessariamente passare dalla istituzione di tavoli tecnici in cui sia possibile concretizzare e temporizzare con chiarezza la fattibilità degli interventi.

⁸⁹ Il documento dal titolo “sintesi degli impegni a breve termine” è stato redatto in vista della giornata del 7 Luglio di ingresso ufficiale della Provincia di Imperia nel partenariato, ma non sottoscritto in tale data. In allegato si propone anche una versione rivisitata del testo più consona alle necessità di una firma prossima futura.



3.2.1. L'ALLARGAMENTO DEL PARTENARIATO PUBBLICO⁹⁰

Come più volte espresso sia in occasioni pubbliche organizzate per effettuare la divulgazione dei contenuti del progetto, sia in altre sedi in cui - per affinità tematiche - si sia parlato del PT, la continuità con i temi dei programmi ministeriali precedenti ha dato luogo ad un consolidato partenariato pubblico locale che alla data di avvio⁹¹, fra i promotori dei diversi interventi costituenti il PT, già ascriveva: Carmagnola, Fossano e Mondovì, oltre alla città di Cuneo per il Piemonte; Cairo Montenotte, Millesimo, Cengio, Dego, Carcare, Altare, Roccavignale e Vado Ligure, oltre a Savona, per la Liguria.

Tale primo gruppo di territori rappresentano il nucleo consolidato in questo processo di costruzione del piano strategico d'area vasta a sostegno dell'economia territoriale.

In data 15 maggio 2009 si è effettuato, su richiesta della Provincia di Imperia e del Comune di Alberga, un incontro presso la sede della Provincia di Imperia, durante il quale le Amministrazioni coinvolte hanno esplicitato e condiviso ragioni ed opportunità per un allargamento del partenariato. A tale incontro, in cui la Provincia di Imperia si è offerta quale capofila dei Comuni appartenenti ad essa ed interessati al PT è stato esposto dai Comuni di Cuneo e Savona, unitamente al MITT, lo stato di avanzamento del progetto, che alla data suddetta stava affrontando indagini ed interlocuzioni per il completamento del quadro informativo e la stesura della fase valutativa.

Un ulteriore incontro tenutosi a Savona in data 7 luglio 2009, seppur non giungendo alla sottoscrizione formale degli impegni delle parti nei confronti di un'agenda di operatività⁹² in corso di svolgimento, ha ulteriormente sancito detto ingresso, individuando conseguentemente referenti tecnici, date e azioni da implementare al fine di poter ragionevolmente tracciare un quadro di insieme ed effettuare la valutazione degli interventi e la conseguente strutturazione delle operatività, oltre che stendere il rapporto finale nei tempi stabiliti dalla Convenzione stipulata in data 20 giugno 2008 fra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – Direzione generale per la programmazione – ed il Comune di Cuneo (prot. n. 3066 RU).

L'organizzazione conseguente a detto allargamento del partenariato ha comportato la necessità di richiedere una proroga al MITT nella consegna del rapporto finale, la cui adempienza a giugno non avrebbe permesso l'inclusione dei territori e l'indagine valutativa relativamente sia degli interventi

⁹⁰ Il suddetto capitolo rappresenta con il maggior grado di definizione possibile la situazione relativa all'allargamento del partenariato, secondo le disponibilità dei soggetti coinvolti (Provincia di Imperia, Comune di Albenga e IPS) e del materiale fornito alla Consulenza.

⁹¹ Si ritiene di poter identificare il convegno tenutosi il 17 novembre a Savona quale data di avvio effettivo ed ufficiale dei lavori specifici relativi a questo programma.

⁹² In allegato si riporta il testo di tale documento, proposto dal Comune di Cuneo e condiviso con i sottoscrittori. Detto documento non ha potuto trovare formale sottoscrizione in quella sede per l'assenza



di nuova proposta in relazione all'impianto consolidato del PT sia delle valutazioni logistiche globali da riferirsi ad un'area più vasta, la cui estensione, come mostrato nei paragrafi precedenti, è dotata di una propria connotazione economica e territoriale.

Gli impegni evidenziati a maggio e nuovamente esposti a luglio per ognuno dei soggetti coinvolti allo scopo di far progredire in tempi rapidi e concreti il PT, possono leggersi negli allegati⁹³.

Di seguito si sintetizzano gli aspetti operativi e tecnici posti in essere per giungere al completamento del quadro informativo-anagrafico inerente l'allargamento del partenariato.

Innanzitutto si è chiesto ai Comuni entranti di dichiarare gli elementi strategici che accomunano la loro programmazione al Progetto di Territorio, evidenziando così le componenti forti su cui si potrà basare la sinergia operativa; da tali enunciati deriva l'individuazione degli interventi secondo il format di schedatura utilizzato in prima fase, che raccoglie le informazioni utili alla valutazione. Tale attività riveste un'importanza basilare a livello concertativo in quanto va salvaguardata l'iniziativa dei territori ma anche e soprattutto la coerenza delle proposte. La Provincia di Imperia è stata individuata come entità preposta al primo vaglio, collettamento e veicolazione delle proposte, dovendo accelerare il più possibile la fase di riallineamento dei territori entranti. In detta attività è stata supportata da IPS (Agenzia per lo sviluppo della Provincia di Savona), effettivo braccio di operatività per la strutturazione delle schede.

L'iniziale proposta di posizionamento colloca ogni intervento nella scala valutativa. Detta proposta viene valutata in relazione al PT ed alle strategicità intrinseche allo stesso, producendo un posizionamento gerarchico di temporalità attuativa e di importanza. La valutazione viene istruita dall'AT incaricata di redigere il rapporto e condivisa con i Comuni di Cuneo e di Savona e costituisce l'effettivo materiale da omologare con il resto degli elementi raccolti sul PT per definire il programma delle attività da implementare nel breve e nel medio periodo per attuare il programma.

Nelle more della definizione di tale materiale la consulenza ha provveduto a raccogliere informazioni inerenti gli aspetti trattati dal PT anche per quanto concerne la Provincia di Imperia. Come si evince infatti dal precedente paragrafo 2.1, le indagini e letture economiche effettuate, riguardano tutta l'area vasta –nuove inclusioni comprese, seppur su di esse non sia stato possibile effettuare approfondimenti ed ascolto del partenariato, così come si è proceduto per Cuneo e Savona. Si ritiene, tuttavia, che la restituzione del quadro conoscitivo dal punto di vista economico possa essere anche per detta area comunque pervenuta ad un grado sufficiente da permetterne una lettura complessiva ed equilibrata. Come già accennato, si potrà procedere ad una più

⁹³ Vedasi nota precedente.



puntuale individuazione di interlocutori privilegiati anche successivamente alla chiusura del presente rapporto finale, durante l'attività di assistenza tecnica già contrattualizzata con il Comune di Cuneo, producendo un addendum al rapporto stesso. Dette attività potranno essere coordinate direttamente con le amministrazioni coinvolte, ed organizzate secondo le loro dirette segnalazioni.

3.2.2. GLI ELEMENTI STRATEGICI DI SINERGIA

E' indubbio che l'avvicinamento e l'interessamento della Provincia di Imperia al Progetto di Territorio derivi da una comune visione nella strutturazione del sostegno all'economia territoriale. Il Piano degli Interventi⁹⁴ della Provincia di Imperia come anche i progetti comunitari⁹⁵ in cui la Provincia è direttamente coinvolta, sottendono strategie e delineano campi d'azione in totale sintonia con il PT. Il rafforzamento degli scambi frontalieri, delle collaborazioni fra PMI e della individuazione di servizi ed azioni volti al riequilibrio ed all'inclusione dei centri provinciali anche minori nelle componenti produttive d'eccellenza è obiettivo certo della Provincia e da tempo perseguito; esso si concretizza anche nell'attenzione all'individuazione di una rete infrastrutturale che possa aumentare la fluidità delle comunicazioni sia fra i centri produttivi sia verso i poli di scambio e di veicolazione delle merci. Lo sforzo di trasformare la marginalizzazione di tipologie produttive artigianali in eccellenze di qualità che possano caratterizzare la competitività dei territori interni della provincia in contrapposizione con la naturale vocazione turistica del litorale è noto alla storia⁹⁶, perpetrato dai programmi provinciali e nodo centrale dell'attuale piano di coordinamento. I risultati di dette politiche di sostegno sono peraltro leggibili, oltre che nei dati presentati nei paragrafi precedenti, anche nella fama internazionale nel settore florovivaistico ed agroalimentare dell'imperiese.

Fanno parte di questo specifico raggruppamento di Comuni interessati alle linee strategiche del Progetto di Territorio: Sanremo, Taggia, Imperia Bordighera e Ventimiglia.

⁹⁴ Piano degli Interventi normato dalla Legge regionale n. 18/1994, è uno strumento di programmazione di gestione provinciale, finanziato dalla Regione Liguria, dalle Province e dai soggetti beneficiari, individuati dall'art. 5 del Protocollo d'Intesa Regione-Province siglato in data 02.04.2007 che prevede il cofinanziamento anche di progetti di infrastrutturazione e predilige azioni sovracomunali volte all'equilibrio territoriale interprovinciale che possano contribuire alla riqualificazione del tessuto socio-economico ed ambientale delle aree interne.

⁹⁵ Alcotra più degli altri programmi, con la Misura 1.1 Sistemi Produttivi trova mote affinità con le strategie del progetto di territorio.

⁹⁶ La produzione di olio a qualità taggiasca fonda le sue tradizioni in epoca medievale (Monastero di Taggia) e l'adattamento dell'impervio territorio caratterizza tuttora il paesaggio collinare con i terrazzamenti a secco, imponendo una cura artigianale e un'attenzione al territorio che ne hanno permesso uno sfruttamento rispettoso dell'ambiente ed una diffusione produttiva ancor oggi ben radicata. L'attenzione a tale produzione da parte dell'amministrazione pubblica è connotata da innumerevoli episodi storici quali la fondazione del Regio Oleificio Sperimentale - 1911, divenuto più tardi Istituto Sperimentale per l'Olivicoltura, sede non solo di produzioni, ma anche e soprattutto di sperimentazioni e studi di acclimatazione e definizione della tecnica olivicola moderna, passato in proprietà alla Provincia di Imperia nel 1991.



Interessata al programma anche e soprattutto perchè destinataria di un intervento lineare che vede nel suo territorio uno dei terminali, è Alberga. Fra gli ultimi Comuni del territorio provinciale di Savona, in direzione dell'Imperiese, molto attenta al settore florovivaistico e agricolo del proprio territorio ed alla sua diffusione⁹⁷, ha richiesto unitamente alla Provincia di Imperia, l'ingresso attivo nel programma direttamente al Comune di Savona.

3.2.3. LE SCHEDE INTERVENTO AGGIUNTE AL PT

La ricognizione effettuata successivamente all'incontro del 7 luglio ha prodotto un cospicuo numero di nuovi interventi da inserire e valutare nel PT. L'azione di coordinamento effettuata congiuntamente dal Comune di Savona e dall' Assistenza Tecnica del Comune di Cuneo, e svoltasi prevalentemente con incontri a fine luglio e inizio agosto, ha portato ad una selezione di interventi coerenti alle politiche del PT.

Di seguito si segnalano gli interventi inviati e annessi al PT in quanto portatori di un significativo apporto al rafforzamento delle linee strategiche espresse dal programma. In allegato sono state prodotte tutte le schede già precedentemente presentate nel rapporto intermedio, includendo anche le sottostanti e corredandole della sezione valutativa.

Provincia di Imperia n.2 schede.

- Aurelia bis tratti Imperia e Bordighera
- Pista ciclabile da Ventimiglia a Cervo⁹⁸

Comune di Taggia n. 1 scheda

- Ponte sulla sp 548

Comune di Ventimiglia: 2 schede

- Una viaria che ricomprende le due collegam valle roya
- Sviluppo area parco roya e zona franca

Comune di Imperia: n: 1 scheda

- Statale 28 + rio oliveto

Comune di Sanremo n. 3 schede

- Potenziamento polo cantieristico navale

⁹⁷ Asparago violetto, Carciofo spinoso, Pomodoro cuor di bue e Zucca trombetta: questi i famosi quattro di Alberga per i quali è in corso la procedura di registrazione per la produzione geografica tipica.

⁹⁸ La pista ciclabile è stata inserita nell'elenco dopo un serrato dibattito con i Comuni dell'imperiese e la Provincia. L'AT ha segnalato concrete difficoltà a riconoscere tale intervento pienamente coerente con il resto dell'impianto infrastrutturale.



- Mercato dei fiori
- Collegamento viario a Aurelia bis

Comune di Bordighera n.1 scheda

- riorganizzazione di viabilità

La Provincia di Imperia ha presentato due schede che ricomprendono al loro interno alcuni sub-lotti in varie località. Questo anche per sottolineare la strategicità che la Provincia riconosce agli interventi suggeriti ed allo stesso modo per evidenziare come gli stessi abbiano una loro continuità territoriale seppur nella frammentarietà esecutiva. In particolare l'Aurelia Bis, già riconosciuta all'interno del PT come arteria fondamentale per la fluidificazione del traffico savonese, costituisce l'unica alternativa all'autostrada per l'alleggerimento del traffico urbano di attraversamento dei vari centri.



4.LA VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI

4.1.LA METODOLOGIA VALUTATIVA

L'obiettivo generale dell'attività valutativa, come già ricordato in sede di Rapporto Intermedio, è di costruire un sistema di supporto alla decisione capace di fornire al partenariato decisore una rappresentazione semplificata e ragionata del Programma nel suo complesso che, nella modellizzazione, non ne perda tuttavia l'articolazione della complessità e consenta, anche ex post, di rivedere, misurare, calibrare scelte differenti, nuove opzioni, implementando così, nel tempo, i risultati della valutazione, vero e proprio strumento di pianificazione del processo di sviluppo.

La complessità del sistema degli interventi del Progetto di Territorio ha indotto ad adottare uno strumento di valutazione di tipo multicriteriale basato sull'individuazione di un sistema di obiettivi e criteri organizzati gerarchicamente e di relative distribuzioni di priorità.

Nella prima fase di lavoro, conclusasi con la redazione del Rapporto Intermedio, si è prefigurata un'evoluzione del metodo utilizzato per l'attività di prevalutazione in un modello di vera e propria Valutazione Integrata Territoriale (VIT) degli interventi prevedendo di intervenire sui seguenti fattori:

- l'ampliamento del numero e della tipologia di criteri e sottocriteri in cui è stato inizialmente strutturato il metodo di valutazione multicriteriale;
- il passaggio da una dimensione qualitativa dell'analisi a modalità di valutazione a carattere quali-quantitativo con la restituzione di esiti in termini di priorità di intervento;
- il riconoscimento della complessità del sistema attraverso la prefigurazione di scenari decisionali.

Tenendo fede a tale ipotesi di lavoro il sistema di obiettivi e criteri posto alla base del modello di Valutazione Integrata Territoriale, ha in effetti visto l'introduzione di alcune significative modifiche nel seguito descritte.

In primo luogo è stato introdotto un ulteriore livello gerarchico. Il modello risulta dunque organizzato in quattro livelli: l'*obiettivo di valutazione complessivo* (il valore di VIT); due *obiettivi* individuati nella *strategicità* e *fattibilità* degli interventi, cinque *criteri* – due per l'obiettivo di strategicità e tre per quello di fattibilità – e un ultimo livello articolato in dodici *sottocriteri*.

In particolare lo sviluppo in criteri e sottocriteri prevede la seguente organizzazione:

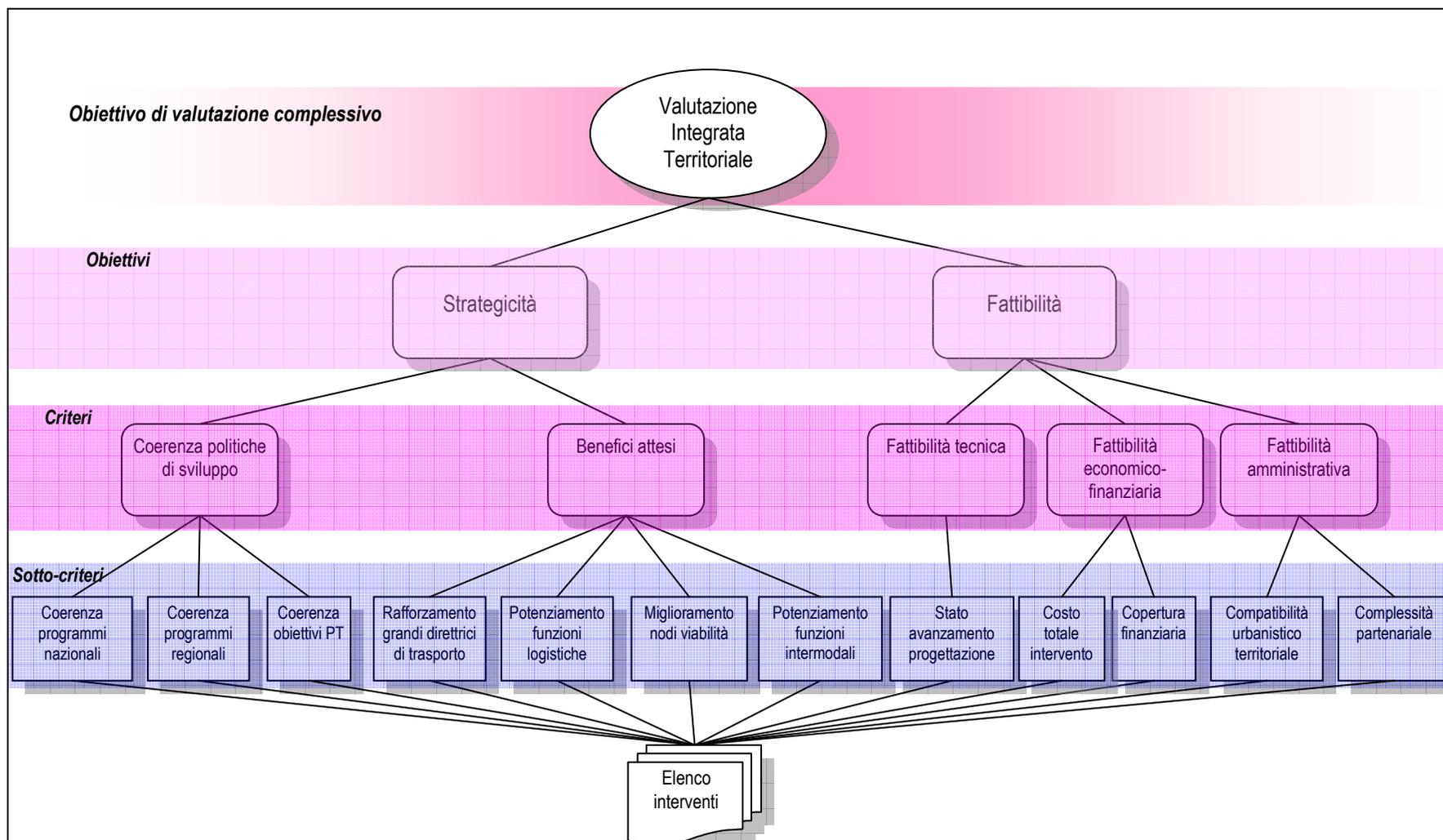
- *coerenza con le politiche di sviluppo*: il criterio è volto a misurare l'aderenza di ciascun



intervento alle indicazioni programmatiche di livello nazionale, regionale e di area vasta ed è conseguentemente articolata in tre sottocriteri;

- *benefici attesi*: l'ambito di analisi è specificatamente orientato a valutare i benefici attesi dalla realizzazione degli interventi con una declinazione in quattro sottocriteri volti a cogliere gli effetti in termini di: rafforzamento delle grandi direttrici di trasporto, potenziamento delle funzioni logistiche, soluzioni di criticità nell'infrastrutturazione viaria e rafforzamento della dimensione intermodale;
- *fattibilità tecnica*: il criterio è valutato tramite un unico indicatore dedicato ad evidenziare lo stato di avanzamento progettuale;
- *fattibilità economico-finanziaria*: tale ambito è analizzato in relazione ai sottocriteri relativi al costo totale di intervento e alla copertura finanziaria;
- *fattibilità amministrativa*: tale dimensione della fattibilità è valutata attraverso una ricognizione della coerenza con il quadro urbanistico esistente e di un'indicazione relativa alla complessità del partenariato a sostegno del progetto.

La nuova formulazione del sistema di obiettivi e criteri è rappresentata nella figura seguente.



Sistema gerarchico di obiettivi/criteri per la Valutazione Integrata Territoriale

Il modello proposto, come anticipato in sede di Rapporto Intermedio prevede che a ciascun sottocriterio (indicatore) individuato venga attribuito un valore numerico – un punteggio – secondo una scala omogenea, al fine di poter giungere a una precisa individuazione di priorità. Si tratta di una scala a carattere quali-quantitativo che prevede la seguente corrispondenza tra giudizi prestazionali e valori numerici.

<i>Giudizio prestazionale</i>	<i>Valore numerico</i>
Debole	1
Discreto	3
Buono	5
Molto Buono	7
Ottimo	9

Laddove possibile, ovvero per quei criteri che più si prestano ad una quantificazione di tipo numerico o all'individuazione di intervalli di performance "discreti", viene stabilita una precisa relazione con i giudizi prestazionali. In altri casi la valutazione si muove sul piano puramente qualitativo, ma sostenuta da una base informativa estesa a supporto e verifica del giudizio espresso. Nei paragrafi seguenti, per ciascun sottocriterio relativo ai cinque ambiti di valutazione citati, viene fornita una sintetica descrizione e vengono illustrate le modalità di attribuzione del giudizio prestazionale⁹⁹.

4.1.1. COERENZA CON LE POLITICHE DI SVILUPPO

Coerenza programmazione nazionale e regionale

I due sottocriteri differiscono solo per il livello di interesse, nazionale o regionale e presentano un'analogia modalità di misurazione tesa a individuare la rilevanza attribuita alla realizzazione dell'opera oggetto di valutazione con riferimento ai principali atti di programmazione.

<i>Coerenza programmatica</i>	<i>Giudizio prestazionale</i>	<i>Valore numerico</i>
Progetto non contemplato dalla programmazione	Debole	1
	Discreto	3
Progetto segnalato come strategico	Buono	5
	Molto Buono	7
Progetto a cui è assegnata una linea di finanziamento	Ottimo	9

Coerenza obiettivi Progetto di Territorio

L'aderenza alla strategia del Progetto di Territorio è valutata in relazione alla classificazione degli

⁹⁹ Tali modalità sono da intendersi come un'indicazione di massima dei criteri utilizzati per l'attribuzione del giudizio prestazionale che comunque prevede sempre una componente qualitativa legata alla specificità dell'intervento preso in esame.



interventi operata in sede di Rapporto Intermedio. In coerenza con le definizioni adottate per le quattro categorie di progetto, i giudizi prestazionali più elevati sono attribuiti agli interventi cardine di contesto e ai complementari di primo livello ritenuti entrambi essenziali per il conseguimento delle finalità del Progetto. Seguono nella scala di valori gli interventi cardine di scenario e i complementari di secondo livello.

<i>Coerenza obiettivi PT</i>	<i>Giudizio prestazionale</i>	<i>Valore numerico</i>
-	Debole	1
Intervento complementare di secondo livello	Discreto	3
Intervento cardine di scenario	Buono	5
Intervento complementare di primo livello	Molto Buono	7
Intervento cardine di contesto	Ottimo	9

4.1.2. BENEFICI ATTESI

I quattro sottocriteri afferenti a questo ambito presuppongono tutti una valutazione di carattere qualitativo da determinarsi in ragione della natura e delle caratteristiche realizzative dell'opera difficilmente riconducibili a scale omogenee di tipo quantitativo o quali quantitativo.

Rafforzamento grandi direttrici di trasporto

E' un ambito volto a valutare in modo premiale quegli interventi che, sia in quanto finalizzati alla realizzazione o al potenziamento di infrastrutture di grande rilevanza (tipicamente gli interventi cardine di scenario e contesto), sia poiché intervengono su nodi di collegamento tra queste, aumentano il livello di connessione dell'area obiettivo a scala nazionale e internazionale.

Potenziamento funzioni logistiche

In questo caso sono giudicati maggiormente performanti quegli interventi che concorrono più esplicitamente alla costruzione del sistema logistico diffuso, sia perché finalizzati all'infrastrutturazione di aree a fini retroportuali o produttivi, sia in quanto migliorano l'accessibilità da e verso tali aree o ancora prevedono la realizzazione di servizi logistici.

Miglioramento nodi viabilità

Il giudizio prestazionale relativo a questo sottocriterio intende valutare la ricaduta in termini di risoluzione di criticità che insistono sulla rete viaria (separazione dei flussi di traffico con benefici effetti sulla viabilità ordinaria, connessioni all'infrastruttura autostradale, ecc.)

Potenziamento funzioni intermodali

Il sottocriterio è volto a misurare le performance in termini di riequilibrio delle modalità di trasporto delle merci, favorendo prevalentemente le azioni tese a rafforzare il trasporto ferroviario a scapito



di quello su gomma. Si tratta di interventi che data la loro natura complessa sono prevalentemente attuabili nel medio-lungo periodo.

4.1.3. FATTIBILITA' TECNICA-ECONOMICA-AMMINISTRATIVA

Stato di avanzamento della progettazione

Il livello di avanzamento progettuale è un fattore determinante nella valutazione della cantierabilità dell'intervento e dunque nella formulazione degli scenari programmatici di breve o medio-lungo periodo.

Avanzamento progettuale	Giudizio prestazionale	Valore numerico
Idea progetto	Debole	1
Studio di fattibilità	Discreto	3
Progetto preliminare	Buono	5
Progetto definitivo	Molto Buono	7
Progetto esecutivo	Ottimo	9

4.1.4. FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA

Costo totale dell'intervento

L'investimento complessivo necessario è qui utilizzato come *proxy* della complessità realizzativa e concorre dunque ad una valutazione della sua fattibilità economico-finanziaria.

Costo totale	Giudizio prestazionale	Valore numerico
Superiore a 100 M€	Debole	1
Tra 50 e 100 M€	Discreto	3
Tra 10 e 50 M€	Buono	5
Tra 1 e 10 M€	Molto Buono	7
Inferiore a 1M€	Ottimo	9

Copertura finanziaria

La misura della copertura finanziaria, ovvero delle risorse già programmate in relazione al costo complessivo dell'opera, costituisce il principale indicatore sulla sostenibilità economico-finanziaria dell'intervento oggetto di valutazione.

Copertura (Finanziamento stanziato/costo totale)	Giudizio prestazionale	Valore numerico
Tra 0 e 20%	Debole	1
Tra 20 e 40%	Discreto	3
Tra 40 e 60%	Buono	5
Tra 60 e 80%	Molto Buono	7
Tra 80 e 100%	Ottimo	9



4.1.5. FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA

Compatibilità urbanistico-territoriale

La dimensione di fattibilità amministrativa è presa in considerazione attraverso una valutazione del livello di operatività (assenza, indicazione di carattere programmatico, presenza di disposizioni attuative specifiche) con cui l'intervento è contemplato dagli strumenti di pianificazione e programmazione urbanistico-territoriale.

Compatibilità urbanistica	Giudizio prestazionale	Valore numerico
Intervento non contemplato	Debole	1
	Discreto	3
Indicazione programmatica	Buono	5
	Molto Buono	7
Disposizioni attuative	Ottimo	9

Complessità partenariale

La possibilità di pervenire in tempi rapidi alla realizzazione dell'intervento è valutata anche attraverso un'analisi della numerosità e della natura dei soggetti che compongono il partenariato di progetto.

Complessità partenariale	Giudizio prestazionale	Valore numerico
Partenariato internazionale	Debole	1
Partenariato interregionale	Discreto	3
Presenza di agenzia nazionale	Buono	5
Partenariato sovralocale	Molto Buono	7
Partenariato locale	Ottimo	9

4.2. GLI SCENARI D'ATTUAZIONE

Uno dei punti di forza del modello valutativo adottato è rappresentato dalla possibilità di interpretare la complessità dell'insieme di interventi in esame integrando all'interno del processo decisionale alcune variabili fondamentali, quali la dimensione temporale, ma anche i punti di vista - a volte non coincidenti - dei diversi *stakeholders* che concorrono all'attuazione del Progetto di Territorio¹⁰⁰.

¹⁰⁰ Nella presente trattazione, come spiegato in seguito, tale possibilità è stata solo parzialmente utilizzata: i punti di vista degli attori sono stati accolti divenendo una componente sulla base della quale il valutatore ha formulato il proprio giudizio tecnico. Nulla osta al fatto che tale processo partecipativo, se verrà ritenuto opportuno, possa essere ulteriormente sviluppato prevedendo modalità più esplicite per integrare le indicazioni dei principali *stakeholders* direttamente all'interno del processo valutativo (ad esempio attraverso questionari per la rilevazione dei singoli giudizi prestazionali o sulle priorità da attribuire ai diversi criteri).



La formulazione di scenari avviene attraverso la generazione di differenti distribuzioni di priorità, ovvero l'attribuzione di pesi diversi, agli obiettivi, criteri e sottocriteri che compongono il modello valutativo. A fronte di uno scenario "neutro" in cui tutti i criteri e sottocriteri assumono uguale priorità, si propone una diversa chiave interpretativa che guarda all'attuazione del Progetto in relazione alla velocità con cui è possibile realizzare gli interventi e che conduce alla generazione di due scenari temporali attuativi. La differenza nella distribuzione di pesi relativa alla situazione neutra e ai due scenari denominati di breve e di medio-lungo periodo è di seguito rappresentata.

Obiettivi/Criteri/Sottocriteri	Distribuzione delle priorità		
	Scenario neutro	Scenario di breve periodo	Scenario di medio-lungo periodo
STRATEGICITÀ	50%	40%	60%
Coerenza politiche di sviluppo	50%	40%	40%
Coerenza programmazione nazionale	33%	10%	30%
Coerenza programmazione regionale	33%	30%	10%
Coerenza obiettivi PT	33%	60%	60%
Benefici attesi	50%	60%	60%
Rafforzamento grandi direttrici di trasporto	25%	20%	30%
Potenziamento funzioni logistiche	25%	40%	40%
Miglioramento nodi viabilità	25%	30%	20%
Potenziamento funzioni intermodali	25%	10%	20%
FATTIBILITÀ	50%	60%	40%
Fattibilità tecnica	33%	30%	30%
Stato avanzamento progettazione	100%	100%	100%
Fattibilità economico-finanziaria	33%	50%	50%
Costo totale intervento	50%	40%	40%
Copertura finanziaria	50%	60%	60%
Fattibilità amministrativa	33%	20%	20%
Compatibilità urbanistico territoriale	50%	50%	50%
Complessità partenariale	50%	50%	50%

I due scenari così formulati si differenziano secondo i seguenti principali fattori:

- una maggiore importanza attribuita all'obiettivo di fattibilità nel breve periodo e a quello di strategicità nel medio-lungo periodo;
- una prevalenza del sottocriterio di coerenza con la programmazione nazionale rispetto a quella regionale nello scenario di medio-lungo periodo e viceversa;
- l'attribuzione di priorità più elevate per interventi che producono delle ricadute in termini di risoluzione di criticità connesse all'infrastruttura viabilistica nello scenario di breve periodo e una valorizzazione degli aspetti legati alla connessione con le grandi reti e al potenziamento dell'intermodalità nel medio-lungo periodo.

Rimangono invece immutati i seguenti elementi:



- le priorità attribuite al livello dei criteri;
- l'importanza attribuita ai sottocriteri relativi alla coerenza con gli obiettivi del PT e al potenziamento delle funzioni logistiche;
- l'importanza attribuita ai sottocriteri inerenti l'obiettivo di fattibilità.

Alla luce dei giudizi attribuiti per i vari sottocriteri e alle priorità appena enunciate è possibile calcolare il valore di VIT per ciascun intervento, in base al punteggio così ottenuto – valutando dunque lo scenario in cui il singolo progetto realizza la migliore performance – è possibile operare una classificazione dei progetti attribuendo a ciascuno di essi uno scenario preferenziale di attuazione. L'esito di tale processo è sintetizzato nelle due seguenti tabelle. La prima dà evidenza dei due valori di VIT calcolati e della conseguente attribuzione di scenario, mentre nella seconda, per i due distinti scenari decisionali gli interventi sono ordinati in ordine decrescente di valore di VIT.

ID	Intervento	VIT Scenario Breve periodo	VIT Scenario Medio-lungo periodo	Attribuzione scenario
Interventi cardine di scenario				
1	Completamento del Traforo del Colle di Tenda (Tenda bis)	5,42	5,64	Medio-lungo periodo
2	Potenziamento della ss.21 del Colle della Maddalena	4,73	5,23	Medio-lungo periodo
3	Elettrificazione della ferrovia Cuneo-Nizza	3,39	4,01	Medio-lungo periodo
Interventi cardine di contesto				
1A	Completamento dell'Autostrada Asti – Cuneo. Lotto I.6 (Tratto Circonvallazione di Cuneo SS231-SP422 (exSS22))	7,03	6,94	Breve periodo
2A	Completamento dell'Autostrada Asti – Cuneo. "Lotto I.7 "(Raccordo Cir.Cuneo-Tenda)	3,95	4,43	Medio-lungo periodo
3A	Potenziamento ed ammodernamento della linea Torino-Fossano-Cuneo –Nizza con raddoppio della tratta Fossano-Cuneo	5,09	5,90	Medio-lungo periodo
4A	Potenziamento ed ammodernamento della linea Torino - Fossano –Savona con raddoppio della tratta Ceva – S. Giuseppe	3,63	4,72	Medio-lungo periodo
5A	Aurelia Bis (tratto da Savona-Corso Ricci – Legino)	4,99	5,58	Medio-lungo periodo
6A	Bretella autostradale Albenga-Millesimo-Predosa	3,97	4,99	Medio-lungo periodo
7A	Asse orizzontale costiero di collegamento funzionale	4,27	5,10	Medio-lungo periodo



Interventi complementari di I livello

1B	Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo (PASS) nell'area del MIAC (Cuneo). Infrastrutture logistiche e connessioni con le reti trasportistiche.	4,59	5,20	Medio-lungo periodo
2B	Nuovo nodo di interscambio modale a Fossano con rilocalizzazione dello scalo merci in località Madonna dei Campi / Cussagno	4,10	4,73	Medio-lungo periodo
3B	Prolungamento della tangenziale di Fossano-casello di Tagliata	4,46	4,42	Breve periodo
4B	Realizzazione dello svincolo tra la S.P. n. 428 e la tangenziale di Fossano (S.S. 231)	4,86	4,72	Breve periodo
5B	Adeguamento raccordo ferroviario ex Acna di Cengio	3,54	3,95	Medio-lungo periodo
6B	Adeguamento dell'assetto infrastrutturale dell'area ex ACNA di Cengio	3,93	4,19	Medio-lungo periodo
7B	Realizzazione nuovo raccordo ferroviario a servizio delle aree ex Ferrania	4,46	4,43	Breve periodo
8B	Realizzazione nuovo svincolo alla S.P. n° 29 del colle di Cadibona - Variante di Vispa - in località Moncavaglione	4,12	3,98	Breve periodo
9B	Realizzazione dell'ultimo lotto del raccordo tra la S.P. n.29 e la S.P. n. 15 (circonvallazione di Carcare)	5,58	5,00	Breve periodo
10B	Realizzazione ponte di collegamento tra le aree industriali di Bragno e quelle di San Giuseppe di Cairo M.tte	3,21	3,40	Medio-lungo periodo
11B	Riqualificazione del Parco Roya	3,63	4,01	Medio-lungo periodo



Interventi complementari di II livello

1C	Potenziamento e rivitalizzazione dell'Aeroporto di Cuneo Levaldigi	2,48	3,24	Medio-lungo periodo
2C	Collegamento tra il casello autostradale (A33 Asti-Cuneo) di S. Albano Stura (loc. Ceriolo) e la tangenziale di Fossano (S.S. 231) in Località S. Sebastiano	3,23	3,22	Breve periodo
3C	Svincolo autostradale di Bossarino	3,16	3,04	Breve periodo
4C	Progetto di riorganizzazione delle funzioni di intermodalità e sosta del nodo viario di Legino	3,74	3,40	Breve periodo
5C	Recupero di via Gramsci tramite la realizzazione di un sottopasso veicolare	3,47	2,91	Breve periodo
6C	Direttrice di collegamento porto di Savona autostrada e sue possibili opzioni di adeguamento	3,59	2,99	Breve periodo
7C	Adeguamento della penetrazione urbana costiera lato ponente, anche in dipendenza della nuova strutturazione dei collegamenti porto-autostrada e tra i due bacini portuali di Savona e Vado	3,47	2,91	Breve periodo
8C	Realizzazione di un People Mover tra la stazione ferroviaria "Mongrifiere" di Savona e Piazza del Popolo	2,99	2,59	Breve periodo
9C	Completamento della viabilità di cornice per la connessione delle aree industriali Bragno – S. Giuseppe tramite la S.P. 36 con le aree industriali Ferrania e con la S.P. 29 – Autostrada A6	3,74	3,40	Breve periodo
10C	Ripristino binario ferroviario di svincolo a servizio dell'area ex-FIAT	2,94	3,00	Medio-lungo periodo
11C	Completamento della Circonvallazione EST di Carmagnola	3,76	3,47	Breve periodo
12C	Completamento strada tangenziale di Mondovì e raccordo con la SS 28.	3,52	3,31	Breve periodo
13C	Elettificazione linea ferroviaria Cuneo-Mondovì	2,15	2,51	Medio-lungo periodo
14C	Realizzazione nuovo ponte di collegamento tra l'area artigianale Carpeneto e l'ex strada statale nr. 29 del colle di Cadibona – Comune di Cairo M.te	5,20	4,43	Breve periodo
15C	Soluzione innovativa per la movimentazione delle merci	2,49	2,96	Medio-lungo periodo
16C	Realizzazione del Casello Carmagnola Sud Autostrada Torino-Savona	4,24	3,79	Breve periodo
17C	Viabilità di Ventimiglia	3,10	3,28	Medio-lungo periodo
18C	Interventi sulla viabilità nel Comune di Bordighera	3,16	2,76	Breve periodo
19C	Riassetto della viabilità di fondovalle della Valle Armea e sistemazione idrogeologica	3,66	3,42	Breve periodo
20C	Adeguamento alle norme di prevenzione incendi del piano terra del Mercato dei Fiori di Valle Armea per realizzazione autorimessa	4,55	4,12	Breve periodo
21C	Potenziamento di un polo per la cantieristica navale minore alla foce del torrente Armea con realizzazione di una darsena di servizio e collegamento viabile con la via Aurelia	3,35	3,32	Breve periodo
22C	Lavori di realizzazione nuovo ponte sulla S.P. 548	3,64	3,36	Breve periodo
23C	Raccordo SS 28 e messa in sicurezza del rio Oliveto	4,00	3,32	Breve periodo
24C	Creazione di rete alternativa per la mobilità sostenibile (ciclabile)	2,80	2,57	Breve periodo



ID	Intervento	Tipologia Intervento	VIT
Scenario attuativo di breve periodo			
1°	Completamento dell'Autostrada Asti – Cuneo. Lotto I.6 (Tratto Circonvallazione di Cuneo SS231-SP422 (exSS22))	Interventi cardine di contesto	7,03
9B	Realizzazione dell'ultimo lotto del raccordo tra la S.P. n.29 e la S.P. n. 15 (circonvallazione di Carcare)	Interventi complementari di primo livello	5,58
14C	Realizzazione nuovo ponte di collegamento tra l'area artigianale Carpeneto e l'ex strada statale nr. 29 del colle di Cadibona – Comune di Cairo M.te	Interventi complementari di secondo livello	5,20
4B	Realizzazione dello svincolo tra la S.P. n. 428 e la tangenziale di Fossano (S.S. 231)	Interventi complementari di primo livello	4,86
20C	Adeguamento alle norme di prevenzione incendi del piano terra del Mercato dei Fiori di Valle Armea per realizzazione autorimessa	Interventi complementari di secondo livello	4,55
3B	Prolungamento della tangenziale di Fossano- casello di Tagliata	Interventi complementari di primo livello	4,46
7B	Realizzazione nuovo raccordo ferroviario a servizio delle aree ex Ferrania	Interventi complementari di primo livello	4,46
16C	Realizzazione del Casello Carmagnola Sud Autostrada Torino-Savona	Interventi complementari di secondo livello	4,24
8B	Realizzazione nuovo svincolo alla S.P. n° 29 del colle di Cadibona - Variante di Vispa - in località Moncavaglione	Interventi complementari di primo livello	4,12
23C	Raccordo S.S. 28 e messa in sicurezza del rio Oliveto	Interventi complementari di secondo livello	4,00
11C	Completamento della Circonvallazione EST di Carmagnola	Interventi complementari di secondo livello	3,76
4C	Progetto di riorganizzazione delle funzioni di intermodalità e sosta del nodo viario di Legino	Interventi complementari di secondo livello	3,74
9C	Completamento della viabilità di cornice per la connessione delle aree industriali Bragno – S. Giuseppe tramite la S.P. 36 con le aree industriali Ferrania e con la S.P. 29 – Autostrada A6	Interventi complementari di secondo livello	3,74
19C	Riassetto della viabilità di fondovalle della Valle Armea e sistemazione idrogeologica	Interventi complementari di secondo livello	3,66
22C	Lavori di realizzazione di nuovo ponte sulla S.P. 548	Interventi complementari di secondo livello	3,64
6C	Direttrice di collegamento porto di Savona autostrada e sue possibili opzioni di adeguamento	Interventi complementari di secondo livello	3,59
12C	Completamento strada tangenziale di Mondovi e raccordo con la SS 28.	Interventi complementari di secondo livello	3,52
5C	Recupero di via Gramsci tramite la realizzazione di un sottopasso veicolare	Interventi complementari di secondo livello	3,47
7C	Adeguamento della penetrazione urbana costiera lato ponente, anche in dipendenza della nuova strutturazione dei collegamenti porto-autostrada e tra i due bacini portuali di Savona e Vado	Interventi complementari di secondo livello	3,47
21C	Potenziamento di un polo per la cantieristica navale minore alla foce del torrente Armea con realizzazione di una darsena di servizio e collegamento viabile con la via Aurelia	Interventi complementari di secondo livello	3,35
2C	Collegamento tra il casello autostradale (A33 Asti-Cuneo) di S. Albano Stura (loc. Ceriolo) e la tangenziale di Fossano (S.S.	Interventi complementari di secondo livello	3,23

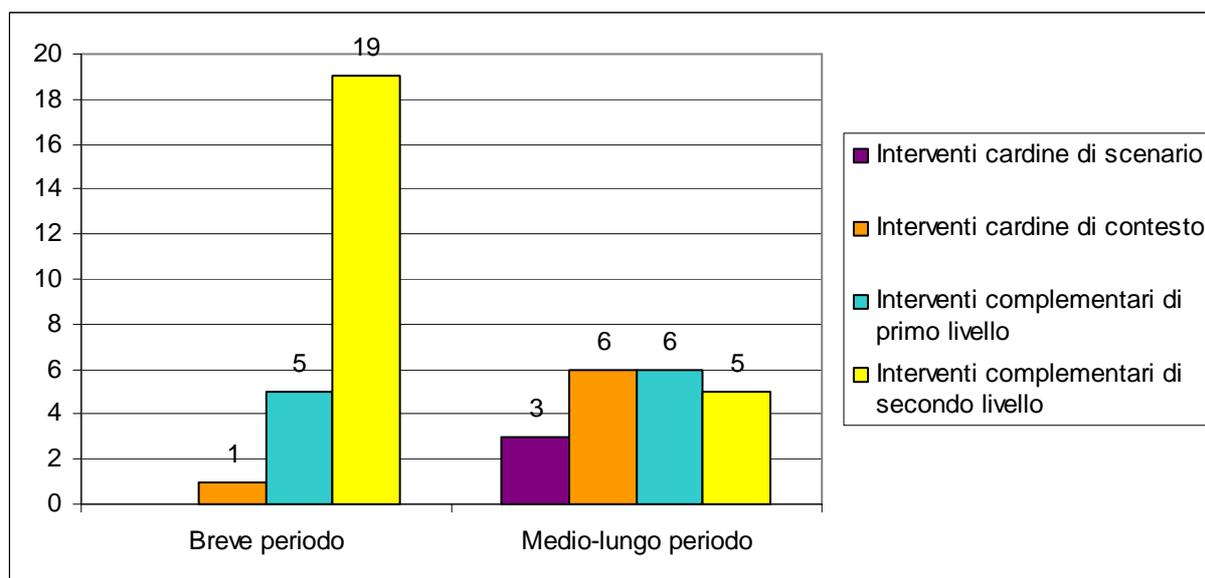


	231) in Località S. Sebastiano		
3C	Svincolo autostradale di Bossarino	Interventi complementari di secondo livello	3,16
18C	Interventi sulla viabilità nel Comune di Bordighera	Interventi complementari di secondo livello	3,16
8C	Realizzazione di un People Mover tra la stazione ferroviaria "Mongrifone" di Savona e Piazza del Popolo	Interventi complementari di secondo livello	2,99
24C	Creazione di rete alternativa per la mobilità sostenibile (ciclabile)	Interventi complementari di secondo livello	2,80
Scenario attuativo di medio-lungo periodo			
3A	Potenziamento ed ammodernamento della linea Torino-Fossano-Cuneo-Nizza con raddoppio della tratta Fossano-Cuneo	Interventi cardine di contesto	5,90
1	Completamento del Traforo del Colle di Tenda (Tenda bis)	Interventi cardine di scenario	5,64
5A	Aurelia Bis (tratto da Savona-Corso Ricci - Legino)	Interventi cardine di contesto	5,58
2	Potenziamento della ss.21 del Colle della Maddalena	Interventi cardine di scenario	5,23
1B	Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo (PASS) nell'area del MIAC (Cuneo). Infrastrutture logistiche e connessioni con le reti trasportistiche.	Interventi complementari di primo livello	5,20
7A	Asse orizzontale costiero di collegamento funzionale	Interventi cardine di contesto	5,10
6A	Bretella autostradale Albenga-Millesimo- Predosa	Interventi cardine di contesto	4,99
2B	Nuovo nodo di interscambio modale a Fossano con rilocalizzazione dello scalo merci in località Madonna dei Campi / Cussagno	Interventi complementari di primo livello	4,73
4A	Potenziamento ed ammodernamento della linea Torino - Fossano -Savona con raddoppio della tratta Ceva - S. Giuseppe	Interventi cardine di contesto	4,72
2A	Completamento dell'Autostrada Asti - Cuneo. "Lotto I.7 "(Raccordo Cir.Cuneo-Tenda)	Interventi cardine di contesto	4,43
6B	Adeguamento dell'assetto infrastrutturale dell'area ex ACNA di Cengio	Interventi complementari di primo livello	4,19
3	Elettificazione della ferrovia Cuneo-Nizza	Interventi cardine di scenario	4,01
11B	Riqualificazione del Parco Roya	Interventi complementari di primo livello	4,01
5B	Adeguamento raccordo ferroviario ex Acna di Cengio	Interventi complementari di primo livello	3,95
10B	Realizzazione ponte di collegamento tra le aree industriali di Bragno e quelle di San Giuseppe di Cairo M.te	Interventi complementari di primo livello	3,40
17C	Viabilità di Ventimiglia	Interventi complementari di secondo livello	3,28
1C	Potenziamento e rivitalizzazione dell'Aeroporto di Cuneo Levaldigi	Interventi complementari di secondo livello	3,24
10C	Ripristino binario ferroviario di svincolo a servizio dell'area ex-FIAT	Interventi complementari di secondo livello	3,00
15C	Soluzione innovativa per la movimentazione delle merci	Interventi complementari di secondo livello	2,96
13C	Elettificazione linea ferroviaria Cuneo-Mondovi	Interventi complementari di secondo livello	2,51

Rispetto ai risultati così ottenuti è possibile formulare alcune considerazioni in merito alla distribuzione degli interventi appartenenti ai diversi cluster progettuali all'interno dei due scenari



decisionali. Nel grafico successivo è possibile osservare come tale distribuzione veda, nel breve periodo, la presenza di 1 intervento cardine di contesto, 5 complementari di primo livello e 19 di secondo livello, mentre, allo scenario di medio-lungo periodo appartengono tutti i 3 cardine di scenario, 6 cardine di contesto, 6 complementari di primo livello e 5 di secondo livello.



A conferma di una validità nell'attribuzione dei pesi, i progetti connotati da un più elevato livello di complessità e strategicità e riconducibili prioritariamente alle due tipologie di interventi cardine appartengono tutti allo scenario temporale di medio-lungo periodo. L'unica eccezione è rappresentata dall'intervento A01 (il lotto I.6 della Asti-Cuneo), ciò in ragione delle sue elevate caratteristiche di fattibilità. Gli interventi complementari di primo livello sono equamente distribuiti sui due scenari, mentre quelli di secondo livello sono prevalentemente collocati nello scenario di breve periodo in virtù di un minore grado di strategicità e di una relativa maggiore semplicità di realizzazione.

4.3.POTENZIALITÀ E CRITICITÀ REALIZZATIVE

Aldilà del valore complessivo di VIT, esito sintetico e dunque necessariamente semplificato del percorso di valutazione, il modello adottato consente di indagare il comportamento dei progetti o di gruppi di essi a livelli di maggiore dettaglio scendendo di livello gerarchico. In particolare appare utile analizzare le performance degli interventi al livello di obiettivo esplicitando il valore relativo ai due indici sintetici di strategicità e fattibilità. Tali valori sono riportati nelle seguenti tabelle con una distinzione degli interventi nei due scenari decisionali e alla luce della loro appartenenza ai diversi cluster progettuali.



ID	Intervento	Strategicità	Fattibilità
Scenario attuativo di breve periodo			
Interventi cardine di contesto			
1A	Completamento dell'Autostrada Asti – Cuneo. Lotto I.6 (Tratto Circonvallazione di Cuneo SS231-SP422 (exSS22))	7,08	7,00
Interventi complementari di I livello			
3B	Prolungamento della tangenziale di Fossano- casello di Tagliata	6,04	3,40
4B	Realizzazione dello svincolo tra la S.P. n. 428 e la tangenziale di Fossano (S.S. 231)	5,56	4,40
7B	Realizzazione nuovo raccordo ferroviario a servizio delle aree ex Ferrania	4,84	4,20
8B	Realizzazione nuovo svincolo alla S.P. n° 29 del colle di Cadibona - Variante di Vispa - in località Moncavaglione	4,60	3,80
9B	Realizzazione dell'ultimo lotto del raccordo tra la S.P. n.29 e la S.P. n. 15 (circonvallazione di Carcare)	4,96	6,00
Interventi complementari di II livello			
2C	Collegamento tra il casello autostradale (A33 Asti-Cuneo) di S. Albano Stura (loc. Ceriolo) e la tangenziale di Fossano (S.S. 231) in Località S. Sebastiano	3,88	2,80
3C	Svincolo autostradale di Bossarino	3,40	3,00
4C	Progetto di riorganizzazione delle funzioni di intermodalità e sosta del nodo viario di Legino	3,64	3,80
5C	Recupero di via Gramsci tramite la realizzazione di un sottopasso veicolare	2,68	4,00
6C	Diretrice di collegamento porto di Savona autostrada e sue possibili opzioni di adeguamento	2,68	4,20
7C	Adeguamento della penetrazione urbana costiera lato ponente, anche in dipendenza della nuova strutturazione dei collegamenti porto-autostrada e tra i due bacini portuali di Savona e Vado	2,68	4,00
8C	Realizzazione di un People Mover tra la stazione ferroviaria "Mongrifo" di Savona e Piazza del Popolo	2,68	3,20
9C	Completamento della viabilità di cornice per la connessione delle aree industriali Bragno – S. Giuseppe tramite la S.P. 36 con le aree industriali Ferrania e con la S.P. 29 – Autostrada A6	3,64	3,80



11C	Completamento della Circonvallazione EST di Carmagnola	4,00	3,60
12C	Completamento strada tangenziale di Mondovì e raccordo con la SS 28.	4,00	3,20
14C	Realizzazione nuovo ponte di collegamento tra l'area artigianale Carpeneto e l'ex strada statale nr. 29 del colle di Cadibona – Comune di Cairo M.tte	4,00	6,00
16C	Realizzazione del Casello Carmagnola Sud Autostrada Torino-Savona	4,00	4,40
18C	Interventi sulla viabilità nel Comune di Bordighera	2,80	3,40
19C	Riassetto della viabilità di fondovalle della Valle Armea e sistemazione idrogeologica	3,76	3,60
20C	Adeguamento alle norme di prevenzione incendi del piano terra del Mercato dei Fiori di Valle Armea per realizzazione autorimessa	3,88	5,00
21C	Potenziamento di un polo per la cantieristica navale minore alla foce del torrente Armea con realizzazione di una darsena di servizio e collegamento viabile con la via Aurelia	3,88	3,00
22C	Lavori di realizzazione di nuovo ponte sulla S.P. 548	3,40	3,80
23C	Raccordo S.S. 28 e messa in sicurezza del rio Oliveto	2,80	4,80
24C	Creazione di rete alternativa per la mobilità sostenibile (ciclabile)	2,80	2,80

ID	Intervento	Strategicità	Fattibilità
Scenario attuativo di medio-lungo periodo			
Interventi cardine di scenario			
1	Completamento del Traforo del Colle di Tenda (Tenda bis)	5,94	5,20
2	Potenziamento della ss.21 del Colle della Maddalena	6,18	3,80
3	Elettificazione della ferrovia Cuneo-Nizza	4,82	2,80
Interventi cardine di contesto			
2A	Completamento dell'Autostrada Asti – Cuneo. "Lotto I.7 "(Raccordo Cir.Cuneo-Tenda)	5,78	2,40
3A	Potenziamento ed ammodernamento della linea Torino-Fossano-Cuneo – Nizza con raddoppio della tratta Fossano-Cuneo	6,90	4,40
4A	Potenziamento ed ammodernamento della linea Torino - Fossano –Savona con raddoppio della tratta Ceva – S. Giuseppe	6,26	2,40
5A	Aurelia Bis (tratto da Savona-Corso Ricci – Legino)	6,90	3,60
6A	Bretella autostradale Albenga-Millesimo- Predosa	6,98	2,00



7A	Asse orizzontale costiero di collegamento funzionale	6,90	2,40
Interventi complementari di I livello			
1B	Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo (PASS) nell'area del MIAC (Cuneo). Infrastrutture logistiche e connessioni con le reti trasportistiche.	6,26	3,60
2B	Nuovo nodo di interscambio modale a Fossano con rilocalizzazione dello scalo merci in località Madonna dei Campi / Cussagno	6,02	2,80
5B	Adeguamento raccordo ferroviario ex Acna di Cengio	4,58	3,00
6B	Adeguamento dell'assetto infrastrutturale dell'area ex ACNA di Cengio	4,98	3,00
10B	Realizzazione ponte di collegamento tra le aree industriali di Bragno e quelle di San Giuseppe di Cairo M.te	3,94	2,60
11B	Riqualficazione del Parco Roya	4,82	2,80
Interventi complementari di II livello			
1C	Potenziamento e rivitalizzazione dell'Aeroporto di Cuneo Levaldigi	4,34	1,60
10C	Ripristino binario ferroviario di svincolo a servizio dell'area ex-FIAT	3,14	2,80
13C	Elettrificazione linea ferroviaria Cuneo-Mondovì	2,98	1,80
15C	Soluzione innovativa per la movimentazione delle merci	3,46	2,20
17C	Viabilità di Ventimiglia	3,86	2,40

Il calcolo dei valori sopra elencati suggerisce la possibilità di introdurre all'interno del percorso valutativo un ulteriore indice, il *gap*, volto a misurare la distanza tra la rilevanza strategica dell'intervento e le sue condizioni di fattibilità e calcolato semplicemente come differenza tra i due indici (" $gap = fattibilità - strategicità$ "). Considerando i possibili esiti di tale operazione si individua la seguente casistica:

- *gap positivo* – a valori più elevati corrispondono interventi caratterizzati da una elevata fattibilità e una relativa minore importanza strategica;
- *gap prossimo allo zero* – è una condizione di equilibrio di tipo ambivalente che può riferire di progetti scarsamente fattibili e poco rilevanti o, viceversa, di interventi caratterizzati da elevata strategicità e fattibilità;
- *gap negativo* – in questa situazione ad un valore elevato corrisponde un intervento di forte rilevanza strategica ma connotato da un basso livello di fattibilità.



Come spiegato più avanti, l'ultima condizione è quella che induce ad una più immediata attenzione da parte del decisore, chiamato a intervenire per ricondurre il progetto verso una situazione di equilibrio. Nella seguente tabella gli interventi, distinti nei due scenari decisionali, sono ordinati per valore crescente di gap.

ID	Intervento	Tipologia Intervento	Gap
Scenario attuativo di breve periodo			
3B	Prolungamento della tangenziale di Fossano- casello di Tagliata	Interventi complementari di primo livello	-2,64
4B	Realizzazione dello svincolo tra la S.P. n. 428 e la tangenziale di Fossano (S.S. 231)	Interventi complementari di primo livello	-1,16
2C	Collegamento tra il casello autostradale (A33 Asti-Cuneo) di S. Albano Stura (loc. Ceriolo) e la tangenziale di Fossano (S.S. 231) in Località S. Sebastiano	Interventi complementari di secondo livello	-1,08
21C	Potenziamento di un polo per la cantieristica navale minore alla foce del torrente Armea con realizzazione di una darsena di servizio e collegamento viabile con la via Aurelia	Interventi complementari di secondo livello	-0,88
12C	Completamento strada tangenziale di Mondovì e raccordo con la SS 28.	Interventi complementari di secondo livello	-0,80
8B	Realizzazione nuovo svincolo alla S.P. n° 29 del colle di Cadibona - Variante di Vispa - in località Moncavaglione	Interventi complementari di primo livello	-0,80
7B	Realizzazione nuovo raccordo ferroviario a servizio delle aree ex Ferrania	Interventi complementari di primo livello	-0,64
3C	Svincolo autostradale di Bossarino	Interventi complementari di secondo livello	-0,40
11C	Completamento della Circonvallazione EST di Carmagnola	Interventi complementari di secondo livello	-0,40
19C	Riassetto della viabilità di fondovalle della Valle Armea e sistemazione idrogeologica	Interventi complementari di secondo livello	-0,16
1A	Completamento dell'Autostrada Asti – Cuneo. Lotto I.6 (Tratto Circonvallazione di Cuneo SS231-SP422 (exSS22))	Interventi cardine di contesto	-0,08
24C	Creazione di rete alternativa per la mobilità sostenibile (ciclabile)	Interventi complementari di secondo livello	0,00
4C	Progetto di riorganizzazione delle funzioni di intermodalità e sosta del nodo viario di Legino	Interventi complementari di secondo livello	0,16
9C	Completamento della viabilità di cornice per la connessione delle aree industriali Bragno – S. Giuseppe tramite la S.P. 36 con le aree industriali Ferrania e con la S.P. 29 – Autostrada A6	Interventi complementari di secondo livello	0,16



22C	Lavori di realizzazione di nuovo ponte sulla S.P. 548	Interventi complementari di secondo livello	0,40
16C	Realizzazione del Casello Carmagnola Sud Autostrada Torino-Savona	Interventi complementari di secondo livello	0,40
8C	Realizzazione di un People Mover tra la stazione ferroviaria "Mongrifone" di Savona e Piazza del Popolo	Interventi complementari di secondo livello	0,52
18C	Interventi sulla viabilità nel Comune di Bordighera	Interventi complementari di secondo livello	0,60
9B	Realizzazione dell'ultimo lotto del raccordo tra la S.P. n.29 e la S.P. n. 15 (circonvallazione di Carcare)	Interventi complementari di primo livello	1,04
20C	Adeguamento alle norme di prevenzione incendi del piano terra del Mercato dei Fiori di Valle Armea per realizzazione autorimessa	Interventi complementari di secondo livello	1,12
5C	Recupero di via Gramsci tramite la realizzazione di un sottopasso veicolare	Interventi complementari di secondo livello	1,32
7C	Adeguamento della penetrazione urbana costiera lato ponente, anche in dipendenza della nuova strutturazione dei collegamenti porto-autostrada e tra i due bacini portuali di Savona e Vado	Interventi complementari di secondo livello	1,32
6C	Direttrice di collegamento porto di Savona autostrada e sue possibili opzioni di adeguamento	Interventi complementari di secondo livello	1,52
14C	Realizzazione nuovo ponte di collegamento tra l'area artigianale Carpeneto e l'ex strada statale nr. 29 del colle di Cadibona – Comune di Cairo M.tte	Interventi complementari di secondo livello	2,00
23C	Raccordo S.S. 28 e messa in sicurezza del rio Oliveto	Interventi complementari di secondo livello	2,00

ID	Intervento	Tipologia Intervento	Gap
Scenario attuativo di medio-lungo periodo			
6A	Bretella autostradale Albenga-Millesimo- Predosa	Interventi cardine di contesto	-4,98
7A	Asse orizzontale costiero di collegamento funzionale	Interventi cardine di contesto	-4,50
4A	Potenziamento ed ammodernamento della linea Torino - Fossano – Savona con raddoppio della tratta Ceva – S. Giuseppe	Interventi cardine di contesto	-3,86
2A	Completamento dell'Autostrada Asti – Cuneo. "Lotto I.7 "(Raccordo Cir.Cuneo-Tenda)	Interventi cardine di contesto	-3,38
5A	Aurelia Bis (tratto da Savona-Corso Ricci – Legino)	Interventi cardine di contesto	-3,30



2B	Nuovo nodo di interscambio modale a Fossano con rilocalizzazione dello scalo merci in località Madonna dei Campi / Cussagno	Interventi complementari di primo livello	-3,22
1C	Potenziamento e rivitalizzazione dell'Aeroporto di Cuneo Levaldigi	Interventi complementari di secondo livello	-2,74
1B	Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo (PASS) nell'area del MIAC (Cuneo). Infrastrutture logistiche e connessioni con le reti trasportistiche.	Interventi complementari di primo livello	-2,66
3A	Potenziamento ed ammodernamento della linea Torino-Fossano-Cuneo -Nizza con raddoppio della tratta Fossano-Cuneo	Interventi cardine di contesto	-2,50
2	Potenziamento della ss.21 del Colle della Maddalena	Interventi cardine di scenario	-2,38
3	Eletrificazione della ferrovia Cuneo-Nizza	Interventi cardine di scenario	-2,02
11B	Riqualificazione del Parco Roya	Interventi complementari di primo livello	-2,02
6B	Adeguamento dell'assetto infrastrutturale dell'area ex ACNA di Cengio	Interventi complementari di primo livello	-1,98
5B	Adeguamento raccordo ferroviario ex Acna di Cengio	Interventi complementari di primo livello	-1,58
17C	Viabilità di Ventimiglia	Interventi complementari di secondo livello	-1,46
10B	Realizzazione ponte di collegamento tra le aree industriali di Bragno e quelle di San Giuseppe di Cairo M.tte	Interventi complementari di primo livello	-1,34
15C	Soluzione innovativa per la movimentazione delle merci	Interventi complementari di secondo livello	-1,26
13C	Eletrificazione linea ferroviaria Cuneo-Mondovì	Interventi complementari di secondo livello	-1,18
1	Completamento del Traforo del Colle di Tenda (Tenda bis)	Interventi cardine di scenario	-0,74
10C	Ripristino binario ferroviario di svincolo a servizio dell'area ex-FIAT	Interventi complementari di secondo livello	-0,34

Dai risultati rappresentati in tabella è possibile evincere come nello scenario di breve periodo vi sia una prevalenza di interventi che si collocano nella condizione di “gap prossimo allo zero”. La maggior parte di questi sono connotati da bassi livelli di strategicità, fanno eccezione tra gli altri il lotto I.6 della Asti-Cuneo, il raccordo ferroviario per le aree ex-Ferrania e la Variante di Vispa. Gli interventi appartenenti allo scenario di medio-lungo periodo sono invece perlopiù caratterizzati da



gap negativi. Solo due interventi presentano una situazione di equilibrio: il Traforo del Tenda, altamente strategico, e il ripristino del binario svincolo a servizio dell'area ex-FIAT, dotato di una non elevata connotazione strategica.

4.4. GLI ESITI DELLA VALUTAZIONE

Un risultato della valutazione è certamente insito nella sua capacità di “ordinare la conoscenza”. Il modello adottato ha consentito infatti di ricondurre gli interventi a categorie omogenee connesse con i criteri di valutazione utilizzati, semplificandone la loro comprensione sia singolarmente sia in relazione al Progetto di Territorio nel suo complesso. Ma un secondo obiettivo valutativo, di assoluta importanza nell'attuale passaggio “dal progetto al programma di territorio”, deve coincidere con la possibilità di fornire supporti concreti al processo decisionale.

In quest'ottica si è scelto di elaborare ulteriormente gli esiti del processo di valutazione individuando due indicatori da associare a ciascun progetto che rappresentano, in qualche modo, la “dote” che la valutazione trasferisce al processo di programmazione operativa. Essi sono individuati nella *priorità* e nell'*alert di fattibilità* e sono entrambi tesi a comunicare al decisore un livello di urgenza: nel primo caso riferita alla rilevanza assoluta del progetto ai fini del conseguimento degli obiettivi complessivi del Progetto di Territorio, nel secondo relativa alla necessità di intervenire per ristabilire rapidamente un equilibrio nelle condizioni di fattibilità.

I due indici sono facilmente individuati in relazione ai valori di VIT e al gap precedentemente introdotti tramite il passaggio da numeri discreti a differenti range di valori con le modalità di seguito indicate.

Valore VIT	Priorità
Maggiore di 5	4
Tra 5 e 4	3
Tra 4 e 3	2
Minore di 3	1

Gap	Alert fattibilità
Minore di -3	-3
Tra -3 e -1	-2
Tra -1 e 0	-1
Tra 0 e 1	1
Tra 1 e 3	2
Maggiore di 3	3

Occorre ancora sottolineare come, in ragione dell'ambiguità sul valore di gap sopra evidenziata (i



valori di Alert di Fattibilità che si prestano a una diversa interpretazione sono pari a -1 e 1, corrispondenti a valori di gap prossimi allo zero), i due indicatori debbano essere letti insieme affinché non prevalga, in sede decisionale, una preoccupazione per livelli di fattibilità critici attribuiti però a interventi connotati da una relativa “scarsa” importanza.

Nella tabella successiva sono riportati gli indici di priorità e di alert fattibilità relativi a ciascun progetto contemplato dai due scenari decisionali di breve e medio-lungo periodo.

ID	Intervento	Tipologia Intervento	Priorità	Alert Fattibilità
Scenario attuativo di breve periodo				
1A	Completamento dell'Autostrada Asti – Cuneo. Lotto I.6 (Tratto Circonvallazione di Cuneo SS231-SP422 (exSS22))	Interventi cardine di contesto	4	-1
9B	Realizzazione dell'ultimo lotto del raccordo tra la S.P. n.29 e la S.P. n. 15 (circonvallazione di Carcare)	Interventi complementari di primo livello	4	2
14C	Realizzazione nuovo ponte di collegamento tra l'area artigianale Carpeneto e l'ex strada statale nr. 29 del colle di Cadibona – Comune di Cairo M.te	Interventi complementari di secondo livello	4	2
3B	Prolungamento della tangenziale di Fossano- casello di Tagliata	Interventi complementari di primo livello	3	-2
4B	Realizzazione dello svincolo tra la S.P. n. 428 e la tangenziale di Fossano (S.S. 231)	Interventi complementari di primo livello	3	-2
7B	Realizzazione nuovo raccordo ferroviario a servizio delle aree ex Ferrania	Interventi complementari di primo livello	3	-1
8B	Realizzazione nuovo svincolo alla S.P. n° 29 del colle di Cadibona - Variante di Vispa - in località Moncavaglione	Interventi complementari di primo livello	3	-1
16C	Realizzazione del Casello Carmagnola Sud Autostrada Torino-Savona	Interventi complementari di secondo livello	3	1
20C	Adeguamento alle norme di prevenzione incendi del piano terra del Mercato dei Fiori di Valle Armea per realizzazione autorimessa	Interventi complementari di secondo livello	3	2
23C	Raccordo S.S. 28 e messa in sicurezza del rio Oliveto	Interventi complementari di secondo livello	3	2
2C	Collegamento tra il casello autostradale (A33 Asti-Cuneo) di S. Albano Stura (loc. Ceriolo) e la tangenziale di Fossano (S.S. 231) in Località S. Sebastiano	Interventi complementari di secondo livello	2	-2



3C	Svincolo autostradale di Bossarino	Interventi complementari di secondo livello	2	-1
4C	Progetto di riorganizzazione delle funzioni di intermodalità e sosta del nodo viario di Legino	Interventi complementari di secondo livello	2	1
5C	Recupero di via Gramsci tramite la realizzazione di un sottopasso veicolare	Interventi complementari di secondo livello	2	2
6C	Direttrice di collegamento porto di Savona autostrada e sue possibili opzioni di adeguamento	Interventi complementari di secondo livello	2	2
7C	Adeguamento della penetrazione urbana costiera lato ponente, anche in dipendenza della nuova strutturazione dei collegamenti porto-autostrada e tra i due bacini portuali di Savona e Vado	Interventi complementari di secondo livello	2	2
9C	Completamento della viabilità di cornice per la connessione delle aree industriali Bragno – S. Giuseppe tramite la S.P. 36 con le aree industriali Ferrania e con la S.P. 29 – Autostrada A6	Interventi complementari di secondo livello	2	1
11C	Completamento della Circonvallazione EST di Carmagnola	Interventi complementari di secondo livello	2	-1
12C	Completamento strada tangenziale di Mondovì e raccordo con la SS 28.	Interventi complementari di secondo livello	2	-1
18C	Interventi sulla viabilità nel Comune di Bordighera	Interventi complementari di secondo livello	2	1
19C	Riassetto della viabilità di fondovalle della Valle Armea e sistemazione idrogeologica	Interventi complementari di secondo livello	2	-1
21C	Potenziamento di un polo per la cantieristica navale minore alla foce del torrente Armea con realizzazione di una darsena di servizio e collegamento viabile con la via Aurelia	Interventi complementari di secondo livello	2	-1
22C	Lavori di realizzazione di nuovo ponte sulla S.P. 548	Interventi complementari di secondo livello	2	1
8C	Realizzazione di un People Mover tra la stazione ferroviaria "Mongrifo" di Savona e Piazza del Popolo	Interventi complementari di secondo livello	1	1
24C	Creazione di rete alternativa per la mobilità sostenibile (ciclabile)	Interventi complementari di secondo livello	1	1

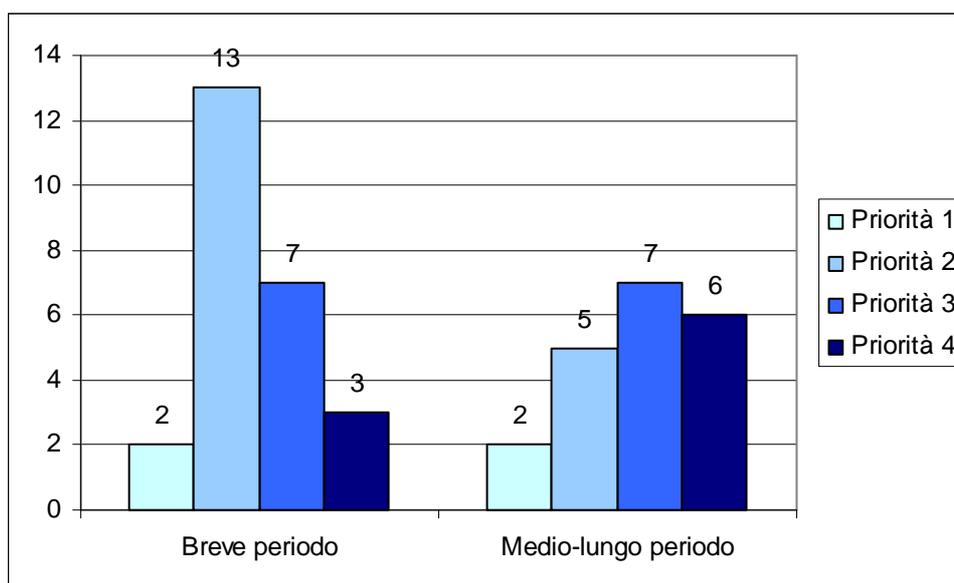


ID	Intervento	Tipologia Intervento	Priorità	Alert Fattibilità
Scenario attuativo di medio-lungo periodo				
1	Completamento del Traforo del Colle di Tenda (Tenda bis)	Interventi cardine di scenario	4	-1
2	Potenziamento della ss.21 del Colle della Maddalena	Interventi cardine di scenario	4	-2
3A	Potenziamento ed ammodernamento della linea Torino-Fossano-Cuneo –Nizza con raddoppio della tratta Fossano-Cuneo	Interventi cardine di contesto	4	-2
5A	Aurelia Bis (tratto da Savona-Corso Ricci – Legino)	Interventi cardine di contesto	4	-3
7A	Asse orizzontale costiero di collegamento funzionale	Interventi cardine di contesto	4	-3
1B	Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo (PASS) nell'area del MIAC (Cuneo). Infrastrutture logistiche e connessioni con le reti trasportistiche.	Interventi complementari di primo livello	4	-2
3	Elettrificazione della ferrovia Cuneo-Nizza	Interventi cardine di scenario	3	-2
2A	Completamento dell'Autostrada Asti – Cuneo. "Lotto I.7 "(Raccordo Cir.Cuneo-Tenda)	Interventi cardine di contesto	3	-3
4A	Potenziamento ed ammodernamento della linea Torino - Fossano –Savona con raddoppio della tratta Ceva – S. Giuseppe	Interventi cardine di contesto	3	-3
6A	Bretella autostradale Albenga-Millesimo- Predosa	Interventi cardine di contesto	3	-3
2B	Nuovo nodo di interscambio modale a Fossano con rilocalizzazione dello scalo merci in località Madonna dei Campi / Cussagno	Interventi complementari di primo livello	3	-3
6B	Adeguamento dell'assetto infrastrutturale dell'area ex ACNA di Cengio	Interventi complementari di primo livello	3	-2
11B	Riqualficazione del Parco Roya	Interventi complementari di primo livello	3	-2
5B	Adeguamento raccordo ferroviario ex Acna di Cengio	Interventi complementari di primo livello	2	-2
10B	Realizzazione ponte di collegamento tra le aree industriali di Bragno e quelle di San Giuseppe di Cairo M.te – intervento direttamente legato alla realizzazione dello svincolo della variante del Vispa in localita' Moncavaglione-Curagnata	Interventi complementari di primo livello	2	-2
1C	Potenziamento e rivitalizzazione dell'Aeroporto di Cuneo Levaldigi	Interventi complementari di secondo livello	2	-2

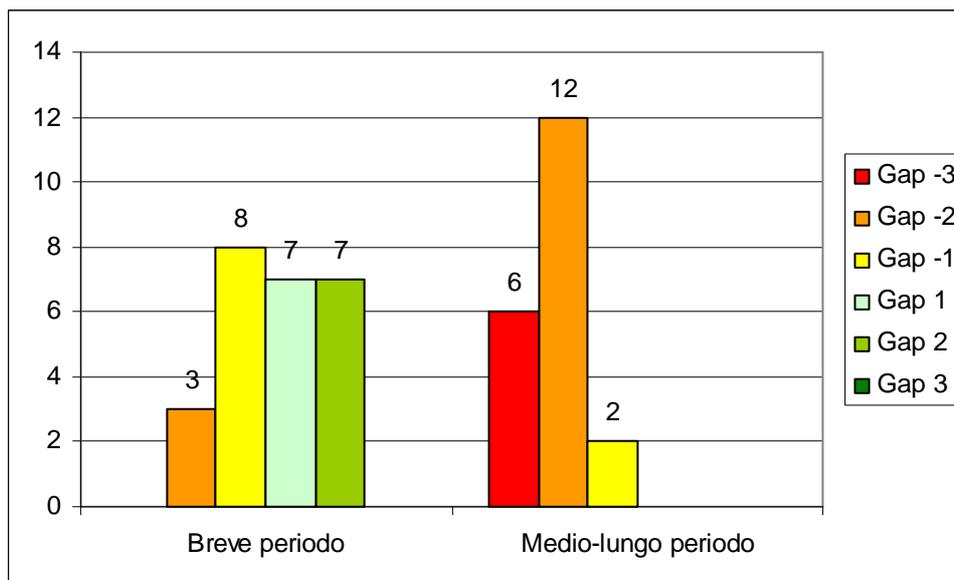


10C	Ripristino binario ferroviario di svincolo a servizio dell'area ex-FIAT	Interventi complementari di secondo livello	2	-1
17C	Viabilità di Ventimiglia	Interventi complementari di secondo livello	2	-2
13C	Elettrificazione linea ferroviaria Cuneo-Mondovì	Interventi complementari di secondo livello	1	-2
15C	Soluzione innovativa per la movimentazione delle merci	Interventi complementari di secondo livello	1	-2

Al fine di introdurre ulteriori spunti valutativi nei due successivi grafici sono rappresentate le ricorrenze dei diversi valori di priorità e di alert fattibilità in relazione ai due scenari.



E' possibile osservare come vi sia una prevalenza di interventi giudicati a più alta priorità all'interno dello scenario di medio-lungo periodo, gli stessi interventi però sono caratterizzati da valori più critici di fattibilità tutti collocati nei range negativi di gap.



In ultimo, è opportuno sottolineare come gli esiti sopra descritti siano il frutto di un processo valutativo che, pur metodologicamente rigoroso, ha previsto la formulazione di giudizi prestazionali connotati, in misura diversa, da una componente qualitativa e, dunque, necessariamente non oggettiva. Anche l'attribuzione dei pesi utilizzati per la costruzione degli scenari decisionali ha costituito un'operazione in parte arbitraria e che discende da un particolare punto di vista, quello del valutatore, sulla rilevanza dei diversi criteri assunti nel modello. In questo senso i risultati ottenuti possono essere oggetto di un processo di revisione, ma non comunque stravolti, accogliendo osservazioni da parte dei principali *stakeholders* in merito alla formulazione dei giudizi e all'attribuzione delle priorità.



5. STRUMENTI PER IL GOVERNO DEI PROCESSI

Peter Riddell¹⁰¹ già nel 2001 sosteneva la puntualizzazione sulle differenze semantiche di “*governance*” e “*government*”- termini assolutamente inutilizzabili come sinonimi. Sempre più il termine “*governance*” si utilizza per indicare politiche derivanti da azioni concertative in cui pubblico e privato ripongono le speranze di operatività, condividendone gli obiettivi strategici e costruendoli in modo da creare esternalità per tutti gli attori coinvolti. Ciò che questo capitolo desidera presentare è una semplice organizzazione di azioni ed un coordinamento di operatività e decisionalità che, se coerentemente orientate, potranno certamente produrre risultati concreti, oltre a velocizzare le attività che ogni soggetto dovrà dedicare al PT.

5.1. L'AGENDA PER L'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA

Corredata e sorretta dalle rappresentazioni cartografiche, l'agenda per l'attuazione del programma desidera essere uno strumento propositivo di lavoro che ponga in evidenza azioni ed attori, oltre a descrivere i possibili metodi di coordinamento al fine di rendere più efficace e fluida la realizzazione di quanto si è studiato e messo a punto.

5.1.1. FINALITÀ E ELEMENTI COSTITUTIVI DELL'AGENDA

Il lavoro fin qui svolto e documentato in sede di Rapporto Intermedio e nei capitoli precedenti ha consentito di raggiungere alcuni importanti obiettivi in termini di approfondimento dei contenuti del Progetto di Territorio e condivisione degli stessi da parte di un partenariato che, nel contempo, si è progressivamente rafforzato ed esteso.

L'attività di valutazione ha fornito una chiave di interpretazione del complesso sistema di interventi precisando le variabili chiave per l'attuazione della strategia relativamente alle azioni prioritarie, agli scenari temporali di implementazione, alle potenzialità e criticità connesse alla realizzazione di ciascuna opera prevista.

Il contesto, dunque, appare sufficientemente maturo affinché si possa compiere il passaggio dal progetto all'attuazione di un programma, traducendo, ovvero, il processo di gestione della *governance* in concreti atti di *government*. A tal fine si intende fornire uno strumento capace di guidare e accompagnare il partenariato in questo percorso, una vera e propria Agenda per l'attuazione del Programma che per ciascuno degli attori istituzionali coinvolti individui le procedure da attivare, i tempi e le modalità di azione.

¹⁰¹ Giornalista del Financial Times e anche Assistant Editor del Times. Ha pubblicato molti saggi sulla politica inglese sia nel periodo *Thatcher* sia *Blair*. Esperto di temi di *governance* e *government*.



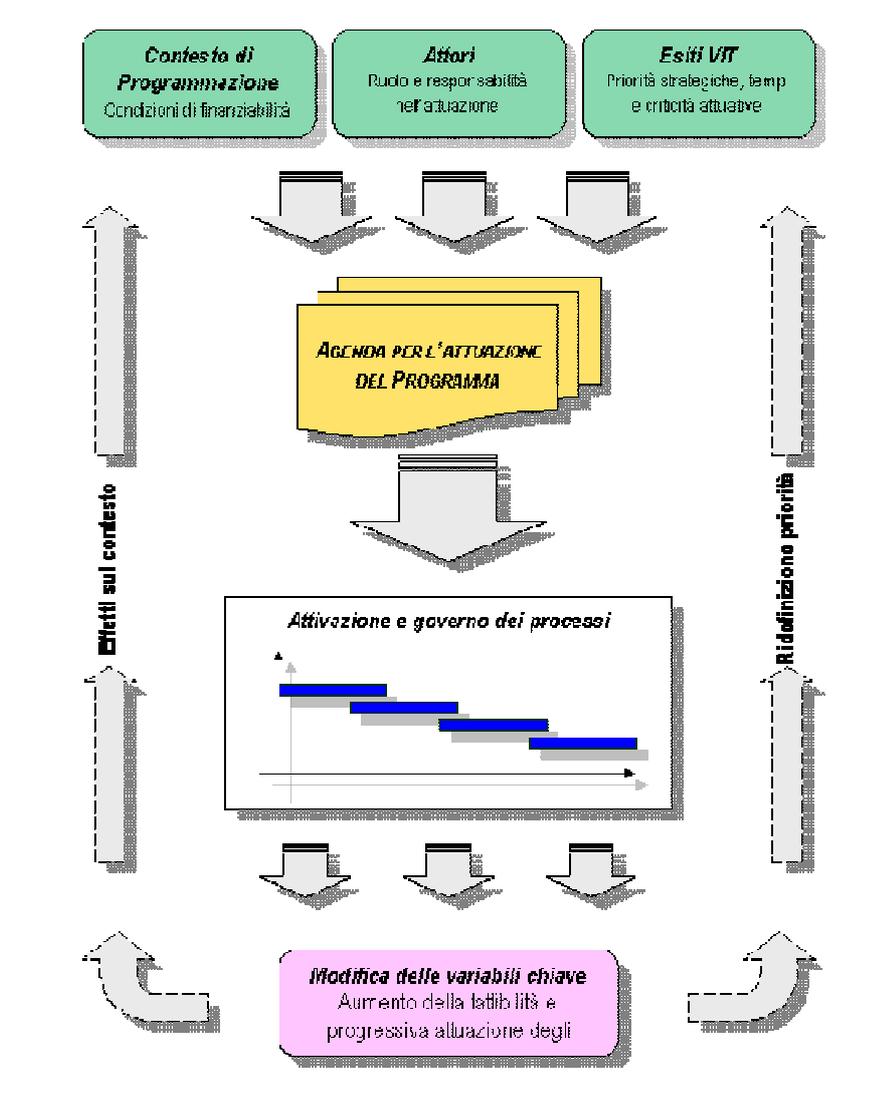
Il processo di costruzione dell'Agenda, come graficamente rappresentato nello schema alla pagina successiva, trova quali elementi costitutivi:

- le diverse tipologie di *attori* caratterizzati da differenti ruoli e livelli di responsabilità nell'implementazione del Programma;
- il *contesto di programmazione* che influisce in modo prevalente sulle condizioni di finanziabilità degli interventi;
- gli *esiti del percorso di Valutazione Integrata Territoriale* che sintetizzano il quadro delle priorità strategiche e i relativi scenari temporali di attuazione e gli elementi di criticità che occorre ancora affrontare.

L'Agenda, dunque, costituisce una guida per i diversi stakeholder nell'attivazione e governo delle procedure tecniche, amministrative e partenariali finalizzate a intervenire sulle variabili chiave di fattibilità degli interventi fino alla loro progressiva realizzazione.

Il processo così rappresentato, inoltre, è di tipo dinamico e prevede, con il progredire dell'attuazione,

l'esistenza di un continuo feedback che muta le condizioni di partenza. Attraverso il monitoraggio sullo stato di avanzamento del Programma, l'Agenda è sottoposta a un costante aggiornamento sia sotto il profilo del contesto programmatorio e degli investimenti pubblici con cui si opera, sia tramite una modifica delle priorità strategiche di intervento in relazione alle azioni via via realizzate.





5.1.2. ATTORI: RUOLI E RESPONSABILITÀ NELL'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA

Uno degli elementi chiave per la costruzione dell'Agenda è costituito dalla natura dei diversi attori che partecipano all'attuazione del programma e dal ruolo e dalle responsabilità che ciascuno di essi assume all'interno del processo. Si tratta in realtà di predisporre più agende declinate in base alle caratteristiche di alcune tipologie di soggetti di seguito individuate:

- il *coordinatore dell'attuazione del Programma*: ad esso è affidata una funzione complessiva di presidio sullo sviluppo del Programma in relazione alle finalità strategiche individuate attraverso il costante aggiornamento dell'Agenda;
- i *promotori dell'attuazione del Programma*: individuati in base ad aree territoriali di competenza sollecitano gli *stakeholders* e vigilano sull'attuazione degli interventi e sul rispetto degli accordi partenariali siglati;
- i *promotori dell'attuazione degli interventi*: sono tutte le Amministrazioni coinvolte nel Programma che si sono fatte promotrici della realizzazione di un intervento e detengono la responsabilità dell'attuazione.

In merito all'attribuzione di tali ruoli a specifici soggetti è bene precisare che allo stato attuale il ruolo di coordinamento è assegnato al Comune di Cuneo in quanto destinatario del finanziamento ministeriale. Tale situazione potrebbe comunque mutare in relazione alle dinamiche partenariali e qualora il Programma beneficiasse di ulteriori stanziamenti di livello nazionale finalizzati alla sua gestione. E' inoltre possibile ipotizzare la costituzione di una struttura tecnica di supporto alla funzione di coordinamento per far fronte ai carichi di lavoro, straordinari rispetto alla amministrazione quotidiana, connessi ad esempio con l'attività di monitoraggio dell'attuazione e manutenzione dell'Agenda.

In modo analogo, il ruolo di promotore dell'attuazione del Programma, qui attribuito ai Comuni di Cuneo e Savona, potrebbe essere esteso ad altri soggetti, ad esempio la Provincia di Imperia per quanto concerne l'allargamento del Programma all'estremo ponente ligure.

Nella seguente tabella per ciascuna tipologia di soggetto sono sinteticamente descritte le responsabilità e le funzioni specifiche all'interno del processo attuativo.



Tipologia di soggetto	Responsabilità	Funzioni specifiche
Soggetto coordinatore dell'attuazione del Programma (Comune di Cuneo)	Al Comune di Cuneo in quanto capofila e destinatario del finanziamento ministeriale è attribuita la responsabilità di un complessivo coordinamento sull'attuazione del Programma e della manutenzione dell'Agenda.	<ul style="list-style-type: none"> Definizione e organizzazione, di concerto con i promotori del Programma, dell'attività partenariale sia con riferimento alle Amministrazioni direttamente coinvolte nell'attuazione degli interventi sia rispetto al più ampio partenariato socioeconomico Rapporti formali con il Ministero in relazione ai sostegni per l'attuazione del Programma Presidio e coordinamento delle attività di costruzione e manutenzione dell'Agenda Attività di comunicazione sull'avanzamento del Programma
Soggetti promotori dell'attuazione del Programma (Comune di Cuneo e Comune di Savona)	I Comuni di Cuneo e Savona svolgono una funzione di stimolo presso i soggetti promotori degli interventi dei due ambiti territoriali (piemontese e ligure) interessati dal Programma. Ad essi è inoltre attribuito un ruolo di animazione del partenariato e di coordinamento con il livello regionale e nazionale.	<ul style="list-style-type: none"> Rilevazione presso i promotori di intervento sull'avanzamento delle azioni Organizzazione degli incontri partenariali periodici Organizzazione di tavoli di coordinamento con programmazione sovraordinata e agenzie nazionali Revisioni della strategia Partecipazione alla definizione degli Accordi di Programma
Soggetti promotori dell'attuazione degli interventi (Tutte le Amministrazioni proponenti)	A ciascun soggetto promotore di un intervento contemplato dal Programma, sia in qualità di diretto attuatore o come amministrazione territoriale interessata, è affidato il ruolo di garanzia per la sua progressiva realizzazione.	<ul style="list-style-type: none"> Attuazione diretta degli interventi o presidio sull'attuazione da parte di altri soggetti Promozione di iniziative partenariali a carattere pubblico - privato per la realizzazione degli interventi Comunicazione periodica sullo stato di avanzamento degli interventi Partecipazione all'attività partenariale

5.2. AMBITI DI INTERVENTO E PROCESSI OPERATIVI

L'Agenda per l'attuazione del Programma, in concreto, si configura come un sistema di project management, basato su singoli diagrammi di GANTT specifici per ogni tipologia di soggetto e organizzati alla luce delle caratteristiche dei processi da attivare. L'Agenda ha la duplice funzione di ricordare ai diversi stakeholders i principali "appuntamenti" per una efficace attuazione del Programma e, al tempo stesso, monitorarne l'avanzamento al fine di introdurre le necessarie azioni correttive.

Il sistema è articolato in due principali ambiti di intervento:

- l'ambito *gestionale* dell'intero Programma che a sua volta racchiude i processi inerenti l'attività partenariale, le funzioni di monitoraggio e di manutenzione dell'Agenda e la gestione degli Accordi di Programma eventualmente attivati;



- l'ambito *attuativo* dedicato alle procedure di realizzazione dei singoli interventi declinate secondo le principali dimensioni di fattibilità (tecnica, economico finanziaria e amministrativa).

A seconda della tipologia di soggetto e delle responsabilità che esso detiene nell'attuazione del Programma e dei singoli interventi le diverse sezioni in cui è articolata l'Agenda possono essere attive o, viceversa, "spente". Nella tabella successiva si dà conto dello stato di attivazione dei fogli dell'Agenda per i diversi soggetti.

Tipologia di soggetto	Ambito gestionale			Ambito attuativo		
	Animazione partenariale	Monitoraggio interventi	Gestione Accordi	Avanzamento progettuale	Avanzamento finanziario	Avanzamento procedurale
Soggetto coordinatore dell'attuazione del Programma	✓	✓	✓			
Soggetti promotori dell'attuazione del Programma	✓	✓	✓			
Soggetti promotori dell'attuazione degli interventi	✓			✓	✓	✓

E' possibile notare come le sezioni appartenenti all'ambito attuativo siano di esclusiva pertinenza dei soggetti promotori dell'attuazione degli interventi, mentre al coordinatore e ai promotori per l'attuazione del Programma spettano perlopiù funzioni di tipo gestionale. L'unica tipologia di attività che vede coinvolti tutti i soggetti è quella partenariale che, pur con ruoli diversi, necessita di un contributo attivo da parte di tutti gli stakeholders del Programma. Naturalmente una specifica Amministrazione può essere contemporaneamente investita di più responsabilità, ad esempio qualora svolga il ruolo di coordinamento e sia impegnata direttamente nell'attuazione di un intervento sul proprio territorio.

5.2.1. PROCESSI DELL'AMBITO GESTIONALE

Animazione partenariale

Questa sezione dell'Agenda è dedicata a supportare nella gestione delle tappe fondamentali del processo partenariale dell'intero Progetto di Territorio. Vede coinvolti, in modo più rilevante, i soggetti coordinatori e promotori del Programma chiamati a elaborare concretamente i documenti alla base degli accordi, a stabilire il calendario degli appuntamenti, a sollecitare la partecipazione di tutti gli altri soggetti che, comunque, hanno la responsabilità di fornire un contributo attivo al consolidamento e all'operatività del partenariato. Ciò sia con riferimento al complesso delle



Amministrazioni promotrici di intervento, sia relativamente alla gestione dei tavoli tecnici con le agenzie nazionali e al rafforzamento dei rapporti con il più ampio partenariato socioeconomico.

In termini di scansione temporale delle attività è possibile prevedere una fase di start up, dedicata al perfezionamento di un accordo per l'attuazione del Programma e alla sua approvazione da parte di tutti i partner, e una fase a regime, con appuntamenti periodici (semestrali o annuali) finalizzati a una verifica sullo stato di avanzamento e all'approvazione di eventuali modifiche o revisioni della strategia.

Monitoraggio interventi

Il monitoraggio degli interventi è essenziale a garantire un'efficace funzionalità dell'Agenda. I soggetti promotori del Programma sono chiamati a interrogare periodicamente i soggetti promotori degli interventi sul loro stato di avanzamento. Il coordinatore sulla base di tali informazioni può così procedere alla manutenzione dell'Agenda proponendo gli esiti di tali attività a tutto il partenariato.

Gestione Accordi

Una particolare sezione dell'Agenda è dedicata a monitorare il processo di definizione e avanzamento degli eventuali Accordi di Programma che potranno essere stipulati per finanziare la totalità o una parte degli interventi ritenuti prioritari per il raggiungimento delle finalità del Progetto di Territorio.

5.2.2. PROCESSI DELL'AMBITO ATTUATIVO

Avanzamento progettuale

In questa sezione dell'Agenda sono definiti, per ogni intervento, i processi connessi con il progressivo approfondimento progettuale – dall'idea progetto alla progettazione esecutiva – fino alla fase realizzativa. Le attività inserite nell'Agenda sono dunque connesse con l'esperimento delle gare per l'affidamento delle progettazioni, e successivamente, dei lavori fino alla fase di collaudo.

Avanzamento finanziario

Le procedure individuate riguardano le attività e gli incontri finalizzati a raggiungere la completa copertura finanziaria degli interventi. Ciò sia attraverso il coordinamento e la ricerca continuativa di occasioni di finanziamento a valere sulla programmazione sovraordinata (regionale, nazionale e comunitaria) e delle agenzie nazionali (ANAS, Ferrovie, ecc.), sia attraverso lo sviluppo, per le tipologie di intervento che lo consentano, di iniziative a carattere pubblico-privato.



Avanzamento procedurale

La sezione sull'avanzamento procedurale individua i principali passaggi di carattere amministrativo e partenariale connessi con la realizzazione dell'intervento: dalla modifica di piani in coerenza con le finalità del Programma, all'approvazione da parte degli organi di governo dei diversi elaborati progettuali, alle consultazioni pubbliche, alla stipula di accordi con soggetti attuatori (conferenze dei servizi, stipula concessioni, ecc.), allo sviluppo di iniziative partenariali a carattere pubblico-privato per la realizzazione degli interventi.

5.3.LA COSTRUZIONE E L'AGGIORNAMENTO DELL'AGENDA

Lo sviluppo dell'Agenda ai fini del supporto nell'attuazione del Programma prevede due fasi operative (vedi figura alla pagina successiva):

- la fase di *costruzione* dell'Agenda ovvero della definizione puntuale delle diverse procedure relativamente a tutti gli ambiti di intervento e ai diversi soggetti coinvolti nell'attuazione;
- la fase di *manutenzione* dell'Agenda attraverso il continuo monitoraggio sull'avanzamento degli interventi e le conseguenti periodiche revisioni in merito alle priorità strategiche del Programma.

Per quanto riguarda l'attività di costruzione dell'Agenda essa verrà realizzata con il contributo dell'Assistenza Tecnica durante i tre mesi di supporto previsti a valle della consegna del Rapporto Finale. Ciò attraverso lo sviluppo dei seguenti principali step operativi:

- la diffusione presso tutti i promotori di intervento delle schede¹⁰² relative all'ambito attuativo preventivamente compilate, con il supporto dell'Assistenza Tecnica, sulla base delle informazioni attualmente disponibili;
- l'apporto di eventuali modifiche e la validazione di tali schede da parte dei promotori di intervento;
- la definizione delle schede riguardanti l'ambito gestionale da parte del coordinatore e dei promotori del Programma, sempre con il supporto dell'Assistenza Tecnica;
- l'integrazione di tutte le schede e la validazione della versione iniziale dell'Agenda ad opera del coordinatore e dei promotori del Programma e la sua diffusione presso tutti i partner.

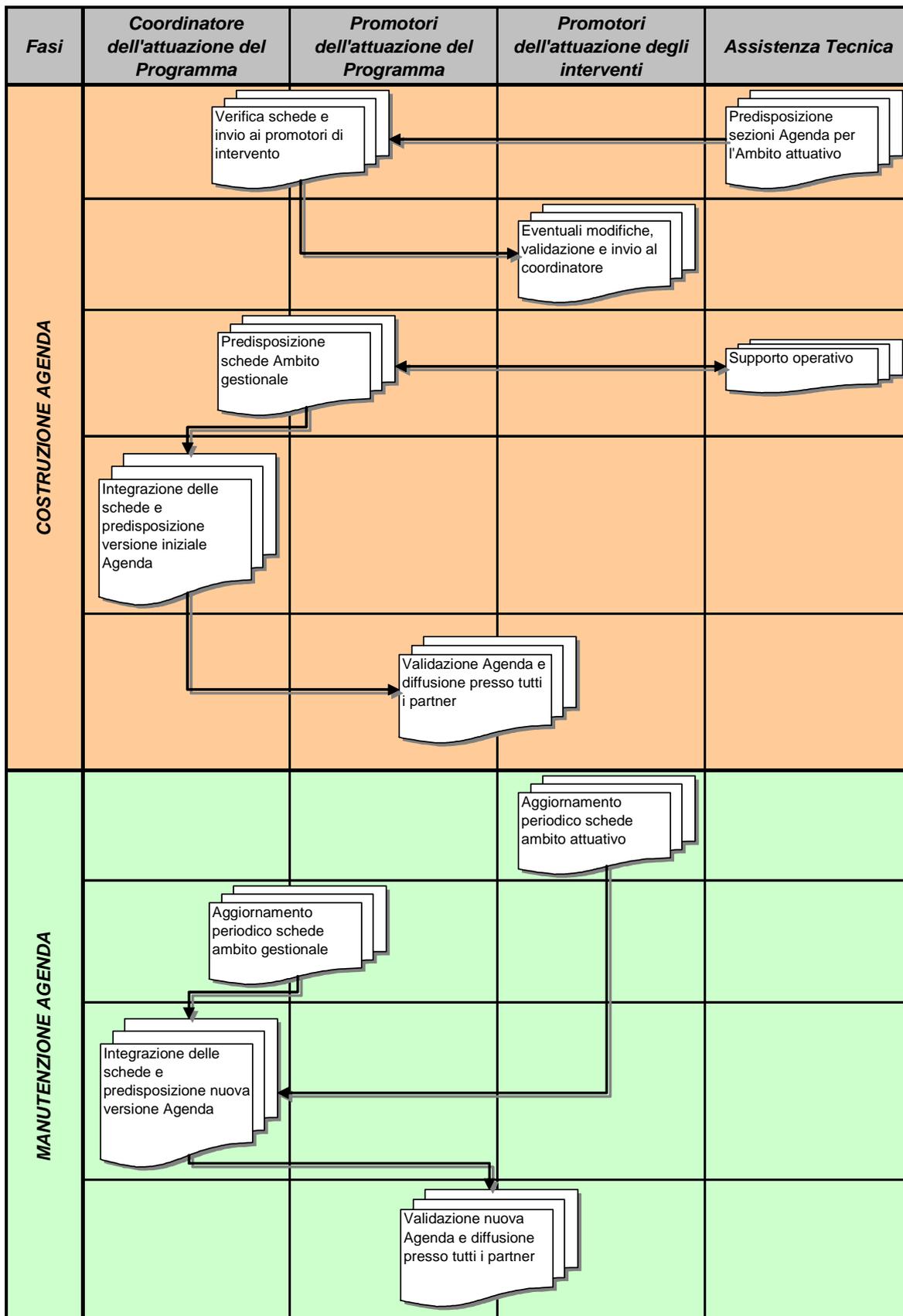
¹⁰² In allegato si forniscono alcuni esempi di schede relative a diverse tipologie di soggetto e ai due ambiti di intervento gestionale e attuativo.

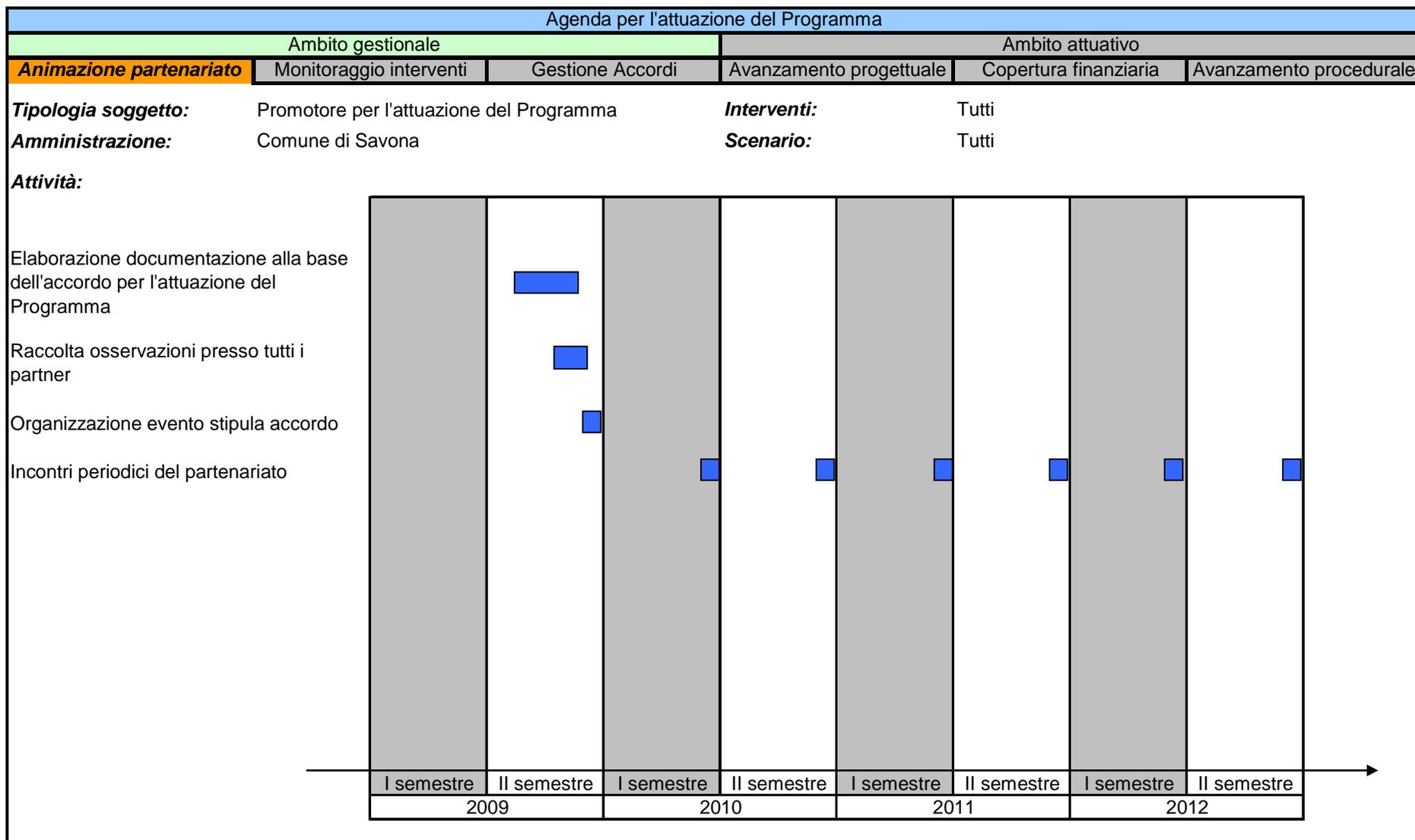


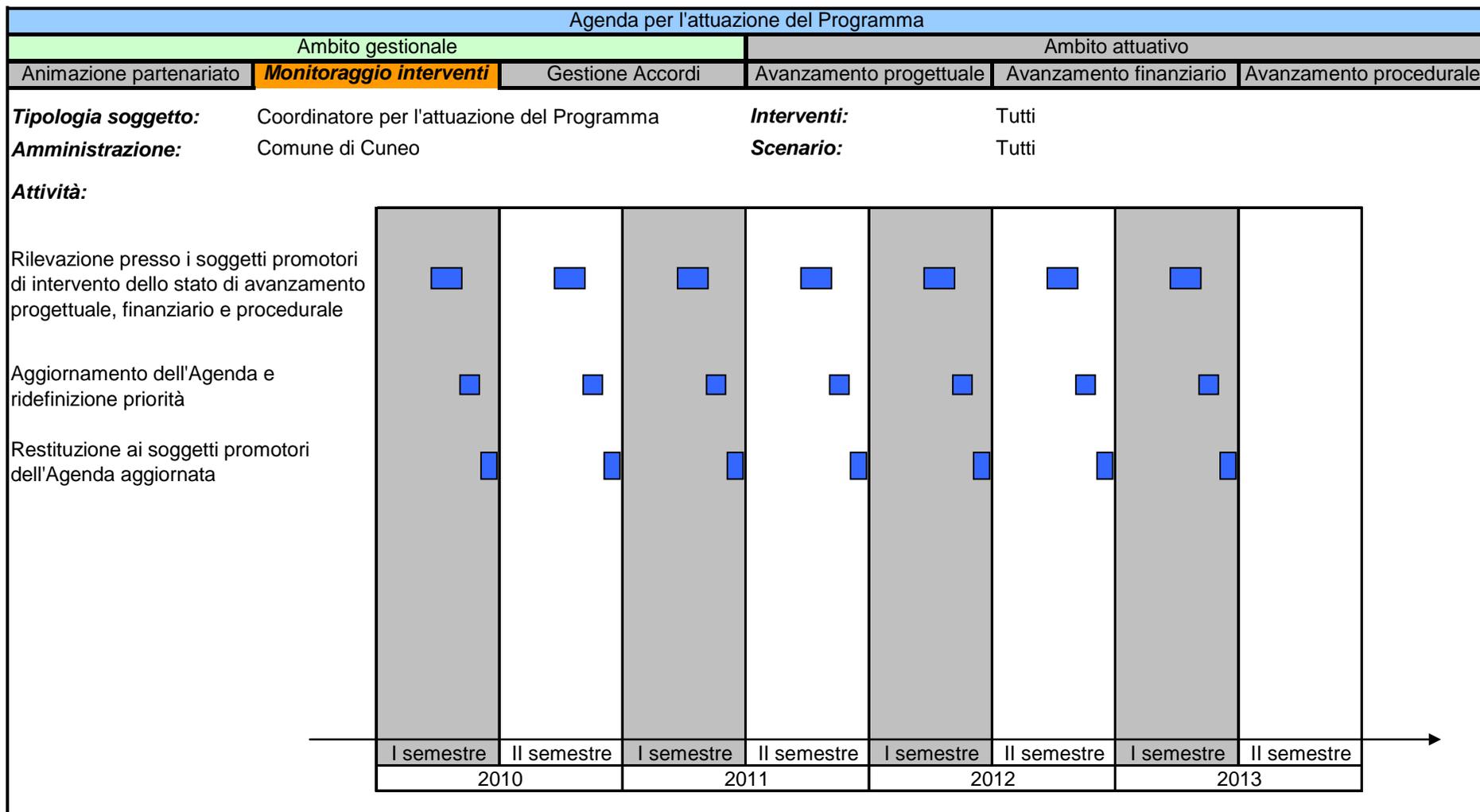
Tale documentazione potrebbe costituire un allegato dell'accordo per l'attuazione del Programma insieme al richiamo, all'interno dell'accordo stesso, sulle responsabilità dei diversi soggetti relativamente all'aggiornamento dello strumento gestionale.

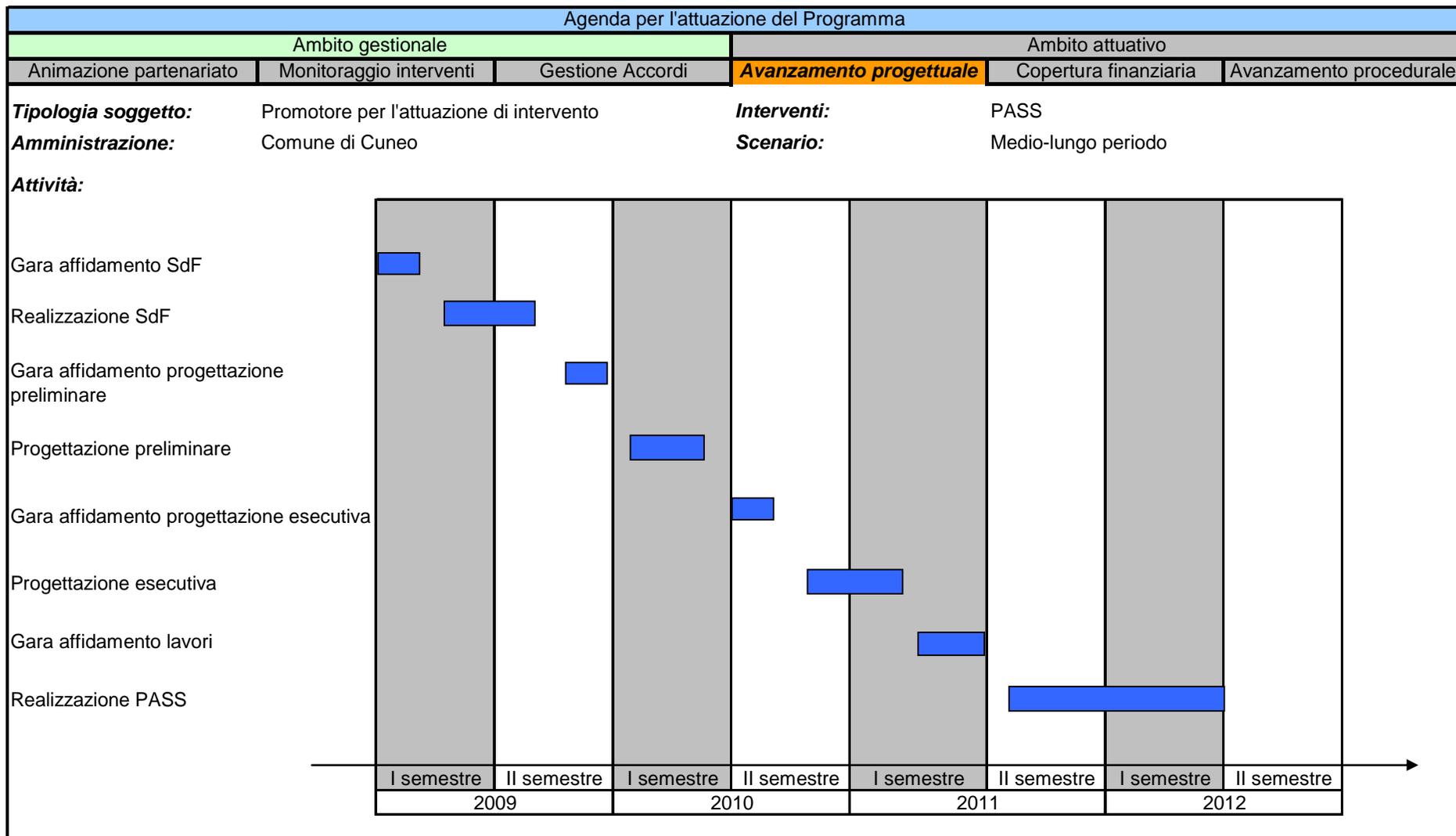
La fase di manutenzione prevede una costante attività di aggiornamento delle schede riferite ai due ambiti gestionale e attuativo, attraverso il supporto del coordinatore e dei promotori del Programma e la conseguente validazione di nuove versioni dell'Agenda con cadenza, ad esempio, semestrale in occasione di incontri partenariali periodici.

Durante la fase di avvio dell'operatività dell'Agenda, inoltre, potranno essere introdotte alcune innovazioni volte a supportare, finito il periodo di Assistenza Tecnica, i diversi soggetti nell'attività di manutenzione dell'Agenda. Tali innovazioni potranno riguardare la definizione di un abaco dei processi, ovvero la stesura di elenchi di procedure riferite alle diverse sezioni dello strumento gestionale sulla base dei quali sviluppare l'attività di progressivo aggiornamento. Infine, parallelamente alla definizione del portale dedicato all'attività di comunicazione del Programma, alcune funzionalità dell'Agenda e i protocolli di scambio delle informazioni relative alla sua manutenzione potranno subire un processo, più o meno elevato, di informatizzazione.









5.4. GLI ACCORDI

Come illustrato nei precedenti paragrafi, la stipula di accordi è un momento fondamentale di coesione del partenariato e di formalizzazione di intenti ed impegni. Si ritiene dunque, di dover dedicare una attenzione particolare a detti strumenti, tracciando brevemente l'iter finora percorso dal progetto.

Allo stato attuale sono stati prodotti differenti testi di accordi, con finalità diverse e differenti coinvolgimenti - seppur coerenti alla strutturazione delle operatività.

Va innanzitutto citata *la bozza di accordo proposta nel novembre 2008 dal Porto di Savona*, rivolto ai Comuni di prima adesione e finalizzato alla coerente individuazione e valorizzazione ai fini logistici di aree produttive dismesse o in via di trasformazione, nell'ottica di una loro ottimizzazione e con un concetto di rete. L'accordo definisce la necessità dell'istituzione di un tavolo di lavoro volto a sviluppare tutte le possibili sinergie tra i soggetti pubblici e imprenditoriali dell'area piemontese e gli operatori portuali presenti nello scalo. Tale strumento costituisce il principale nucleo attivo della negoziazione e dell'incontro fra pubblico e privato e necessita di un importante stimolo all'attivazione. Le attività di assistenza tecnica post rapporto potranno essere volte anche a dettagliare ed organizzare le azioni assolutamente propedeutiche a partire dalle seguenti :

- comunicazione dei contenuti ai Comuni in coerenza con l'estensione dell'area del PT;
- definizione dei ruoli dei soggetti coinvolti- con l'individuazione di un soggetto coordinatore
- descrizione di impegni delle parti
- definizione dei processi decisionali e del loro iter di adozione
- individuazione di luogo e tempistiche di svolgimento degli incontri

L'accordo fra i soggetti territoriali proposta il 7 luglio 2009 dal Comune di Cuneo cura un altro aspetto fondamentale per la costruzione delle operatività. Esso è volto ad individuare gli impegni fra le parti pubbliche coinvolte nella realizzazione degli interventi infrastrutturali. Può essere considerato strumento propedeutico all'individuazione e stesura dell'APQ. Anche detto strumento deve essere nuovamente rivisto alla luce delle progressioni occorse al PT in questi mesi, affinato nel testo, condiviso e stipulato.

Infine, anche se solo in ordine di elencazione, ma non certo di importanza, va citato l'Accordo di Programma Quadro con cui i soggetti capofila desiderano sostenere l'effettiva realizzazione del Progetto di Territorio.



Per la sua definizione è indispensabile innanzitutto valutare i lavori delle Regioni relativamente alla finanziabilità e coinvolgere, laddove possibile il Ministero. Anche per la stesura di tale accordo dovrà essere organizzato un tavolo di lavoro interregionale e coordinata da parte dei promotori la definizione dei contenuti e delle tempistiche di implementazione.

In allegato si riportano i testi già proposti e le eventuali revisioni degli stessi in coerenza con il mutamento degli scenari temporali.

5.5. IL NODO DELLA FINANZIABILITÀ

Durante il periodo di affiancamento successivo alla consegna del Rapporto Finale sarà dedicata particolare attenzione al tema della finanziabilità che attualmente, come evidenziato dall'attività valutativa, costituisce il nodo di maggiore criticità rispetto alla fattibilità del sistema di interventi delineato. I percorsi orientati al reperimento delle risorse finalizzate alla realizzazione di ciascuna opera saranno declinati all'interno dell'Agenda per l'attuazione del Programma e definiti nel loro progressivo sviluppo attraverso il confronto con i diversi soggetti promotori di intervento.

Si auspica inoltre che, nello stesso periodo, potranno essere condivisi a livello partenariale gli esiti dei tavoli di lavori istituiti in seno alle due Regioni al fine di verificare coerenze e opportunità nell'ambito della programmazione di livello regionale e l'effettiva percorribilità dell'ipotesi di costruzione di un Accordo di Programma Quadro a carattere interregionale dedicato a sostenere la realizzazione degli interventi ritenuti prioritari¹⁰³.

In termini generali è però possibile individuare per ogni intervento quali saranno i canali prioritari di finanziamento lungo i quali esercitare una positiva azione partenariale al fine di migliorare il quadro della finanziabilità delle singole opere e del Progetto di Territorio nel suo complesso. Il quadro delle risorse attivabili è schematicamente descritto nella tabella successiva.

¹⁰³ In linea generale, nella tabella successiva, il finanziamento tramite APQ interregionale è stato indicato in relazione agli interventi che hanno ottenuto una valutazione di priorità più elevata per entrambi gli scenari attuativi.

ID	Intervento	Scenario attuativo	Fonti prioritarie di finanziamento						
			Risorse nazionali per infrastrutture strategiche	APQ inter-regionale	Linee d'azione FESR	Linee d'azione FAS	Programmi Agenzie nazionali	Risorse regionali provinciali e comunali	Partenariato pubblico-privato
Interventi cardine di scenario									
1	Completamento del Traforo del Colle di Tenda (Tenda bis)	Medio-lungo periodo	✓				✓		
2	Potenziamento della ss.21 del Colle della Maddalena	Medio-lungo periodo	✓				✓		
3	Elettificazione della ferrovia Cuneo-Nizza	Medio-lungo periodo	✓				✓	✓	
Interventi cardine di contesto									
1A	Completamento dell'Autostrada Asti – Cuneo. Lotto I.6 (Tratto Circonvallazione di Cuneo SS231-SP422 (exSS22))	Breve periodo	✓				✓		
2A	Completamento dell'Autostrada Asti – Cuneo. "Lotto I.7 "(Raccordo Cir.Cuneo-Tenda)	Medio-lungo periodo		✓			✓	✓	
3A	Potenziamento ed ammodernamento della linea Torino-Fossano-Cuneo – Nizza con raddoppio della tratta Fossano-Cuneo	Medio-lungo periodo	✓	✓			✓	✓	
4A	Potenziamento ed ammodernamento della linea Torino - Fossano –Savona con raddoppio della tratta Ceva – S. Giuseppe	Medio-lungo periodo		✓			✓	✓	
5A	Aurelia Bis (tratto da Savona-Corso Ricci – Legino)	Medio-lungo periodo	✓	✓				✓	
6A	Bretella autostradale Albenga-Millesimo-Predosa	Medio-lungo periodo	✓	✓		✓		✓	
7A	Asse orizzontale costiero di collegamento funzionale	Medio-lungo periodo	✓	✓				✓	

Interventi complementari di I livello									
1B	Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo (PASS) nell'area del MIAC (Cuneo). Infrastrutture logistiche e connessioni con le reti trasportistiche.	Medio-lungo periodo		✓	✓	✓		✓	✓
2B	Nuovo nodo di interscambio modale a Fossano con rilocalizzazione dello scalo merci in località Madonna dei Campi / Cussagno	Medio-lungo periodo		✓		✓		✓	
3B	Prolungamento della tangenziale di Fossano- casello di Tagliata	Breve periodo		✓			✓	✓	
4B	Realizzazione dello svincolo tra la S.P. n. 428 e la tangenziale di Fossano (S.S. 231)	Breve periodo		✓				✓	
5B	Adeguamento raccordo ferroviario ex Acna di Cengio	Medio-lungo periodo				✓		✓	✓
6B	Adeguamento dell'assetto infrastrutturale dell'area ex ACNA di Cengio	Medio-lungo periodo		✓		✓		✓	✓
7B	Realizzazione nuovo raccordo ferroviario a servizio delle aree ex Ferrania	Breve periodo		✓				✓	
8B	Realizzazione nuovo svincolo alla S.P. n° 29 del colle di Cadibona - Variante di Vispa - in località Moncavaglione	Breve periodo		✓			✓	✓	
9B	Realizzazione dell'ultimo lotto del raccordo tra la S.P. n.29 e la S.P. n. 15 (circonvallazione di Carcare)	Breve periodo		✓				✓	
10B	Realizzazione ponte di collegamento tra le aree industriali di Bragno e quelle di San Giuseppe di Cairo M.tte	Medio-lungo periodo						✓	
11B	Riqualficazione del Parco Roya	Medio-lungo periodo	✓	✓				✓	✓

Interventi complementari di II livello									
1C	Potenziamento e rivitalizzazione dell'Aeroporto di Cuneo Levaldigi	Medio-lungo periodo	✓					✓	
2C	Collegamento tra il casello autostradale (A33 Asti-Cuneo) di S. Albano Stura (loc. Ceriolo) e la tangenziale di Fossano (S.S. 231) in Località S. Sebastiano	Breve periodo					✓	✓	
3C	Svincolo autostradale di Bossarino	Breve periodo	✓				✓	✓	
4C	Progetto di riorganizzazione delle funzioni di intermodalità e sosta del nodo viario di Legino	Breve periodo						✓	
5C	Recupero di via Gramsci tramite la realizzazione di un sottopasso veicolare	Breve periodo						✓	
6C	Direttrice di collegamento porto di Savona autostrada e sue possibili opzioni di adeguamento	Breve periodo	✓			✓		✓	
7C	Adeguamento della penetrazione urbana costiera lato ponente, anche in dipendenza della nuova strutturazione dei collegamenti porto-autostrada e tra i due bacini portuali di Savona e Vado	Breve periodo	✓			✓		✓	
8C	Realizzazione di un People Mover tra la stazione ferroviaria "Mongrifone" di Savona e Piazza del Popolo	Breve periodo						✓	✓
9C	Completamento della viabilità di cornice per la connessione delle aree industriali Bragno – S. Giuseppe tramite la S.P. 36 con le aree industriali Ferrania e con la S.P. 29 – Autostrada A6	Breve periodo						✓	
10C	Ripristino binario ferroviario di svincolo a servizio dell'area ex-FIAT	Medio-lungo periodo						✓	✓
11C	Completamento della Circonvallazione EST di Carmagnola	Breve periodo					✓	✓	



12C	Completamento strada tangenziale di Mondovì e raccordo con la SS 28.	Breve periodo						✓	
13C	Elettrificazione linea ferroviaria Cuneo-Mondovì	Medio-lungo periodo						✓	
14C	Realizzazione nuovo ponte di collegamento tra l'area artigianale Carpeneto e l'ex strada statale nr. 29 del colle di Cadibona – Comune di Cairo M.tte	Breve periodo		✓				✓	
15C	Soluzione innovativa per la movimentazione delle merci	Medio-lungo periodo						✓	✓
16C	Realizzazione del Casello Carmagnola Sud Autostrada Torino-Savona	Breve periodo		✓			✓	✓	
17C	Viabilità di Ventimiglia	Medio-lungo periodo	✓					✓	
18C	Interventi sulla viabilità nel Comune di Bordighera	Breve periodo						✓	
19C	Riassetto della viabilità di fondovalle della Valle Armea e sistemazione idrogeologica	Breve periodo						✓	
20C	Adeguamento alle norme di prevenzione incendi del piano terra del Mercato dei Fiori di Valle Armea per realizzazione autorimessa	Breve periodo		✓				✓	
21C	Potenziamento di un polo per la cantieristica navale minore alla foce del torrente Armea con realizzazione di una darsena di servizio e collegamento viabile con la via Aurelia	Breve periodo						✓	✓
22C	Lavori di realizzazione nuovo ponte sulla S.P. 548	Breve periodo						✓	
23C	Raccordo SS 28 e messa in sicurezza del rio Oliveto	Breve periodo		✓				✓	
24C	Creazione di rete alternativa per la mobilità sostenibile (ciclabile)	Breve periodo						✓	

5.6. IL PORTALE PER LO SCAMBIO E LA COMUNICAZIONE

Al fine di attivare un canale privilegiato di scambio, essenziale sia alla costruzione della decisionalità progettuale sia alla fluidificazione delle attività, si è delineato uno strumento informativo atto a coordinare ed accompagnare gli attori istituzionali coinvolti nel passaggio dal progetto all'attuazione del programma.

Lo strumento web, progettato per facilitare le relazioni di tipo collaborativo fra gruppi di persone che condividono interessi e attività lavorative, sarà accessibile attraverso un link diretto. Altre Amministrazioni aderenti al Progetto di Territorio o soggetti valutati in seguito avranno la possibilità di interagire usufruendo dello stesso strumento, raggiungibile da un qualsiasi browser - esempio Mozilla Firefox o Internet Explorer - tramite la rete internet. Per l'utilizzo della web application non saranno necessarie installazioni di software lato client, ovvero sui personal computer in dotazione alle Amministrazioni accreditate.

Gli utenti del sito web sono i partner del Progetto di Territorio, gli operatori locali, i visitatori del sito web del Comune di Cuneo e di altre amministrazioni, con diverse gerarchie di accesso. La gerarchia è necessaria per determinare la classe di funzioni a disposizione di ogni utente e l'insieme dei privilegi, assegnati singolarmente ad ogni utente registrato, determina la visibilità delle informazioni all'interno del proprio gruppo di lavoro e nelle varie sezioni del sito web.

Tutte le funzioni, semplici e intuitive, sono studiate per garantire una veloce ed efficace manutenzione evolutiva, e permettono di aggiornare contenuti e interfacce con semplicità nel momento in cui vengono rilevate le modalità di interazione degli utenti, sia nella fase iniziale che nella manutenzione ordinaria.

5.6.1 HOME PAGE

L'aspetto grafico della home page è in linea con gli standard definiti dal W3C e con le regole di accessibilità. La necessità di evidenziare il percorso di navigazione ed i contributi testuali, come di favorire una panoramica immediata ed intuitiva di tutte le sezioni del sito, ha orientato l'impostazione del layout grafico verso un colore neutro per lo sfondo (background) e colori accesi per i contenuti in evidenza.



Martedì 15 Settembre 2009 | Comune di Cuneo | Comune di Savona | Provincia di Imperia | Profilo utenti

Home | Archivio documenti | Forum | Area riservata | Contatti

Progetto di territorio

Il Progetto di Territorio per lo sviluppo e implementazione degli asset strategici del territorio cuneese nel contesto della piattaforma territoriale transnazionale ligure-piemontese ha come ambito territoriale di riferimento un'area vasta interregionale che include il Piemonte centro-meridionale ed il Ponente Ligure.

Il PT individua un panel di interventi di carattere infrastrutturale e logistico, finalizzati a creare un sistema che, attraverso la valorizzazione delle eccellenze produttive delle Province di Cuneo, Savona e Imperia e la sistematizzazione delle potenziali sinergie, sia in grado di favorire lo sviluppo del territorio e di supportare le economie locali nella competizione, verso traguardi internazionali.

L'area vasta si colloca, sotto il profilo logistico, in una posizione favorevole, essendo inserita in un contesto interessato da due corridoi transeuropei - quali il **Corridoio V Lisbona - Kiev** ed il **Corridoio 24 Asse dei due mari**, che collega l'**Arco Ligure con Rotterdam** transitando per **Genova e Alessandria**. Tali elementi, se correttamente intercettati, assicurano una importante saldatura all'Europa in entrambe le direzioni ovest est e sud nord come anche il **Porto di Savona**, terminale dell'Autostrada del mare, offre l'opportunità di aprirsi ad altre rilevanti direttrici di traffico.

Il sistema infrastrutturale-logistico integrato intende creare una *maglia di interconnessione con le grandi vie di comunicazione europee* e potenziare i collegamenti tra i territori interni, affidando al **Porto di Savona** un ruolo centrale, soprattutto nell'ottica di uno sviluppo d'area vasta in chiave transfrontaliera.

Partecipano al progetto:
Comune di Cuneo
Comune di Savona
Provincia di Imperia

Utenti online
1 utente online

Programmi innovativi di sviluppo urbano e territoriale promossi dal **Ministero delle Infrastrutture e Trasporti**

Copyright © 2009

Una volta effettuata la registrazione, l'utente può interagire con le varie sezioni del sito in base al proprio livello di abilitazione. Il menù orizzontale, ben evidente in tutte le pagine, consente la navigazione e definisce il percorso che gli utenti potranno seguire.

Dal menù orizzontale si accede facilmente alle principali sezioni del sito web:

- **ARCHIVIO DOCUMENTI:** sezione riservata alla documentazione tecnica prodotta. Potranno essere consultati gli studi e gli elaborati relativi al Progetto di Territorio, i singoli interventi, nonché le varie fasi di attuazione del Programma;
- **FORUM:** sezione dedicata alla concertazione territoriale ed allo scambio e condivisione di informazioni sullo stato di avanzamento del Programma, alla programmazione e comunicazione degli appuntamenti previsti in agenda;
- **AREA RISERVATA:** in questa sezione è possibile accedere alle funzioni protette da password e differenziate in base al ruolo degli utenti.
- **CONTATTI:** in questa sezione, oltre ai contatti dei due responsabili del procedimento e l'elenco degli enti locali coinvolti nel PT, è stato predisposto uno schema (form) per l'invio dei messaggi.



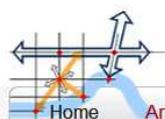
5.6.2 ARCHIVIO DOCUMENTI

L'ARCHIVIO DOCUMENTI è la sezione principale dello strumento web e contiene i principali documenti formali e/o di lavoro elaborati nel corso del processo, compresi i resoconti degli incontri e dei tavoli.

I documenti sono classificati per area tematica e tipologia, oltre alla data di inserimento, e alcuni file archiviati saranno accessibili solo agli utenti autorizzati, mentre altri potranno essere consultati anche dal pubblico, ovvero dagli utenti non abilitati. Il sistema consente di caricare, scaricare gestire e visualizzare i documenti nei principali formati - pdf, doc, txt, jpg, gif, png, html, zip, rar - e, per ogni singolo documento, sono presenti funzioni automatiche di registrazione del numero di consultazioni effettuate.

Per caricare un documento è sufficiente fare click sull'icona "invia file" e si aprirà una maschera che permetterà di caricare un file dal proprio computer o di trasferire un file da un altro server.

Dall'icona "cerca documento" è possibile impostare le funzioni di ricerca per tutti i file caricati e pubblicati nella sezione archivio documenti.



Home

Archivio documenti

Forum

Area riservata

Contatti

search...

Home » Archivio documenti



Indice Download



Cerca documento



Invia File

Cerca un documento

Cerca parola chiave:

Seleziona la Categoria:

Ordinamento: Inverti

Cerca per: Non

Dove cercare:

Copyright © 2009

5.6.2.1 FORUM

Entrando nella sezione FORUM, gli utenti abilitati troveranno un insieme di messaggi raggruppati in discussioni (*topic*) o temi di interesse comune e un indice delle discussioni attive.

La sezione Forum dispone di funzioni per:

- Attivare una discussione » gli utenti abilitati potranno attivare un tema di interesse comune.
- Verificare nuovi post » il sistema segnala i messaggi non ancora letti.
- Rispondere ad un preciso messaggio » o modificare un messaggio già inviato.
- Inserire un annuncio in bacheca.



Martedì 15 Settembre 2009 | Comune di Cuneo | Comune di Savona | Provincia di Imperia | Profilo utenti

Home Archivio documenti **Forum** Area riservata Contatti

Home • Forum

Discussioni recenti | Le mie discussioni | **Categorie** | Il mio profilo | Rules | Aiuto

Cerca nel forum Vai

Benvenuto/a,
Mostra ultimi interventi | Il mio profilo | Logout | Annunci | Ricerca avanzata

PROVA CUNEO

Modifica | Cancella | Aggiungi nuovo | Pannello di controllo degli annunci

08/27/2009 00:00
Testo finto di prova, Testo finto di prova testo finto di prova testo finto di prova. [Leggi tutto...](#)

Forum Comuni
1 (1 attualmente in lettura da) clo

Segna tutti i forum come letti

Segna tutti i forum come letti

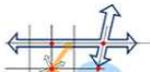
Online 1 Member e 0 Ospiti

Forum Comuni Statistiche del Forum

5.6.3 CALENDARIO/AGENDA

La sezione AGENDA, visibile nella colonna di destra della home page, è configurata per la gestione di incontri o appuntamenti collegati all'attuazione del Programma. Facendo click sul calendario si accede alla pagina principale con gli eventi programmati. Abbiamo implementato una funzione che consente l'invio di una notifica via e-mail agli utenti del gruppo, all'atto dell'inserimento di un nuovo evento o appuntamento in calendario.

La procedura per gestire ed aggiornare gli eventi in agenda è facilitata dall'editor che consente la formattazione dei contenuti e l'inserimento di immagini e link all'interno della scheda evento.



Home Archivio documenti Forum Area riservata Contatti

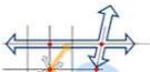
Home

Navigation controls for the calendar:

- ← 2009 →
- Ordina per Anno
- Ordina per Mese
- Ordina per Settimana
- Vedi Oggi
- Cerca
- Vai ad un mese specifico

15 Settembre 2009

	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
31		1	2	3	4	5	6
36		08:00 Hello world!	DEMO DAY	08:00 DEMO DAY			
7		8			11	12	13
37							
14		15	16	17	18	19	20
38							
21		22	23	24	25	26	27
39		08:00 cfgvnfhd				08:00 Evento	



Home Archivio documenti Forum Area riservata Contatti

Home



Modifica evento

Comune:

Soggetto:

Categorie

Livello di Accesso:

Colore Evento

Attività

Rich text editor toolbar:

- Rich text formatting: Bold, Italic, Underline, ABC, Bulleted list, Numbered list, Indent, Outdent, Styles, Format, Font family.
- Rich text editing: Undo, Redo, Link, Unlink, Image, Table, Table border, Table border style, Table border color, Table border width, Table border height, Table border collapse, Table border separate, Table border merge, Table border split, Table border delete, Table border insert, Table border move, Table border resize, Table border rotate, Table border zoom, Table border zoom reset, Table border zoom in, Table border zoom out, Table border zoom full, Table border zoom default.

Luogo

Contatti



ALLEGATI

VERBALI INCONTRI
NOTA SULLA FINANZIABILITA' DEGLI INTERVENTI CONTENUTI NEL PTI
SCHEDE INTERVENTI AGGIORNATE
TESTO IMPEGNI 7 LUGLIO
BOZZA TESTO IMPEGNI PER CONDIVISIONE



Verbali Incontri

VERBALE
AVANZAMENTO LAVORI
Incontro con Autorità Portuale di Savona

PARTECIPANTI		DATA
Nome	Ruolo	21 aprile 2009
Alberto Pozzobon	Responsabile “Programmazione e Studi”- Autorità Portuale di Savona	PERIODO ____/____
Gloria Cerliani	Ass. tecnica Progetto di Territorio	LUOGO
Giovanni Poleggi	Ass. tecnica Progetto di Territorio	Savona
Claudia Pittorru	Ass. tecnica Progetto di Territorio	

ARGOMENTI SPECIFICI

Illustrazione stato avanzamento del *Progetto di Territorio per lo sviluppo e implementazione degli asset strategici del territorio cuneese nel contesto della piattaforma territoriale transnazionale ligure-piemontese*. Verifica delle sinergie con le linee di sviluppo del Porto di Savona Vado, al fine di impostare azioni efficaci e convergenti nella seconda fase del Progetto di Territorio.

ATTIVITÀ SVOLTE

Incontro con Ing. Pozzobon, responsabile del Settore “Programmazione e Studi” dell’Autorità Portuale di Savona

CRITICITÀ RICONTRATE E INDICAZIONI EMERSE

L’incontro si è aperto con una breve descrizione da parte dell’Assistenza Tecnica dello stato di avanzamento del Progetto di Territorio, di cui è stato consegnato il “Rapporto Intermedio -Marzo 2009”.

E’ stato chiesto all’Ing Pozzobon di verificare se, fra gli interventi contenuti nel Progetto di Territorio, ve ne siano alcuni che possano ritenersi prioritari per l’Autorità Portuale, alla luce delle prospettive di sviluppo del Porto.

In primo luogo l’ing. Pozzobon ha evidenziato l’importanza di realizzare l’ampliamento del tratto di Aurelia –bis tra Albissola Superiore e Savona (cfr. intervento 5A), che permetterebbe di gestire meglio il traffico portuale, attualmente gravante sulla città. Tale opera è ormai da ritenersi improcrastinabile alla luce delle previsioni di sviluppo portuale non solo derivante dall’ormai consolidata presenza del Terminal dedicato “Costa Crociere”, ma anche dal traffico merci che interessa il porto di Savona –il quale ha mantenuto molte attività (sia convenzionali sia rinfuse) nonostante l’espansione di Vado.

E’ stato descritto il funzionamento del Porto di Savona-Vado, con riferimento alle diverse attività ed agli operatori che gestiscono i vari Terminals (aspetti sintetizzati nella brochure “Port Guide 2009- Savona e Vado Ligure”, consegnata ad Ecosfera) e sono stati illustrati i progetti realizzati, in corso e futuri promossi dall’Autorità Portuale.

Tra i progetti di sviluppo è stato evidenziato quello riguardante la realizzazione prevista per il 2012 -2013 del nuovo Terminal Container nel bacino di Vado Ligure, che sarà gestito dal gruppo AP Moeller Maersk e che avrà una potenzialità annua di 720.000-750.000 TEU. A tal proposito è stato sottolineata la necessità

di realizzare il nuovo svincolo autostradale di Bossarino (cfr. intervento 3C), che colleghi la A10 al bacino di Vado Ligure, al fine di intercettare e canalizzare sulle arterie autostradali il maggior traffico derivante dalla creazione del nuovo Terminal senza gravare sulla viabilità locale dei comuni interessati.

Altro progetto in corso promosso dall'Autorità Portuale è la realizzazione del prototipo del sistema metro-cargo, che permetterà il trasferimento orizzontale (invece del convenzionale verticale tramite sollevamento) dei container al fine di abbattere costi e tempi delle rotture di carico (cfr. intervento 7D).

Con riferimento alle iniziative finalizzate a migliorare la connessione ferroviaria tra il Porto e i mercati, l'Ing Pozzobon ha evidenziato che mentre per il bacino di Vado è già stato costruito un nuovo raccordo ferroviario, per il bacino di Savona è più difficile realizzare un analogo progetto per la conformazione del costruito cittadino, è tuttavia possibile migliorare la gestione dell'attuale mobilità. E' stato poi ricordato che l'Autorità Portuale ha acquistato 4 locomotori elettrici di trazione (attualmente gestiti, in base ad una convenzione, dalla società Serfer del Gruppo Ferrovie dello Stato) che consentono il collegamento tra il Porto e varie destinazioni (Torino-Alessandria-Novara) e che hanno permesso di sfruttare la rete ferroviaria, prima sottoutilizzata per motivi legati ad un problema di pendenza di alcune tratte. Oggi inoltre sono assicurati servizi regolari fino all'interporto di Rivalta Scrivia. Si è anche accennato al servizio di funivia per il trasporto del carbone, che collega il Terminal Miramare delle rinfuse solide con S. Giuseppe di Cairo, dove è presente il parco di stoccaggio. Negli ultimi anni è stato realizzato un nuovo impianto di sbarco del carbone sulla Darsena Alti Fondali (Savona) nel quale sarà realizzato un sistema di nastri trasportatori (oggi in costruzione) per il collegamento con la rete funiviaria. Detta infrastruttura attualmente non può essere che utilizzata per il carbone.

Con riferimento al nuovo Terminal Container l'Ing. Pozzobon ha sottolineato che allo stato attuale non è possibile fare previsioni sui flussi merceologici che interesseranno il terminal stesso. E' sicuramente importante lavorare alla predisposizione di aree retroportuali che in primo luogo offrano la possibilità di gestione dei futuri traffici e che in seconda istanza daranno l'opportunità al territorio di sviluppare attività di manipolazione/lavorazione delle merci. L'Autorità Portuale ritiene opportuno che venga creato un sistema logistico diffuso piuttosto che una grande piattaforma logistica centralizzata, in quanto soluzione più coerente con la struttura imprenditoriale del territorio (costituita prevalentemente da piccole e medie imprese) ma anche in armonia con la struttura del Porto di Savona-Vado. A tal proposito si lavorerà congiuntamente per delineare/mappare le aree retroportuali attuali e future (a partire da quelle inserite nel PT) individuando, laddove possibile l'utilizzo e/o la vocazione specifica secondo le linee strategiche del Progetto di Territorio.

Con riferimento alla possibilità che l'Aeroporto di Cuneo svolga attività di cargo ed alle potenziali ripercussioni sulle attività del Porto, l'Ing. Pozzobon ha sottolineato che le attività di Porti e Aeroporti sono tra loro complementari e non conflittuali, dal momento che riguardano trasporto di merci diverse (l'aeroporto tratta merci deperibili -ad es. fiori, alimentari freschi- ovvero merci di pregio). In tale contesto è stato segnalato l'Aeroporto di Villanova D'Albenga nella cui gestione è coinvolto il Gruppo Orsero, proprietario della società Reefer Terminal, uno dei più importanti operatori del bacino di Vado (dove gestisce il primo terminal nel Mediterraneo per i traffici di frutta e l'attuale terminal container).

Sono stati infine richiesti i dati di importazioni e esportazioni per il tramite del Porto riguardanti la provincia di Cuneo ma l'Autorità Portuale non è solita trattare questo tipo di dettaglio informativo (forse reperibile c/o la Dogana). L'ing. Pozzobon ha comunque evidenziato che il Porto di Savona Vado è un porto prevalentemente di importazione e che l'impegno dell'Autorità si dirige fortemente nel favorire l'export.

Infine è stato fatto un accenno alla "Linea autostrade del mare per la Sicilia", nuovo prodotto del Porto da portare a conoscenza delle imprese.

RIMODULAZIONE AZIONI E NUOVI TASK

L'Autorità Portuale si è resa disponibile a inviare ad Ecosfera la seguente documentazione:

- brochure dell'Autorità Portuale utilizzata in occasione dell'incontro di maggio 2008 con i produttori cuneesi sostenuti dalla C.C.I.A.A. e dal Comune di Cuneo;
- dati di flussi attuali e previsioni flussi futuri, laddove disponibili;

- dettaglio delle aree individuate dall'Autorità per lo svolgimento di funzioni retroportuali e logistiche.

Verrà inoltre verificato lo stato dell'arte relativamente all'iniziativa di creare una vetrina di prodotti (liguri-piemontesi) nel Porto già proposta al territorio unitamente alla CCIAA e dal Comune di Cuneo.

ATTI VITÀ E TEMI PROSSIMO INCONTRO

I temi del prossimo incontro saranno stabiliti alla luce degli approfondimenti sulla documentazione messa a disposizione dell'Autorità Portuale. Risultano ad oggi prioritari per l'avanzamento del PT due argomenti:

- la mappatura delle aree retroportuali
- il contatto con soggetti privati che possano contribuire fattivamente alla costruzione e consolidamento del partenariato pubblico-privato.

Relativamente alla seconda attività sarà valutata con il Presidente Canavese l'opportunità di organizzare incontri con soggetti attivi e sensibili della comunità portuale savonese (a cominciare dal Gruppo Orsero, proprietario della società Reefer Terminal, uno dei più importanti operatori del bacino di Vado), al fine di promuovere la costruzione del partenariato pubblico/privato.

HANNO VERBALIZZATO G. CERLIANI E C. PITTORRU – AT ECOSFERA

VERBALE
AVANZAMENTO LAVORI
Incontro con C.C.I.A.A. di Cuneo

PARTECIPANTI

DATA

Nome	Ruolo	DATA
Vittorio Sabbatini	Segretario generale C.C.I.A.A. Cuneo	19 maggio 2009
Patrizia Mellano	Dirigente C.C.I.A.A. Cuneo	PERIODO _____ / _____
Claudia Barello	Resp. Ufficio Studi C.C.I.A.A. Cuneo	
Elena Lovera	Comune di Cuneo- Direzione Urbanistica, Settore Programmazione del Territorio	LUOGO Sede C.C.I.A.A. di Cuneo
Gloria Cerliani	Ass. tecnica Progetto di Territorio	
Claudia Pittorru	Ass. tecnica Progetto di Territorio	

ARGOMENTI SPECIFICI

Illustrazione stato avanzamento del *Progetto di Territorio per lo sviluppo e implementazione degli asset strategici del territorio cuneese nel contesto della piattaforma territoriale transnazionale ligure-piemontese.*

Richiesta dati/informazioni al fine di impostare azioni efficaci nella seconda fase del Progetto di Territorio.

ATTIVITÀ SVOLTE

Incontro con i rappresentanti della C.C.I.A.A. di Cuneo: Dott. Sabbatini, Dott.ssa Mellano, Dott.ssa Barello

CRITICITÀ RISCONTRATE E INDICAZIONI EMERSE

L'incontro si è aperto con una descrizione da parte dell'Ing. Lovera dello stato di avanzamento del Progetto di Territorio, di cui è stato consegnato ai rappresentanti della C.C.I.A.A il "Rapporto Intermedio - Marzo 2009", al fine di ottenere suggerimenti circa eventuali integrazioni.

Con riferimento alla strutturazione delle valutazioni che si effettueranno nella seconda fase di AT, si sono richiesti, inoltre, seguenti dati/informazioni relativi alle imprese operanti nelle aree interessate dal Progetto di Territorio:

- indicazione dei vari distretti industriali e delle filiere produttive, in termini di consistenza numerica, localizzazione, fatturato;
- dati di import/export divisi per settore(quantità, destinazione/provenienza).

È stato inoltre comunicato il recente inserimento della Provincia di Imperia all'interno del Progetto di Territorio.

Il Dott. Sabbatini, che riveste anche il ruolo di amministratore nel CdA della GEAC - Società di Gestione Aeroporto Cuneo Levaldigi S.p.A si è soffermato sull'intervento 1-C del PT relativo all'Aeroporto Levaldigi, che prevede anche l'insediamento di attività cargo. A tal proposito è stato sottolineato che il trasporto cargo ha senso solo se polarizzato e oggi solo Milano-Malpensa ha importanti volumi di cargo mentre Torino-Caselle non riesce ancora a far decollare tale servizio. Pertanto l'apertura al cargo, seppur realizzabile tecnicamente (le piste hanno già la lunghezza necessaria per accogliere aerei cargo), appare ancora prematura. Sicuramente dovranno essere verificati e potenziati i collegamenti viari e ferroviari intorno all'aeroporto. Sarà anche importante capire l'impatto che l'eventuale realizzazione di una zona franca a Ventimiglia (proposta della provincia di Imperia che presumibilmente sarà inserito nel PT) avrà sulla linea ferroviaria Cuneo-Nizza. Si è quindi accennato alle carenze del servizio ferroviario che disincentivano il trasporto via ferro a favore del trasporto via gomma (scelta che attualmente sta operando Michelin): elementi deterrenti sono non solo l'inaffidabilità del servizio dovuta ai frequenti ritardi, ma anche l'altezza delle gallerie spesso insufficiente per il passaggio di camion carichi su vagoni ferroviari.

Attualmente l'attenzione principale dell'Aeroporto di Cuneo è rivolta al traffico passeggeri: oltre ai consolidati collegamenti con Tirana e Bucarest, è stato riferito che Ryanair effettua da dicembre a febbraio voli per Londra, Dublino e Birmingham, che rappresentano un'importante opportunità per favorire il turismo montano. Sono inoltre già esistenti 3 voli settimanali che collegano Cuneo a Cagliari, hub di Ryanair. Per il prossimo inverno sono anche previsti voli Easyjet, mentre i voli estivi verso le isole Baleari registrano oggi un traffico di 100.000 passeggeri contro i 15.000 di tre anni fa. È stato anche accennato al bando europeo dell'E.N.A.C. (il cui esito si conoscerà entro l'estate) che, nel considerare Cuneo area "svantaggiata" sotto il profilo dei collegamenti, ha stanziato € 1.150.000 per la compagnia che si impegnerà a realizzare la tratta Cuneo- Roma Fiumicino, quale continuità territoriale.

Quindi il progetto cargo, pur essendo nei desideri e nei piani aeroportuali, non interessa l'immediato sviluppo dell'Aeroporto, a meno di innesti privati o nuovi sviluppi economici rilevanti.

Con riferimento al progetto del Polo Agroalimentare dei servizi per lo sviluppo- P.A.S.S. il Dott. Sabbatini ha riferito che la società cooperativa agricola COMPRAL - firmataria di una convenzione per l'acquisizione del diritto di superficie (mq.1600) per la realizzazione all'interno del P.A.S.S. di un Laboratorio di lavorazione e sezionamento carni - pur non essendo stata ammessa a finanziamento dalla Regione per il suddetto intervento, è comunque interessata a proseguire nel progetto. Anche FAI SERVICE SOC.COOP., che realizzerà all'interno del P.A.S.S. un'area a supporto dell'autotrasporto con servizio di distribuzione carburante, ha già ottenuto la variante urbanistica.

Appare quindi verosimile che entrambe le società presentino a breve la richiesta per il permesso di costruire ed ottengano dopo poco l'autorizzazione. Secondo il Dott. Sabbatini, relativamente ai suddetti interventi rimangono però ancora aperti due problemi da affrontare al più presto. In primo luogo, il M.I.A.C. non è favorevole ad accogliere la condizione di FAI SERVICE di entrare nella disponibilità di un'area di 20.000 mq. da destinare a parcheggio libero, in quanto ciò impedirebbe l'utilizzo dell'area stessa per altri scopi (ad es. finora l'area ha accolto annualmente la Grande Fiera D'Estate). In secondo luogo, l'insediamento di COMPRAL implicherà un ampliamento dell'attuale mattatoio, che già funziona al massimo della sua potenzialità, non con riferimento alla catena di macellazione, ancora suscettibile di ampliamento, quanto alla capienza frigorifera che oggi è già utilizzata al massimo. Infine, con riferimento al progetto di costituire una società consortile per dare una veste giuridica al comitato che ha finora lavorato sul progetto del P.A.S.S. e che abbia come principali finalità la promozione dell'iniziativa e la gestione in particolare legata ad aspetti patrimoniali relativi ai terreni, il Dott. Sabbatini ha manifestato l'interesse della C.C.I.A.A. a partecipare al costituendo soggetto giuridico.

Con riferimento alle relazioni tra Cuneo e Savona, è stato poi riferito che la C.C.I.A.A. di Cuneo, insieme alle Regioni Piemonte e Liguria, parteciperà al progetto promosso dall'Autorità Portuale di Savona di creare una vetrina di prodotti locali in un'area di 200 mq. posta alla base della "Torre Costa Crociere" sita presso il porto.

Infine è stato consegnato all'Ing. Lovera e all'Assistenza Tecnica il "Rapporto Cuneo 2009- L'economia reale dal punto di osservazione delle Camere di Commercio" redatto dalla Camera di commercio di Cuneo.

Durante la riunione l'Ing. Lovera ha dato inoltre comunicazione della recente richiesta (15 maggio '09) rivolta dal Ministero delle Infrastrutture ai comuni interessati da Progetti di Territorio, di produrre un elenco delle imprese locali (nonché dei prodotti divisi per settore merceologico) che siano interessate a rapporti commerciali (in particolare all'export) con Cina, Angola e Etiopia, elenco che sarà consegnato ai suddetti paesi in occasione del G8. Nel sottolineare l'importante opportunità di promozione delle imprese locali, è stato pertanto richiesto ai rappresentanti della C.C.I.A.A. di fornire tale elenco al Comune di Cuneo entro il 15 giugno p.v..

Il Dott. Sabbatini ha chiarito che al momento non esistono rapporti commerciali con L'Africa (ad eccezione di un recente inizio di relazioni con il Marocco ed un fallito tentativo di relazioni con la Costa d'Avorio), principalmente per motivi dovuti all'instabilità politica dei paesi africani. Al contrario si è detto molto interessato a favorire il rafforzamento del legame con la Cina, con la quale comunque sono già in corso rapporti commerciali, soprattutto nel settore agroalimentare e delle macchine agricole; la stessa C.C.I.A.A. di Cuneo da tre anni partecipa ad un manifestazione sul vino che si svolge in Cina. È stato però evidenziata la necessità, nell'export verso la Cina, di proteggere i prodotti e le tecnologie locali mediante marchi e soprattutto brevetti, perché in caso contrario si rischia la riproduzione dei prodotti italiani, con grave danno per l'economia delle imprese italiane, come già successo nel caso di esportazioni di rubinetteria e casalinghi delle imprese del distretto di Verbano-Cusio.

RIMODULAZIONE AZIONI E NUOVI TASK

La C.C.I.A.A. si è resa disponibile a fornire al Comune di Cuneo l'elenco delle imprese e dei prodotti da consegnare al Ministero nonché ad inviare ad Ecosfera la seguente documentazione, previa comunicazione da parte dell'AT dell'elenco dei Comuni di interesse:

- dati di import/export divisi per settore(prodotti, quantità, destinazione/provenienza);
- indicazione dei vari distretti industriali e delle filiere produttive, in termini di consistenza numerica, localizzazione, fatturato.

ATTIVITÀ E TEMI PROSSIMO INCONTRO

I temi dell'eventuale prossimo incontro saranno stabiliti alla luce degli approfondimenti sui dati e informazioni messi a disposizione della C.C.I.A.A.

HANNO VERBALIZZATO G. CERLIANI E C. PITTORRU – AT ECOSFERA

VERBALE
AVANZAMENTO LAVORI
Incontro con Confindustria Provincia di Cuneo

PARTECIPANTI

DATA

Nome	Ruolo	DATA
Nicolò Cometto	Ufficio Studi e Mercati-Confindustria Cuneo	19 maggio 2009
Sergio Masento	Segretario Tecnico Sezione costruttori Edili Confindustria Cuneo (ANCE CUNEO)	PERIODO
Stefania Brusa	Segretario Tecnico Sezione Meccanica Confindustria Cuneo	_____/____/____
Elena Lovera	Comune di Cuneo- Direzione Urbanistica, Settore Programmazione del Territorio	LUOGO
Gloria Cerliani	Ass. tecnica Progetto di Territorio	Sede Confindustria di Cuneo
Claudia Pittorru	Ass. tecnica Progetto di Territorio	

ARGOMENTI SPECIFICI

Illustrazione stato avanzamento del *Progetto di Territorio per lo sviluppo e implementazione degli asset strategici del territorio cuneese nel contesto della piattaforma territoriale transnazionale ligure-piemontese.*

Richiesta dati/informazioni al fine di impostare azioni efficaci nella seconda fase del Progetto di Territorio.

ATTIVITÀ SVOLTE

Incontro con i seguenti rappresentanti di Confindustria Cuneo: Dott. Cometto dell'Ufficio "Studi e Mercati"; Ing. Masento, Segr. Tecnico Sezione Costruttori Edili; Dott.ssa Brusa, Segr. Tecnico Sezione Meccanica e appartenente all'Ufficio "Studi e Mercati".

CRITICITÀ RISCONTRATE E INDICAZIONI EMERSE

L'incontro, al quale inizialmente ha preso parte per Confindustria solo il Dott. Cometto, si è aperto con una breve descrizione da parte dell'Ing. Lovera dello stato di avanzamento del Progetto di Territorio (di cui il Comune di Cuneo si è impegnato a consegnare a Confindustria il "Rapporto Intermedio -Marzo 2009") nonché con la richiesta di dati relativamente all'import/export delle imprese consociate a Confindustria Cuneo, divisi per settore merceologico e luogo di origine/destinazione.

Il Dott. Cometto ha tenuto a precisare che i dati a disposizione di Confindustria Cuneo provengono da due diverse fonti: una esterna ed una interna. La fonte esterna è Confindustria Roma e Confindustria Piemonte le cui elaborazioni si basano anche su dati Istat. L'altra è interna e consiste nell'elaborazione e analisi interna di dati derivanti da aziende consociate. Infatti Confindustria Cuneo, alla quale sono associate 1260 imprese, effettua trimestralmente un'analisi congiunturale relativa alle previsioni per il trimestre successivo sull'andamento dell'import-export, sul rapporto delle imprese con il credito e su altri aspetti del sistema economico. Tali previsioni vengono effettuate sulla base di questionari, inviati ad un campione di 600 consociate, delle quali però rispondono in linea generale da 120 a 180 imprese. Ogni anno viene inoltre redatto un report consuntivo relativo all'intera annualità, sulla base dei dati forniti dalle imprese

consociate.

La riunione è poi proseguita con l'Ing Masento e la Dott.ssa Brusa, Segretari Tecnici rispettivamente della sezione "Costruttori Edili" e "Meccanica", ai quali l'Ing. Lovera e l'Assistenza Tecnica hanno illustrato il Progetto di Territorio, con particolare riferimento agli aspetti logistici. L'Ing. Masento, dopo aver constatato che il Progetto di Territorio promuove un modello logistico diffuso e policentrico, ha evidenziato che ancora non si è giunti tra Enti locali con diversa competenza territoriale, ad una visione unitaria del modello logistico da adottare, dal momento che esiste una posizione non minoritaria che sostiene la realizzazione di un'unica piattaforma logistica provinciale di grandi dimensioni e multi-purpose, in località Fossano. L'ing. Lovera ha evidenziato la non conflittualità o concorrenza tra il P.A.S.S. di Cuneo ed una piattaforma logistica a Fossano, prevista anche nel Progetto di Territorio, come intervento per la rilocalizzazione dello scalo merci in località Madonna dei Campi/Cussagno (cfr. Intervento 1-B). Infatti il P.A.S.S. si propone di essere principalmente un polo di servizi per il settore agroalimentare - in cui l'aspetto logistico è meno rilevante - anche in riferimento al Parco scientifico e tecnologico per l'agro-industria.

L'Ing. Masento ha chiesto se nella costruzione del PT siano stati considerati i PTI piemontesi. L'Ing. Lovera ha sottolineato il senso inclusivo e coordinativo che il Comune di Cuneo intende dare al PT.

RIMODULAZIONE AZIONI E NUOVI TASK

Il Dott. Cometto si è reso disponibile ad inviare ad Ecosfera la seguente documentazione elaborata dall'ufficio Studi e Mercati di Confindustria sulla Provincia di Cuneo:

- Consuntivo 2008 della provincia di Cuneo
- Ultima analisi congiunturale (previsionale) trimestrale 2009

nonché a produrre eventuali elaborazioni ad hoc che potranno essere concordate con Ecosfera.

ATTI VITÀ E TEMI PROSSIMO INCONTRO

I temi dell'eventuale prossimo incontro con l'Ufficio Studi e Mercati saranno stabiliti alla luce degli approfondimenti sui dati e informazioni messi a disposizione da Confindustria Cuneo. Sarà valutata l'opportunità di un incontro con i responsabili della Sezione "Trasporti" e delle sezioni legate al settore alimentare.

HANNO VERBALIZZATO G. CERLIANI E C. PITTORRU – AT ECOSFERA

VERBALE
AVANZAMENTO LAVORI
Incontro con Monfer S.p.A.

PARTECIPANTI

DATA

Nome	Ruolo	DATA
Aurelio Mondino	Presidente Monfer S.p.A.	27 maggio 2009
Elena Lovera	Comune di Cuneo- Direzione Urbanistica, Settore Programmazione del Territorio	PERIODO
Gloria Cerliani	Ass. tecnica Progetto di Territorio	
Claudia Pittorru	Ass. tecnica Progetto di Territorio	LUOGO
		Sede centrale Monfer S.p.A. Cuneo

ARGOMENTI SPECIFICI

Illustrazione stato avanzamento del *Progetto di Territorio per lo sviluppo e implementazione degli asset strategici del territorio cuneese nel contesto della piattaforma territoriale transnazionale ligure-piemontese.*

Richiesta dati/informazioni al fine di impostare azioni efficaci nella seconda fase del Progetto di Territorio.

ATTIVITÀ SVOLTE

Incontro con il Dott. Aurelio Mondino, Presidente della Monfer S.p.A.

CRITICITÀ RISCONTRATE E INDICAZIONI EMERSE

L'incontro si è aperto con una breve descrizione da parte dell'Ing. Lovera dello stato di avanzamento del Progetto di Territorio (di cui è stato consegnato al Dott. Mondino il "Rapporto Intermedio -Marzo 2009"), con particolare riferimento agli aspetti della logistica, al fine di ottenere osservazioni o suggerimenti.

Con riferimento all'opportunità di effettuare il trasporto della merce da Savona a Cuneo tramite la rete ferroviaria in luogo dell'autotrasporto, il Dott. Mondino ha riferito che in passato la Monfer per il trasporto da Vado a Fossano utilizzava il ferro, che fino al 1964 risultava il mezzo di trasporto più conveniente, dal momento che non esisteva ancora la rete autostradale ed il trasporto via camion era tre volte più costoso di quello via ferro. Il trasporto via ferro da Savona a Cuneo è stato poi abbandonato dalla società dal momento che su tale distanza (quasi 100 km) risulta più caro (€9/tonnellata) di quello via gomma (€8/tonnellata). Peraltro i camion effettuano 2 viaggi al giorno. Il Dott. Mondino ha sottolineato che al giorno d'oggi il treno risulta competitivo rispetto al trasporto via gomma solo sulle grandi distanze e soprattutto se nel luogo di arrivo esiste un centro di trasformazione della merce; in caso contrario, risulterà sempre più conveniente il trasporto via gomma che consente la consegna della merce esattamente

nell'ultimo luogo di destinazione (la sede dell'acquirente). Il Dott. Mondino ha anche evidenziato che il maggior costo del trasporto su treno è in parte dovuto all'attuale cattiva gestione delle linee ferroviarie, che ha indotto la Monfer a disdire, dopo 40 anni, il contratto con Trenitalia sulla tratta Savona-Fossano. A suo parere, potrebbero recuperarsi margini di efficienza e di competitività affidando la gestione di alcune tratte a vettori ferroviari privati, come già avviene in Francia ed in Svizzera. E' stato poi rilevato il problema della distribuzione della merce da Fossano; infatti il trasporto su camion da Fossano a Cuneo ha un costo di poco inferiore (€5-6/tonnellata) di quello da Savona a Cuneo (€8/tonnellata). Il Dott. Mondino ha espresso delle perplessità circa il progetto di raddoppio della linea ferroviaria Fossano-Cuneo (cfr. intervento 3A) perché il basso livello di traffico tra i due comuni non giustificerebbe un investimento così importante.

Il Dott. Mondino ha espresso la sua condivisione rispetto al progetto di realizzare una piattaforma logistica multipurpose a Fossano, vista la centralità geografica del comune. Ha anche ricordato che in passato aveva espresso il suo favore rispetto ad una location (oggi non più inclusa nel ventaglio delle aree prese in considerazione per la piattaforma logistica di Fossano) corrispondente ad un'area di ca. 1.800.000 mq. precedentemente occupata da una caserma di carabinieri, caratterizzata da importanti vantaggi quali la presenza di una recinzione, di un raccordo ferroviario (che richiedeva un prolungamento di soli 150 m), nonché di tre salti d'acqua utilizzabili per la produzione di energia.

Con riferimento all'attività di Monfer, società leader nel settore cerealicolo sia in campo nazionale che internazionale, il Dott. Mondino ha riferito che i Silos posseduti oggi sono 9, di cui 7 terrestri e 2 portuali (situati a La Spezia e Savona), tutti raccordati con la rete ferroviaria.

La Monfer importa i cereali dalla Francia, dalla Germania, dall'Ungheria e in misura limitata anche dalla Russia; la farina di soia viene importata dall'Argentina, dal Brasile e dal Kazakistan. Le importazioni da Francia e Ungheria vengono effettuate via ferro ed i treni per la Francia e per l'Ungheria partono vuoti dall'Italia e tornano carichi. La clientela (mangimisti, mulini), esclusivamente nazionale, ritira la merce (cereali) presso i silos di Monfer con i propri mezzi di trasporto (camion/trattori). E' stato sottolineato che Monfer carica al Porto di Savona ca. 80-90 camion al giorno, di cui 60-70 sono diretti a Cuneo; di questi solo 10 sono direttamente gestiti da Monfer mentre gli altri sono dei clienti. Inoltre, presso il Porto di Savona, ogni settimana vengono caricati da Monfer 499 vagoni, corrispondenti a 2 treni, di farina di soia, destinati allo stabilimento del Gruppo Veronesi sito a Fossano.

Infine il Dott. Mondino ha espresso la sua piena condivisione del progetto di realizzazione del Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo P.A.S.S. e del rilancio del M.I.A.C. e ha suggerito la realizzazione di un binario morto che arrivi all'interno dell'area. A tal proposito l'Ing. Lovera ha sottolineato che si sta verificando con Michelin la possibilità della movimentazione merci dal binario dello stabilimento Michelin al M.I.A.C. , senza creare interferenze con l'autostrada Asti-Cuneo.

RIMODULAZIONE AZIONI E NUOVI TASK

Non sono previsti nuovi compiti nel breve periodo.

ATTI VITÀ E TEMI PROSSIMO INCONTRO

Al momento non è previsto un nuovo incontro con Monfer S.p.A.

VERBALE
AVANZAMENTO LAVORI
Incontro con Confcooperative Cuneo

PARTECIPANTI

DATA

Nome	Ruolo	DATA
Domenico Paschetta	Presidente Confcooperative Cuneo	28 maggio 2009
Bruno Carli	Vicepresidente Confcooperative Cuneo	PERIODO
Maurizio Fantino	Responsabile sindacale Confcooperative Cuneo	
Elena Lovera	Comune di Cuneo- Direzione Urbanistica, Settore Programmazione del Territorio	LUOGO
Gloria Cerliani	Ass. tecnica Progetto di Territorio	Sede Comune di Cuneo
Claudia Pittorru	Ass. tecnica Progetto di Territorio	

ARGOMENTI SPECIFICI

Illustrazione stato avanzamento del *Progetto di Territorio per lo sviluppo e implementazione degli asset strategici del territorio cuneese nel contesto della piattaforma territoriale transnazionale ligure-piemontese.*

Richiesta dati/informazioni al fine di impostare azioni efficaci nella seconda fase del Progetto di Territorio.

ATTIVITÀ SVOLTE

Incontro con: Sig. Paschetta, Presidente di Confcooperative Cuneo e Presidente della Cooperativa Ortofruit Italia; Rag. Carli, Vicepresidente di Confcooperative Cuneo e Presidente del Consorzio Cooperativo Logis; Dott. Fantino, responsabile sindacale di Confcooperative Cuneo

CRITICITÀ RISCONTRATE E INDICAZIONI EMERSE

L'incontro si è aperto con una breve descrizione da parte dell'Ing. Lovera dello stato di avanzamento del Progetto di Territorio (di cui è stato consegnato agli intervistati il "Rapporto Intermedio -Marzo 2009"), con particolare riferimento agli aspetti della logistica ed al Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo P.A.S.S..

Con riferimento al progetto del P.A.S.S. gli intervistati hanno riferito che la FAI SERVICE SOC.COOP., che realizzerà all'interno del P.A.S.S. un'area a supporto dell'autotrasporto, è già in una fase di progettazione avanzata e che la società cooperativa agricola COMPRAL - firmataria di una convenzione per la realizzazione all'interno del P.A.S.S. di un laboratorio di lavorazione e sezionamento carni, non ha ottenuto il contributo regionale di cui alla L.R. del 1995 sull'agroindustria.

Il Sig. Paschetta ha evidenziato la necessità di una piattaforma di servizio dedicata allo specifico settore dell'agroalimentare e sottolineato le carenze di strutture e infrastrutture del settore logistico, con

particolare riferimento ai collegamenti con la Francia e con la Spagna. Ha anche evidenziato che mentre in alcuni settori, come quello della trasformazione, Confcooperative ha raggiunto un buon grado di evoluzione, in altri, come la logistica, si registra un certo ritardo. Infatti la frammentazione delle aziende aderenti a Confcooperative ha finora impedito un'organizzazione comune per il trasporto della merce, con conseguente aumento di costi e perdita di competitività, soprattutto rispetto ad alcuni mercati del Nord Europa. Il costo della logistica e dei trasporti oggi è ancora più marcato poiché la grande distribuzione non vuole più tenere merce in magazzino e quindi acquista i prodotti (frutta, carne, latte, vino) a pedane e non più a camion. Lo sviluppo del P.A.S.S., dove potranno insediarsi e prestare servizi le cooperative di produzione e lavoro che fanno parte di Confcooperative Cuneo, rappresenta l'opportunità per creare una filiera competitiva e per intercettare quei container che oggi vanno verso Alessandria.

Si è poi parlato del settore ortofrutticolo, che riveste un'importanza rilevante nella provincia di Cuneo: sono iscritti all'albo 96 esportatori di ortofrutta. Con riferimento ai flussi di esportazione dei prodotti ortofrutticoli è stato riferito che il kiwi viene esportato in tutto il mondo, in particolare in Nord America ed in Estremo oriente (da ottobre a novembre partono dal Porto di Savona 1500 container), altri tipi di frutti partono dal Porto di Genova e più raramente da Vado verso gli Stati Uniti e Toronto, mentre le pesche, che hanno bisogno di essere trasportate con navi veloci perché più deperibili, vengono trasportate con i camion fino a Gioia Tauro, dove vengono caricate su navi veloci. Sarebbe quindi auspicabile che venisse realizzato un servizio- navetta dal Porto di Savona a quello di Gioia Tauro o che partissero navi veloci anche dal Porto di Savona- Vado. E' stato anche riferito che in alcuni mesi dell'anno vengono importati frutti dal Cile: ad esempio a maggio si effettuano importazioni di susine e pere.

Sono anche state evidenziate le carenze della linea ferroviaria di Cuneo e sottolineata l'importanza del raddoppio della linea Cuneo-Fossano. E' stato riferito che mentre 20 anni fa la merce viaggiava tutta su ferro oggi viaggia solo su gomma, sebbene anche questo tipo di trasporto comporti problemi non indifferenti come il fatto che in estate è più difficile trovare autotrasportatori che effettuino viaggi verso la Germania. Attualmente la raccolta dei prodotti viene effettuata presso le singole cooperative di produzione e di trasformazione perché manca un'unica piattaforma locale. Dunque oggi i piccoli produttori contrattano direttamente e singolarmente con la grande distribuzione, con conseguente perdita di potere contrattuale. Il P.A.S.S. potrebbe costituire il nodo unico su cui conferire e dotare i produttori associati di maggiore potere contrattuale.

Con riferimento alla possibilità che l'Aeroporto di Cuneo Levaldigi effettui il trasporto cargo il Sig. Paschetta ha riferito che attualmente per il trasporto aereo si fa riferimento all'Aeroporto di Milano, ma sarebbe molto utile il trasporto cargo a Cuneo, che permetterebbe di incentivare l'esportazione in particolare dei piccoli frutti e di tutti quei prodotti di nicchia più costosi e deperibili.

RIMODULAZIONE AZIONI E NUOVI TASK

Confcooperative si è resa disponibile a comunicare all'Ing. Lovera eventuali osservazioni al "Rapporto Intermedio -Marzo 2009" del Progetto di Territorio nonché a fornire ad Ecosfera dati riguardanti:

- flussi di export divisi per settore(prodotti, quantità, destinazione)
- indicazione dettagliata dei flussi di traffico su gomma e via nave

nonché tutte le ulteriori informazioni eventualmente richieste dall'AT

ATTI VITÀ E TEMI PROSSIMO INCONTRO

Al momento non è previsto un nuovo incontro con Confcooperative Cuneo.

VERBALE

AVANZAMENTO LAVORI

Incontro con il Consorzio Agrario delle Province del Nord Ovest

PARTECIPANTI

DATA

Nome	Ruolo	DATA
Angelo Giordano	Presidente Consorzio Agrario delle Province del Nord Ovest	28 maggio 2009
Elena Lovera	Comune di Cuneo- Direzione Urbanistica, Settore Programmazione del Territorio	PERIODO
Gloria Cerliani	Ass. tecnica Progetto di Territorio	
Claudia Pittorru	Ass. tecnica Progetto di Territorio	LUOGO
		Sede Consorzio Agrario Province del Nord Ovest - Cuneo

ARGOMENTI SPECIFICI

Illustrazione stato avanzamento del *Progetto di Territorio per lo sviluppo e implementazione degli asset strategici del territorio cuneese nel contesto della piattaforma territoriale transnazionale ligure-piemontese.*

Richiesta dati/informazioni al fine di impostare azioni efficaci nella seconda fase del Progetto di Territorio.

ATTIVITÀ SVOLTE

Incontro con il Dott. Angelo Giordano, Presidente Consorzio Agrario delle Province del Nord Ovest, nonché Presidente dell'IMA Piemonte (Istituto Marketing Agroalimentare)

CRITICITÀ RISCONTRATE E INDICAZIONI EMERSE

L'incontro si è aperto con una breve descrizione da parte dell'Ing. Lovera dello stato di avanzamento del Progetto di Territorio (di cui è stato consegnato al Dott. Giordano il "Rapporto Intermedio -Marzo 2009"), con particolare riferimento agli aspetti della logistica ed al Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo P.A.S.S. al fine di ottenere suggerimenti circa eventuali integrazioni nonché di verificare un eventuale interesse del Consorzio ai servizi del P.A.S.S..

Il Dott. Giordano ha rilevato che l'esperienza cooperativa nel settore agricolo, sviluppatasi negli anni nel settore frutticolo, non ha registrato le risposte attese, perché il settore non ha investito per creare la professionalità necessaria per la gestione e la commercializzazione dei prodotti. Secondo l'intervistato la causa di ciò è da rinvenire nell'atteggiamento "individualista" dei soci, prevalentemente piccole e medie imprese, che hanno vissuto la cooperazione come una scelta obbligata e non convinta per rispondere al mercato globale. Il fenomeno della cooperazione, seppur presente, è meno marcato nel settore zootecnico.

Il Dott. Giordano si è dichiarato molto favorevole allo sviluppo del P.A.S.S., che a suo parere sarà certamente utilizzato dal Consorzio con riferimento ai servizi di Ricerca e Sviluppo.

Il Consorzio Agrario infatti non investe direttamente in R&S e non ha quindi laboratori interni, perché richiederebbe un impegno troppo oneroso. Attualmente si avvale della collaborazione di Tecnogrande

S.p.A. per il rinnovamento del sistema informativo, per la creazione di nuove attrezzature e per lo sviluppo di nuove tecnologie, ad esempio per l'individuazione ed eliminazione delle micro tossine, con un costo inferiore alla metà di quello che dovrebbe sostenersi se l'attività fosse svolta internamente all'azienda. A tal proposito è stato ricordato che a breve sarà fissato l'obbligo di garantire il prodotto, destinato all'alimentazione sia umana che animale, dalla presenza micro tossine, con il conseguente divieto di vendere i prodotti non garantiti in tal senso.

Il Dott. Giordano ha evidenziato alcuni aspetti critici della gestione consortile, in relazione alla logistica ed alle scelte sostenibili. Poichè il Consorzio ha finalità mutualistiche e non un fine di lucro ed i soci richiedono strutture di stoccaggio e centri di raccolta diffusi capillarmente sul territorio, non è stato ad oggi possibile organizzare servizi di logistica concentrati, che possano fruire di economie di scala (peraltro reinvestibili in altri o ulteriori servizi). E' stato anche riferito che il Consorzio presta servizi a tutti gli imprenditori agricoli, non vigendo l'obbligo per i consorzi agrari di svolgere la propria attività solo con i soci. Oggi la prevalenza di attività svolta con i soci è stata raggiunta esclusivamente con riferimento alle produzioni agricole, conferite oltre il 51% da soci, ai quali vengono riservate condizioni di pagamento e livelli di remunerazione molto favorevoli. Il ritiro dei prodotti dal territorio avviene tramite autotrasportatori; non viene utilizzato il trasporto su ferro, neanche dai Porti liguri, poiché i punti di raccolta del Consorzio non hanno alcun collegamento ferroviario. Con riferimento alla clientela, il Dott. Giordano ha evidenziato che la vendita di cereali (all'anno vengono ritirati da Cuneo, Asti e dalla Liguria 1 milione di quintali di cereali), che rappresentano il prodotto maggiormente trattato dal Consorzio, è destinata prevalentemente al mercato italiano e solo in via residuale al mercato estero.

Il Dott. Giordano ha ricordato che il Piemonte è stata la prima regione in Italia a dotarsi di un Istituto di marketing agroalimentare, l'IMA Piemonte. Tale Istituto, insieme ad un consorzio individuato dalla regione Liguria sarà responsabile del coordinamento e della gestione dell'iniziativa relativa alla "vetrina" di prodotti tipici liguri -piemontesi, che dovrebbe essere realizzata entro fine giugno presso il Porto di Savona.

È stato anche ricordato che circa 6 anni fa è stata creata dall'allora Ministro dell'Agricoltura la società Buonitalia S.p.A., avente la funzione di promuovere i consumi di prodotti agroalimentari italiani nel mondo e progetti per l'internazionalizzazione del settore l'agroalimentare italiano. Il Dott. Giordano ha auspicato che ricorrano quanto prima le condizioni affinché la società Buonitalia, (alla quale erano stati trasferiti 50 milioni di Euro da Sviluppo Italia, rimasti ancora inutilizzati) inizi a svolgere la propria attività.

RIMODULAZIONE AZIONI E NUOVI TASK

Dopo aver dato copia all'Ing. Lovera e all'AT del bilancio sociale 2006 e di una brochure di presentazione relativa al Consorzio Agrario delle Province del Nord Ovest, il Dott. Giordano si è reso disponibile a comunicare ad Ecosfera, oltre ai richiesti volumi di merce movimentata su gomma dal Porto di Savona, tutti i dati e le informazioni ulteriori che saranno eventualmente richiesti.

Il Dott. Giordano si è anche reso disponibile a comunicare all'Ing. Lovera eventuali osservazioni al "Rapporto Intermedio -Marzo 2009" del Progetto di Territorio.

ATTI VITÀ E TEMI PROSSIMO INCONTRO

Al momento non è previsto un nuovo incontro con il Consorzio Agrario.

VERBALE
AVANZAMENTO LAVORI
Incontro con Reefer Terminal

PARTECIPANTI

		DATA
Nome	Ruolo	9 giugno 2009
Alessandro Piccardo	Presidente e AD Reefer Terminal	PERIODO
Alberto Pozzobon	Responsabile "Programmazione e Studi"- Autorità Portuale di Savona	/
Gloria Cerliani	Ass. tecnica Progetto di Territorio	LUOGO
Claudia Pittorru	Ass. tecnica Progetto di Territorio	Sede Uffici Reefer Terminal – Porto di Vado (SV)

ARGOMENTI SPECIFICI

Illustrazione stato avanzamento del *Progetto di Territorio per lo sviluppo e implementazione degli asset strategici del territorio cuneese nel contesto della piattaforma territoriale transnazionale ligure-piemontese.*

Richiesta dati/informazioni al fine di impostare azioni efficaci nella seconda fase del Progetto di Territorio.

ATTIVITÀ SVOLTE

Incontro con il Dott. Alessandro Piccardo, Presidente e Amministratore Delegato della Reefer Terminal, operatore del Porto di Vado Ligure

CRITICITÀ RISCONTRATE E INDICAZIONI EMERSE

L'incontro si è aperto con una breve descrizione da parte dell'Ing. Pozzobon e dell'Assistenza Tecnica delle finalità e degli interventi del Progetto di Territorio (di cui è stato consegnata al Dott. Piccardo la cartografia rappresentante tutti gli interventi ricompresi nel "Rapporto Intermedio -Marzo 2009").

Il Dott. Piccardo ha sottolineato l'importanza dell'intervento di realizzazione della bretella autostradale Albenga-Millesimo-Predosa (cfr . intervento 6A), che consentirebbe di fluidificare il traffico del Ponente Ligure verso la Lombardia, senza più gravare sul nodo di Genova. Tale intervento favorirebbe la crescita del Porto di Vado, avendo quest'ultimo mutato il suo bacino di utenza dal solo Piemonte verso territori più vasti, quali la Lombardia e l'Emilia Romagna. E' stato peraltro anche evidenziato che tale infrastruttura costituisce elemento di forte valorizzazione per le aree attraversate, finora caratterizzate da un isolamento marcato - seppur dotate di evidenti potenzialità di crescita e trasformazione.

Con riferimento alla tipologia di trasporto utilizzato dal Porto verso le diverse destinazioni, il Dott. Piccardo ha riferito che la società Reefer, fino a poco tempo fa, per il trasporto della frutta utilizzava il treno, con destinazioni: Marsiglia (2 treni a settimana), Slovenia (70 vagoni a settimana), Svizzera, Rivalta Scrivia (2 treni al giorno). Oggi la società ha optato quasi totalmente per il trasporto su gomma a causa delle criticità dovute a tale vettore.

In particolare sono state evidenziate le seguenti criticità del trasporto ferroviario:

- 1) presenza di troppi interlocutori che gestiscono la linea ferroviaria, che rende molto difficile e dispendioso l'utilizzo di tale mezzo di trasporto (è il caso del collegamento con la Svizzera, qui la frutta arriva più agevolmente dai porti del Nord Europa- Anversa/Rotterdam- che non dal Porto di

Vado);

- 2) mancanza di flessibilità del servizio, esigenza fondamentale per un'efficace intermodalità nave-treno: i gestori ferroviari impongono una prenotazione in anticipo di 15 giorni rispetto al giorno di utilizzo, con l'impossibilità di poter posticipare i tempi in funzione di eventuali ritardi delle navi;
- 3) maggior costo del trasporto su treno rispetto al trasporto su gomma (per esempio nel collegamento con la Slovenia), pari quasi a 1,50 € al Km. Su un' tratta di 30 Km ciò comporta un sovrapprezzo di ca. 40,00 € che, per 10.000 container trasportati annualmente, equivale ad un maggior costo di ca. 400.000,00 € l'anno.

Altro motivo per cui viene utilizzato l'autotrasporto è che sempre più spesso i clienti ordinano la frutta a pallet e non a vagoni/camion; ciò significa che il carico viene "rotto" al Porto, dove vengono caricati su ogni camion pallet di frutta diversa. La Reefer continua invece ad utilizzare il treno per il trasporto dei container, sebbene permangano problemi di manovra per carico e scarico. In particolare, ogni settimana partono dal Porto 2 treni per Tortona e 2 per Milano; da quest'ultima destinazione avviene poi il trasporto su gomma verso le imprese localizzate nell'hinterland (10-20 Km) della città.

L'intervistato ha convenuto che mentre il trasporto su gomma è più conveniente per le brevi percorrenze, per quelle medie sarebbe più conveniente il treno e ha quindi auspicato che vengano realizzate efficienti linee ferroviarie verso la Francia, la Svizzera e soprattutto la Slovenia, tratte di suo diretto interesse. Di particolare rilievo risulta per Reefer il collegamento ferroviario fino alla Slovenia, dal momento che le navi provenienti dallo Stretto di Gibilterra, che fanno scalo anche nei porti italiani di Savona-Vado, Genova o Livorno (oltre che in Portogallo, Spagna e Francia) non raggiungono Trieste o Koper, perché il percorso sarebbe troppo lungo via mare ma molto più efficace via terra con il treno. Tale collegamento avrebbe ricadute molto positive per il Porto: il Dott. Piccardo ha infatti evidenziato che i Porti che hanno registrato il maggiore sviluppo sono quelli che, grazie ai collegamenti ferroviari verso altri Paesi, servono diversi Stati e non rimangono legati alla sola economia nazionale e tantomeno locale, la cui crisi potrebbe compromettere lo sviluppo stesso del Porto. E' stato a tal proposito portato l'esempio dei Porti Spagnoli di Algeciras e Valencia che servono tutto il Mediterraneo.

Con riferimento alle prospettive di sviluppo dell'Aeroporto di Villanova D'Albenga nella cui gestione è coinvolto il Gruppo Orsero, proprietario della società Reefer Terminal, il Dott. Piccardo ha riferito che l'obiettivo è quello di incrementare il traffico passeggeri, diventando da una parte l'alternativa a Nizza per raggiungere la Costa Azzurra dall'Europa e dalla Russia e dall'altra uno scalo verso destinazioni esotiche, attraverso l'inserimento di voli charter ad es. verso le Maldive. E' stato riferito che non sussiste alcun interesse allo sviluppo del trasporto cargo ad Alberga. Tale attività non sarebbe conveniente per i bassi volumi movimentati. Infatti la società Reefer utilizza il trasporto aereo (Aeroporto di Malpensa) in via del tutto residuale, solo per prodotti di nicchia o altamente deperibili.

L'Ing. Pozzobon ha inoltre chiesto se esiste un interesse della Reefer Terminal ad offrire servizi a eventuali flussi di merce all'export, provenienti da Cuneo. Il Dott. Piccardo ha ricordato che la Reefer oggi è solo importatore e non effettua esportazioni. A tal proposito è stato fatto un accenno al Gruppo Battaglio, socio di Reefer che ha sede presso l'interporto S.I.T.O. di Torino e si occupa della commercializzazione di frutta, anche all'estero.

RIMODULAZIONE AZIONI E NUOVI TASK

Il Dott. Piccardo si è reso disponibile a comunicare ad Ecosfera i seguenti dati:

- volumi importazioni (dati 2008) distinti per ortofrutta e container
- flussi dal porto verso le diverse destinazioni terrestri (diretrici, quantità, vettori).

Si cercherà di ottenere, per il tramite del Dott. Piccardo, alcuni dati relativi all'attività di export del Gruppo Battaglio (volumi, destinazioni e diretrici).

ATTIVITÀ E TEMI PROSSIMO INCONTRO

Al momento non è previsto un nuovo incontro con Reefer Terminal.



Nota sulla finanziabilità degli interventi contenuti nel PTI

Aprile 2009

La presente nota, redatta a seguito del recente incontro con il responsabile del Settore Programmazione Negoziata della Regione Piemonte del 31 marzo 2009, è volta a chiarire e approfondire gli aspetti riguardanti la finanziabilità degli interventi compresi nel PTI "Cuneo e le sue valli" a valere sulle risorse del POR FESR e del PAR FAS 2007-2013.

A tal fine, è opportuno in primo luogo evidenziare l'esistenza di una linea d'azione del PAR FAS dedicata ai "Programmi Territoriali Integrati". Con la Delibera della Giunta Regionale n. 25 del 17 novembre 2008 si è disposto infatti *"di stabilire che con successivo atto, previa approvazione del PAR FAS da parte del Ministero per lo Sviluppo Economico e del CIPE e conferma delle risorse assegnate, si provvederà all'attribuzione dei finanziamenti relativi alla linea d'azione "Programmi Territoriali Integrati" dell'Asse III "Riqualficazione Territoriale" del PAR FAS secondo la ripartizione per fasce di merito della graduatoria approvata"*.

Al PTI di Cuneo – che in fase di valutazione ha ottenuto un punteggio di 57,68 – è dunque attribuito uno stanziamento di 3.710.000 euro. Nella stessa Delibera è attribuito alla Direzione Programmazione strategica della Regione il compito di *"attuare la concertazione con gli Enti capofila dei PTI per l'individuazione degli interventi finanziabili con la linea d'azione del PAR FAS, in coerenza con le priorità e gli indirizzi regionali"*.

Emerge dunque la necessità di formulare delle indicazioni di priorità sull'attribuzione dello stanziamento regionale che tengano conto dei seguenti elementi:

- rispetto a una disponibilità complessiva di 3.710.000 euro si dovrà procedere, attraverso una fase di concertazione interna al partenariato del PTI, ad un'ulteriore ripartizione inerente gli interventi relativi a Cuneo e quelli riguardanti il comprensorio delle Valli Stura e Grana;
- al fine di massimizzare le ricadute dell'investimento pubblico, l'attribuzione del finanziamento dovrà essere coerente con le priorità programmatiche attualmente in fase di sviluppo nell'ambito del Progetto di Territorio Cuneo-Savona;
- esiste l'opportunità di mettere a sistema le risorse del PTI di Cuneo con quelle equivalenti attribuite al PTI dell'Unione dei Comuni del Fossanese anch'essi interessati dal Progetto di Territorio.

In questo quadro, le scelte disponibili rispetto all'impiego del finanziamento regionale sembrano limitarsi alle seguenti opzioni:

- individuazione di un intervento che possa essere portato a completa realizzazione con le risorse regionali e il relativo cofinanziamento locale;
- impegno delle risorse per produrre un avanzamento del livello di progettazione di uno o più interventi;
- messa a sistema delle risorse dei PTI di Cuneo e Fossano ai fini della realizzazione o del consolidamento progettuale di uno o più interventi ricompresi nei PTI stessi e riconducibili alle finalità di sviluppo promosse dal Progetto di Territorio Cuneo-Savona.

Rispetto a ciascuna di tali possibili alternative si propone nel seguito una sintetica ricognizione degli elementi di forza e di debolezza.

<i>Ipotesi di finanziamento</i>	<i>Punti di Forza</i>	<i>Punti di Debolezza</i>
Realizzazione di un singolo intervento	Ricadute in termini di visibilità e rafforzamento del partenariato	A fronte dell'esiguità delle risorse, rischio di investire su opere non prioritarie rispetto al modello di sviluppo prefigurato dal Progetto di Territorio
Avanzamento progettazione	Accoglimento del criterio di concentrazione delle risorse sulle opere ritenute prioritarie Possibilità di accedere a diversi canali di finanziamento a valere sui programmi regionali	Mancanza di ricadute nel breve periodo
Messa a sistema PTI Cuneo e Fossano	Accoglimento del criterio di concentrazione delle risorse sulle opere ritenute prioritarie Possibilità di accedere a diversi canali di finanziamento a valere sui programmi regionali	Possibili criticità nelle relazioni partenariali e nell'individuazione degli interventi prioritari comuni

Si consideri che la stima totale dei costi previsti per il PTI è pari a 220.353.000 euro e lo stanziamento di cui alla Delibera della Giunta Regionale n. 25 del 17 novembre 2008, rappresenta il 4,27% della quota segnalata nel PTI come "altre risorse pubbliche".

Una rapida analisi del piano finanziario e dei costi stimati per ciascuno degli interventi compresi nel PTI di Cuneo mette in luce una difficoltà di individuazione di un'opera a carattere strategico da realizzare con le sole risorse disponibili a valere sulla linea d'azione del FAS. Appare più efficace, accogliendo un criterio di concentrazione delle risorse, puntare a un consolidamento del livello di progettazione degli interventi valutati come prioritari sia nell'ambito del PTI, sia, a più larga scala, nel Progetto di Territorio Cuneo-Savona e in particolare il progetto del Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo (PASS). A sostegno di tali considerazioni si riportano in tabella alcuni dati tratti dal quadro finanziario del PTI Cuneo e le sue valli e il relativo importo percentuale della cifra stanziata a valere sulla linea d'azione del FAS

<i>Interventi strategici / totale interventi</i>	<i>Importo</i>	<i>Percentuale stanziamento regionale</i>
PARCO SCIENTIFICO E TECNOLOGICO REGIONALE PER L'AGROINDUSTRIA	28.000.000 €	13,3%
CENTRO TECHNICAL PACKAGING	6.000.000 €	61,8%
INFRASTRUTTURA LOGISTICA POLICENTRICA CUNEESE E INFRASTRUTTURE E IMPIANTI COMUNI O CONSORTILI PER PRODOTTI AGRICOLI	73.100.000 €	5,1%
VALORIZZAZIONE DI UNA RETE ECOLOGICA TERRITORIALE COMUNE	1.765.000 €	210,2%
CASCINA VECCHIA	4.000.000 €	92,8%
TOTALE COSTI PTI	220.353.000 €	1,7%

L'opzione di messa a sistema delle risorse di Cuneo e Fossano, pur percorribile, potrebbe invece scontrarsi con la difficoltà di isolare uno o più interventi ritenuti strategici da entrambi i partenariati che sostengono i PTI.

Un'avanzamento del livello di progettazione dell'intervento cardine sul polo agroalimentare consentirebbe inoltre di aumentare le possibilità di accedere ad altre fonti finanziarie a valere sui programmi regionali (FESR e FAS in particolare).

A tale proposito, nel seguito si propone una dettagliata ricognizione che, per ciascuno dei principali interventi del PTI ricadenti nell'ambito cuneese, individua la compatibilità di finanziamento a valere sulle attività del POR FESR e le linee d'azione del PAR FAS. Tale compatibilità, sebbene più approfondita rispetto all'analisi prodotta in sede di Rapporto Intermedio del Progetto di Territorio, è valutata alla luce dei contenuti e delle tipologie di beneficiari esplicitati nei due documenti programmatici e dovrà essere, volta per volta, verificata in base alle disposizioni applicative (singoli bandi, ecc.) emesse. A valle di tabelle riepilogative per i due programmi, sono riportati i principali contenuti delle linee di finanziamento per le quali si è riscontrata un'effettiva coerenza con gli interventi del PTI.

POR FESR 2007-2013

Interventi PTI	I.1.1 Piattaforme innovative	I.1.2 Poli di innovazione	I.1.3 Innovazione e PMI	I.2.1 Ecoinnovazione	I.2.2 Adozione di tecnologie ambientali	I.3.1 Servizi informatici innovativi	I.3.2 Adozione TIC	II.1.1 Produzione di energie rinnovabili	II.1.2 Beni strumentali per l'energia rinnovabile e l'efficienza energetica	II.1.3 Efficienza energetica	II.1.1 Tutela dei beni ambientali e culturali	III.1.2 Imprenditorialità e valorizzazione culturale	III.2.1 Riqualificazione delle aree dismesse	III.2.2 Riqualificazione aree degradate
CENTRO RICERCA SVILUPPO, INNOVAZIONE TRASFERIMENTO TECNOLOGICO	✓	✓	✓	.	.	✓	✓
INCUBATORE DI IMPRESE E AZIENDE	✓	✓	✓	.	.	.	✓
RETE DI COLLABORAZIONE IMPRESE E E ISTITUTI DI RICERCA	✓	✓	✓	.	.	.	✓
CENTRO TECHNICAL PACKAGING	✓	✓	✓	✓	✓	.	✓
CENTRO ENERGIE	✓	✓	✓	✓	✓	✓
INFRASTRUTTURA LOGISTICA POLICENTRICA CUNEESE	✓	✓	✓	✓	✓
INFRASTRUTTURE E IMPIANTI COMUNI O CONSORTILI	✓	✓	✓	✓	✓	.	✓
CENTRO SERVIZI PROFESSIONALI	✓	✓	✓	✓	✓	.	✓
SERVIZI DI AUDITING E CERTIFICAZIONE	✓	✓	✓	✓	✓	.	✓
FILIERA DELLA FORMAZIONE
CENTRO PER LA TRACCIABILITÀ DEI PRODOTTI AGRO-ALIMENTARI	✓	✓	✓	✓	✓	.	✓
LABORATORI PER LA QUALITÀ E IGIENE ALIMENTARE	✓	✓	✓	✓	✓
TELERISCALDAMENTO	✓	✓	✓
CASA DEL FIUME BIOCLIMATICA	✓	✓	✓
VALORIZZAZIONE DI UNA RETE ECOLOGICA TERRITORIALE COMUNE	✓	✓	.	.
CASCINA VECCHIA	✓	✓	.	.

PAR FAS 2007-20013

Interventi PTI	I.1 Sistema regionale integrato di sanità elettronica	I.2 Sistema informativo formazione e lavoro	I.3 Competitività industria e artigianato	I.4 Internazionalizzazione, promozione e marketing territoriale	II.1 Mobilità sostenibile	II. 2 Sistema fluviale del PO e reti idriche	II.3 Filiera bosco – legno-energia	III.1 Programmi territoriali integrati	III.2 Sviluppo sostenibile del sistema montano	III.3 Reti infrastrutturali e logistica	III.4 Riqualficazione post-manifatturiera	III.5 Cultura	III.6 Turismo	IV.1 Sviluppo e qualificazione dei servizi sociali	IV.2 Formazione per tutta la vita e promozione dell'innovazione
CENTRO RICERCA SVILUPPO, INNOVAZIONE TRASFERIMENTO TECNOLOGICO	.	.	✓	✓
INCUBATORE DI IMPRESE E AZIENDE	.	.	✓	✓
RETE DI COLLABORAZIONE IMPRESE E E ISTITUTI DI RICERCA	.	.	✓	✓
CENTRO TECHNICAL PACKAGING	.	.	✓	✓
CENTRO ENERGIE	.	.	✓	.	.	.	✓	✓
INFRASTRUTTURA LOGISTICA POLICENTRICA CUNEESE	.	.	✓	✓
INFRASTRUTTURE E IMPIANTI COMUNI O CONSORTILI	.	.	✓	✓
CENTRO SERVIZI PROFESSIONALI	.	.	✓	✓	.	.	.	✓
SERVIZI DI AUDITING E CERTIFICAZIONE	.	.	✓	✓
FILIERA DELLA FORMAZIONE	.	.	✓	✓	✓
CENTRO PER LA TRACCIABILITÀ DEI PRODOTTI AGRO-ALIMENTARI	.	.	✓	✓	✓	.	.
LABORATORI PER LA QUALITÀ E IGIENE ALIMENTARE	.	.	✓	✓
TELERISCALDAMENTO	✓	✓
CASA DEL FIUME BIOCLIMATICA	✓
VALORIZZAZIONE DI UNA RETE ECOLOGICA TERRITORIALE COMUNE	✓	✓	.	.
CASCINA VECCHIA	✓	✓	.	.

POR FESR Attività I.1.1 Piattaforme innovative	
Contenuti	<p>Nell'ambito dell'attività si sostiene la ricerca industriale e lo sviluppo sperimentale promossi da raggruppamenti di operatori (privati e pubblici) in ambiti scientifici e produttivi ad alto contenuto di conoscenza e tecnologia, anche valorizzando e sperimentando esperienze di aree regionali maggiormente avanzate.</p> <p>Gli interventi saranno orientati a facilitare il passaggio dalla fase di ricerca industriale a quella di sviluppo precompetitivo e sperimentale per supportare i beneficiari dell'intervento negli alti costi che caratterizzano tale passaggio. A tale proposito vengono promossi i comportamenti cooperativi e la collaborazione tra soggetti (pubblici e privati) aventi competenze di alto profilo nei settori di intervento considerati. Si intende, quindi, finanziare attività e/o programmi di attività ad alto contenuto di conoscenza e tecnologia che coinvolgano prioritariamente PMI e/o loro raggruppamenti e condivisi, in associazione, con altre imprese (anche di maggiori dimensioni) e con operatori della R&S capaci di facilitare le fasi di ricerca industriale più difficilmente accessibili alle PMI.</p> <p>A titolo indicativo (ma non esaustivo) i settori e le tecnologie oggetto della presente attività sono quelli specificati nelle Linee generali d'intervento adottate in attuazione della LR 4/2006 per la "Sistema regionale per la ricerca e innovazione".</p> <p>A fianco di interventi di supporto in tali ambiti tematici, saranno attivati interventi di sostegno a settori a conoscenza matura, in cui il processo innovativo e la ricaduta industriale sono determinati dalla pervasività di tecnologie e servizi innovativi: l'incrocio tra tecnologie e settori definisce le "piattaforme tecnologiche" che costituiranno oggetto di finanziamento. Si precisa inoltre che gli interventi vengono promossi in una logica di filiera (che potrebbe coinvolgere, quindi, anche grandi imprese che si trovino ad operare all'interno di un programma di attività volto a produrre benefici concreti per le PMI) e orientati in particolare alla domanda di ricerca ed innovazione proveniente dalle PMI.</p>
Beneficiari	I beneficiari degli interventi sono singole PMI e/o loro raggruppamenti anche con grandi imprese (ove ciò risulti necessario a garantire una massa critica adeguata e ricadute effettive sul sistema produttivo regionale ed, in primis, delle PMI) associate con centri di ricerca, centri di competenza e università specializzati in settori specifici.

POR FESR Attività I.1.2 Poli di innovazione	
Contenuti	<p>L'attività promuove e sostiene network e strutture per organizzare e diffondere innovazione presso le PMI, filiere produttive e distretti (aree con elevata specializzazione). Le azioni programmate si focalizzano sulla promozione del trasferimento di tecnologie/conoscenze e dei servizi alle PMI, nonché sul supporto alla creazione di imprese innovative (spin off ed incubatori di imprese innovative). In particolare sono previsti interventi finalizzati a fornire servizi di animazione e trasferimento tecnologico alle imprese, segnatamente le PMI, mettendo a contatto, le PMI che si occupano di alta tecnologia o che aspirano a incrementare la dimensione innovativa della propria azienda, con gli istituti di ricerca e tecnologici, nonché con altre PMI e con altre imprese (anche di maggiori dimensioni) nonché con altri intermediari dell'innovazione che integrano il Polo. Risulta fondamentale facilitare l'incontro tra i bisogni delle imprese e le capacità di offerta del sistema regionale di ricerca e di migliorare il networking tra le PMI e tra queste e le altre imprese presenti in regione. E' utile ribadire che l'attività cofinanzia anzitutto l'acquisizione dei servizi da parte delle PMI.</p> <p>Attraverso tale attività si supporta lo sviluppo e la creazione di raggruppamenti (anche con la presenza di grandi imprese) intorno a Centri di competenza e Parchi scientifici e tecnologici (PST) ed altri intermediari dell'innovazione, mettendo quindi a disposizione delle PMI servizi qualificati volti alla semplificazione dei processi di allineamento tra domanda e offerta di innovazione. I servizi resi dai Poli e il supporto al loro accesso da parte delle PMI riguarderanno, oltre che il trasferimento e la messa in rete di conoscenza e tecnologia, anche servizi di accompagnamento per le procedure di acquisizione di brevetti e di tutela dei diritti intellettuali.</p> <p>Relativamente alla presente attività si fa esplicito riferimento alla Comunicazione della Commissione 2006/c 323/01 ed in particolare alla parte relativa alla disciplina dei "poli di innovazione" e agli "aiuti per servizi di consulenza in materia di innovazione e per servizi di supporto all'innovazione", coerentemente ai criteri di ammissibilità delle operazioni previste dal regolamento FESR. In tale ottica ed entro tali limiti, sono altresì previsti aiuti agli investimenti ed al funzionamento per l'animazione dei Poli.</p>
Beneficiari	I beneficiari degli interventi sono le PMI e loro raggruppamenti, PST, Centri di competenza, Poli di Innovazione, costituiti per strutturare una collaborazione sistematica fra imprese e organismi di ricerca.

POR FESR Attività I.1.3 Innovazione e PMI	
Contenuti	L'attività finanzia progetti di ricerca industriale e sviluppo sperimentale e precompetitivo ed innovazione ed investimenti o programmi di investimento che siano finalizzati ad innovare i prodotti o i servizi od il modo di produrre o le funzioni correlate (rapporti di fornitura, marketing, ecc..) orientati a soddisfare le esigenze del mercato di riferimento. Tale attività intende, quindi, supportare le PMI nella realizzazione di progetti di investimento capaci di sviluppare le conoscenze più immediatamente correlate all'attività di produzione e l'applicazione di tali conoscenze a beni e servizi (anche in forma di prototipi) da posizionare successivamente nel mercato.
Beneficiari	I beneficiari degli interventi sono prioritariamente singole PMI e/o loro raggruppamenti anche con grandi imprese (ove ciò risulti necessario a garantire una massa critica adeguata e ricadute effettive sul sistema produttivo regionale ed, in primis, delle PMI). Il finanziamento di attività di Ricerca e Sviluppo sperimentale può essere esteso ad imprese grandi, ove ciò appaia idoneo a generare reali impatti sullo sviluppo a livello locale o possa contribuire allo sviluppo, in ambito regionale, di particolari settori ad alto contenuto tecnologico ed innovativo. Si fa riferimento in particolare ad effetti di spillover sul tessuto di PMI, alla collaborazione tra GI e PMI e alla creazione di posti di lavoro ad alta qualificazione. Quindi gli aiuti diretti alle grandi imprese, finalizzati ad attività di ricerca industriale e sviluppo sperimentale, possono essere concessi solamente attraverso specifici meccanismi di selezione, finalizzati a massimizzarne gli effetti sullo sviluppo economico locale. Occorre fare in modo che l'investimento esogeno costituisca un reale impegno da parte dell'investitore a integrare la propria attività a livello locale, apportando un reale valore aggiunto. Relativamente agli investimenti in innovazione dei processi e nell'organizzazione nei servizi, le grandi imprese potranno beneficiare di aiuti solo se collaborano con le PMI nell'attività sovvenzionata.

POR FESR Attività I.2.1 Ecoinnovazione	
Contenuti	L'attività promuove progetti di investimento di PMI attive nel campo dell'ecoinnovazione. Il budget della presente attività è destinato a sostenere attività di RSTI nell'ambito della ideazione e sperimentazione di macchinari, processi e procedure capaci di minimizzare l'impatto ambientale delle attività umane ed in particolare di quelle produttive. Come nella precedente attività, viene finanziata la fase di ricerca industriale e sviluppo sperimentale e precompetitivo di progetti aventi ad oggetto beni e processi produttivi rispettosi dell'ambiente.
Beneficiari	I beneficiari degli interventi sono singole PMI e/o loro raggruppamenti anche con grandi imprese (ove ciò risulti necessario a garantire una massa critica adeguata e ricadute effettive sul sistema produttivo regionale ed, in primis, delle PMI).

POR FESR Attività I.2.2 Adozione di tecnologie ambientali	
Contenuti	L'attività è finalizzata a sostenere le PMI nell'adozione di beni strumentali, procedure e processi produttivi rispettosi dell'ambiente. L'attività persegue un obiettivo di sviluppo sostenibile ampliando e facilitando la possibilità per le PMI di dotarsi di beni strumentali e tecnologie direttamente correlati alla loro attività imprenditoriale e capaci di ridurre in modo significativo gli impatti negativi nei confronti dell'ambiente. Essa è fortemente integrata con la precedente, in quanto nella precedente si intende ampliare la "platea" dei beni e dei processi produttivi innovativi rispettosi dell'ambiente, mentre in quella presente si vuole facilitare l'adozione di tali beni e processi alle PMI.
Beneficiari	I beneficiari degli interventi sono le PMI.

POR FESR Attività I.3.1 Servizi informatici innovativi	
Contenuti	L'attività sostiene le PMI operanti nel settore informatico che promuovono e sviluppano servizi informatici da destinare al supporto dell'efficienza aziendale. Tali servizi per essere finanziati dovranno essere strettamente connessi con le reali esigenze delle PMI e quindi dovrà essere dimostrabile il concreto contributo, in termini di maggiore efficienza e incremento della produttività, che i servizi promossi realizzano nei settori in cui operano le PMI.
Beneficiari	I beneficiari degli interventi sono le PMI e/o loro raggruppamenti.

POR FESR Attività I.3.2 Adozione TIC	
Contenuti	La presente attività promuove l'adozione e l'utilizzazione delle TIC presso le PMI per promuovere innovazione nei processi produttivi e nell'erogazione di servizi al fine di realizzare efficienza, competitività e crescita. Inoltre l'attività si indirizza anche alle istituzioni pubbliche che intendono migliorare e/o informatizzare i servizi rivolti alle attività economiche, così da migliorare e sveltire le pratiche burocratiche a cui le imprese sono interessate.
Beneficiari	I beneficiari degli interventi sono le PMI e gli Enti pubblici

POR FESR Attività II.1.1 Produzione di energie rinnovabili	
Contenuti	Nell'ambito della presente attività vengono sostenuti interventi finalizzati a rafforzare la filiera produttiva delle energie rinnovabili attraverso il sostegno ad investimenti in strutture che producono energia derivante da fonti rinnovabili. Possono beneficiare degli investimenti i soggetti che intendono avviare la produzione di energia da fonti rinnovabili o i soggetti che intendono aumentare la propria produzione di energia derivante da tali fonti. Le imprese produttrici di energie da fonti rinnovabili possono beneficiare di finanziamenti nel caso intendano aumentare la propria produzione di energia derivante da tali fonti.
Beneficiari	I beneficiari degli interventi sono rappresentati da istituzioni ed imprese.

POR FESR Attività II.1.2 Beni strumentali per l'energia rinnovabile e l'efficienza energetica	
Contenuti	La presente attività finanzia gli investimenti produttivi in PMI produttrici di beni strumentali per la produzione di energia da fonti rinnovabili e per l'efficienza energetica. In particolare si intende sostenere l'insediamento e lo sviluppo di attività produttive e di servizio che rafforzino o integrino le filiere produttive relative alle tecnologie per l'utilizzo delle fonti rinnovabili (solare termico e fotovoltaico, idroelettrico, biomasse, geotermia a bassa temperatura, l'eolico) e alle tecnologie per l'efficienza energetica, con riferimento sia al settore dei materiali e degli impianti per l'edilizia e le costruzioni sia al campo delle tecnologie per la trasformazione e l'utilizzo efficiente dell'energia. Si prevedono finanziamenti per lo sviluppo e la conversione di attività che producono e installano sistemi, impianti e attrezzature finalizzati allo sviluppo delle fonti rinnovabili, alla produzione, alla trasformazione e utilizzo efficiente dell'energia e di materiali e tecniche per l'edilizia ad alta efficienza.
Beneficiari	I beneficiari sono le PMI e loro raggruppamenti.

POR FESR Attività II.1.3 Efficienza energetica	
Contenuti	Sostenere le imprese nei processi volti a migliorare i sistemi di efficienza energetica. Quest'attività prevede interventi connessi con il contenimento dei consumi e l'uso efficiente delle risorse energetiche, adottando sistemi di razionalizzazione del consumo. Si prevedono investimenti per l'adozione di macchinari a basso consumo energetico e finanziamenti per dotare le imprese di sistemi di razionalizzazione dei consumi, di risparmio energetico e di certificazione di prodotto. L'attività prevede la possibilità di potenziare e migliorare i sistemi di cogenerazione e trigenerazione per conseguire un più alto rendimento energetico.
Beneficiari	I beneficiari di tali attività sono costituiti da imprese (prioritariamente PMI) che intendono acquisire macchinari e impianti più efficienti ed incrementare l'efficienza nei processi di produzione energetica.

POR FESR Attività III.1.1 Valorizzazione dei beni ambientali e culturali	
Contenuti	Si tratta di sostenere iniziative di carattere infrastrutturale di valorizzazione del patrimonio culturale a supporto dello sviluppo socioeconomico ed in particolare del turismo sostenibile valorizzando il patrimonio culturale e ambientale, attraverso il recupero e la rivitalizzazione di attrattori di valenza regionale e la loro messa in rete in quanto potenziali fattori di sviluppo sostenibile. Nell'ambito della presente attività vengono sostenuti interventi finalizzati : <ul style="list-style-type: none"> - alla valorizzazione e promozione del patrimonio culturale e naturale a fini turistici; - alla "messa in rete" dei beni culturali di valenza regionale per una loro migliore fruizione; L'attività viene realizzata attraverso i progetti a "regia regionale" e programmi integrati territoriali.
Beneficiari	I beneficiari degli interventi sono la Regione Piemonte, enti locali/pubblci e fondazioni.

POR FESR Attività III.1.2 Imprenditorialità e valorizzazione culturale	
Contenuti	L'attività è fortemente correlata con la precedente ed è focalizzata sull'aiuto a PMI e microimprese operanti nel settore connesso ai beni culturali e naturali, per migliorarne la fruizione dei beni promossi nell'ambito della precedente attività. Gli interventi, promossi nell'ambito di programmi integrati territoriali, favoriscono l'imprenditorialità connessa agli "attrattori" attraverso l'offerta di servizi e prodotti e l'animazione economica dei sistemi. L'Attività è finalizzata a: <ul style="list-style-type: none"> - favorire l'innovazione nel settore della cultura; - promuovere nuova imprenditorialità; - valorizzare i beni culturali e naturali, in un'ottica di promozione anche all'esterno del territorio regionale. Gli interventi promossi riguarderanno investimenti connessi con i programmi integrati.
Beneficiari	I beneficiari dell'attività sono le PMI, o consorzi di micro imprese di nuova costituzione e/o che intendono apportare innovazioni nei settori della fruizione e valorizzazione dei beni culturali e naturali.

PAR FAS Linea di Azione I.3 Competitività industria e artigianato	
Contenuti	<p>L'azione prevede una riconfigurazione del tessuto produttivo piemontese che porti alla formazione di nuovi sistemi produttivi regionali complessi partendo dalla identificazione di un certo numero di ambiti produttivi, di macro-specializzazione che riescano a ricondurre a un numero limitato di catene del valore la complessità della produzione di beni e servizi in Piemonte. In altri termini, gli ambiti produttivi mettono assieme, alla scala regionale, le diverse specializzazioni produttive locali sulla base di criteri di similitudine e affinità.</p> <p>In questa prima fase, possono essere distinti 10 ambiti produttivi così classificati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ambiti regionali strategici: eno-gastronomia, beni strumentali, abitare, mezzi di trasporto; • ambiti regionali di supporto: design e progettazione, materiali e lavorazione, ICT ed elettronica, packaging; • ambiti specializzati locali: moda e accessori, arti grafiche. <p>A loro volta, ognuno di questi ambiti racchiude singole specializzazioni che possono dare origine a specifici sotto-ambiti (per esempio l'eno-gastronomico può articolarsi in produzioni vinicola e produzioni agricole e allevamento). Inoltre i diversi sotto-ambiti integrano singole specializzazioni e parti della catena del valore o della filiera che non appartengono necessariamente allo stesso settore merceologico. Per esempio, il sottoambito della produzione vinicola comprende sia la produzione di vini e liquori, sia la produzione di macchinari specializzati.</p> <p>A partire da questa riarticolazione del tessuto manifatturiero piemontese è possibile ricombinare e integrare diverse specializzazioni, disincentivando pratiche endogamiche, vale a dire l'emergere di progettualità confinate entro i limiti territoriali e settoriali delle specializzazioni esistenti. Per contro, la riqualificazione del tessuto produttivo piemontese passa necessariamente attraverso il superamento di questi confini. L'obiettivo della Regione è quello di guidare settori più ampi della manifattura piemontese alla ricerca di nuove forme di ancoraggio e radicamento territoriale.</p> <p>Lo strumento di politica industriale pertinente si identifica in misure di finanziamento a progetti e attività di ricerca e di innovazione realizzati in cooperazione sinergica da diversi attori del sistema produttivo.</p>
Beneficiari	I beneficiari dei finanziamenti saranno individuati tramite bando.

PAR FAS Linea di Azione I.4 Internazionalizzazione, promozione e marketing territoriale	
Contenuti	<p>La linea di azione è articolata in due ambiti distinti :</p> <ul style="list-style-type: none"> - internazionalizzazione in entrata; - internazionalizzazione in uscita. <p>Internazionalizzazione in entrata. Al fine di facilitare l'insediamento di aziende e di capitali esteri sul territorio piemontese si intende ricorrere allo strumento dei "contratti di insediamento", consistenti in finanziamenti mirati ad una facilitazione "complessiva" (tecnica, logistica e procedurale) e rivolti ad imprese esterne interessate ad insediarsi in Piemonte.</p> <p>Internazionalizzazione in uscita</p> <p>"MADE IN" azioni promozionali su grandi paesi target dove la presentazione dell'intero Sistema Paese realizza una maggiore visibilità, una più forte efficacia delle azioni promozionali ed una multisettorialità che permette di valorizzare la produzione nazionale con le specifiche territoriali spaziando dai settori innovativi e ad alto contenuto tecnologico ai settori manifatturieri tradizionali.</p> <p>"GDO" (Grande Distribuzione Organizzata) Individuare nuove modalità distributive all'estero che permettano di abbattere i costi e di sopperire alla grave carenza di strutture nazionali sulla grande distribuzione organizzata: si tratta di incentivare la costituzione di consorzi appositi che possano affrontare la distribuzione dei prodotti tramite un nuovo approccio al mercato.</p> <p>"BRIC" L'acronimo "Bric" indica i quattro paesi (Brasile, Russia, India e Cina), considerabili come i motori dell'economia mondiale di oggi e del prossimo futuro. Le azioni si potranno concretizzare in studi e ricerche di mercato, analisi delle opportunità di collaborazione con imprese straniere, campagne di comunicazione, missioni imprenditoriali (outward e inward), partecipazioni istituzionali a fiere internazionali specializzate.</p>
Beneficiari	<p>Internazionalizzazione in entrata: i beneficiari dei finanziamenti saranno individuati tramite bando.</p> <p>Internazionalizzazione in uscita: i beneficiari dei finanziamenti saranno individuati tramite bando, gestione diretta, gestione a sportello (mediante convenzione con Ceip - Centro Estero per l'Internazionalizzazione del Piemonte – scpa; società "in-house" della Regione Piemonte).</p> <p>I beneficiari diretti sono le imprese di qualunque dimensione (PMI e grandi imprese, secondo la definizione comunitaria vigente) che esercitano attività diretta alla produzione di beni e di servizi alla produzione. Possono altresì beneficiare delle agevolazioni previste dal Contratto gli Enti locali, le autonomie locali funzionali, altri enti pubblici, le Università e gli organismi di ricerca piemontesi, le società di gestione dei Parchi scientifici e tecnologici piemontesi e dei Poli di Innovazione localizzati in Piemonte, in quanto concorrano direttamente all'attuazione del Contratto di Insediamento.</p>

PAR FAS Linea di Azione II.2 Filiera bosco – legno-energia	
Contenuti	<p>La linea d'azione è articolata in tre fasi strettamente connesse tra loro:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creazione di forme associative per la gestione di proprietà forestali - Sviluppo di filiere legno-energia - Realizzazione impianti di valorizzazione di energia da biomasse forestali <p>Il progetto prevede la realizzazione di impianti alimentati a biomassa forestale prioritariamente per la produzione di energia termica, comprensivi della rete di distribuzione del calore. La biomassa forestale deve provenire, per una quota pari ad almeno il 50% del consumo annuo della stessa nei primi tre anni di esercizio dell'impianto e pari ad almeno il 70% negli anni successivi, in porzioni di territorio site entro un raggio di 50 km dall'impianto di utilizzo.</p>
Beneficiari	I beneficiari saranno individuati tramite procedura ad evidenza pubblica.

PAR FAS Linea di Azione III.1 Programmi territoriali integrati	
Contenuti	<p>La tempistica di realizzazione prevista comprende l'intero periodo di programmazione 2007 – 2013. Durante questa fase programmatica la presente linea di intervento intende realizzare gli obiettivi strategici regionali promuovendo il coinvolgimento dei soggetti attori locali, pubblici e privati, finalizzato a valutare la reale disponibilità di impegno e risorse locali, la cantierabilità e la sostenibilità gestionale degli interventi programmati.</p>
Beneficiari	PTI selezionati

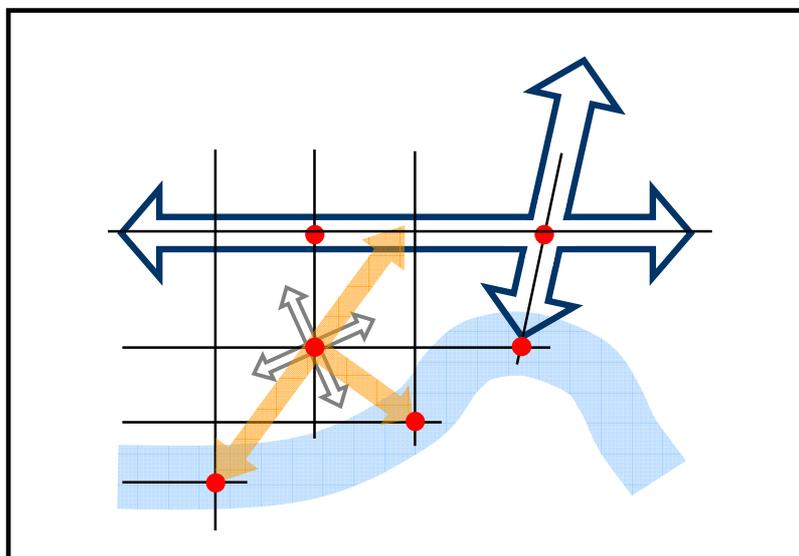
PAR FAS Linea di Azione III.6 Turismo	
Contenuti	<p>Sviluppo sostenibile del sistema montano periferico e marginale.</p> <p>Si inscrivono in questa tipologia le iniziative sui prodotti turistici alpini riconosciuti in grado di sottrarre dal degrado (e dall'oblio) il patrimonio ambientale, storico-culturale e paesistico locale o che, in alternativa, sono ritenuti idonei ad attenuare i fenomeni del malessere demografico e della marginalità socio-economica. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la valorizzazione dei prodotti estivi e invernali della montagna definita "periferica"; • le iniziative volte a favorire l'escursionismo a piedi, in bicicletta e a cavallo sui sentieri delle alte vie anche transfrontaliere; • le iniziative destinate alla creazione di "filiera corte" nelle produzioni agroalimentari dei territori montani, nonché quelle destinate alla valorizzazione delle suddette filiere nei circuiti turisticoculturali. <p>Le iniziative relative alle reti e circuiti turistico-culturali saranno a regia regionale. Per le altre, fermo restando la priorità per le proposte contenute nei Programmi Territoriali Integrati, gli interventi saranno individuati attraverso manifestazioni di interesse e bandi e saranno selezionati sulla base dei criteri definiti nei piani attuativi annuali, che potranno essere, ove necessario, ulteriormente declinati e specificati dal Comitato di Pilotaggio del FAS.</p>
Beneficiari	Enti pubblici e EELL, ATL, Consorzi e Associazioni senza scopo di lucro, Società a partecipazione pubblica, PMI

PAR FAS Linea di Azione IV.2 Formazione per tutta la vita e promozione dell'innovazione	
Contenuti	<p>1. Progetto "Poli formativi"</p> <p>Riveste particolare rilievo la promozione di percorsi di formazione superiore, attraverso il finanziamento di progetti formativi finalizzati all'acquisizione di una certificazione di istruzione e formazione tecnica superiore (IFTS), con particolare riferimento ai settori strategici individuati a livello locale (agroalimentare, meccanica, beni e attività culturali, aerospazio, tessile, ICT, mobilità e logistica, energia e ambiente, ecc.).</p>
Beneficiari	La procedura di affidamento consiste in un avviso pubblico (bando per la chiamata di progetti), riservato ai raggruppamenti titolari di Polo formativo per l'IFTS, in cui siano definiti modalità e criteri di selezione funzionali alla valutazione e selezione delle proposte maggiormente finalizzate all'ottimizzazione della cooperazione tra i diversi attori, alla realizzazione di reti stabili, alla realizzazione di interventi didattici innovativi.

Il Progetto territoriale

per lo sviluppo e implementazione degli *asset* strategici
del territorio cuneese nel contesto della piattaforma territoriale
transnazionale ligure-piemontese

Agenda degli impegni a breve termine



Proposta di testo per la condivisione

7 luglio 2009

PREMESSA

Il Progetto di Territorio, erede e diretto discendente, sia in termini di coerenza programmatica che in termini di contenuti e linee di sviluppo, dei precedenti lavori, ha fatto dell'inclusione e della divulgazione in funzione dell'allargamento del partenariato, una delle principali linee di forza e di operatività. E' questo principio che ha dapprima dato vita alla collaborazione ed alla unificazione degli intenti e degli obiettivi con Savona, successivamente aggregato una serie di territori da Carmagnola alle Valli Bormide, ed all'inclusione odierna di altri territori Liguri.

In data 15 maggio, rispondendo ad una richiesta pervenuta al Ministero tramite il Comune di Savona, si è ufficializzata l'intenzione della Provincia di Imperia di poter far parte del processo di sviluppo in atto. Nella giornata di scambio e di condivisione degli intenti fra i rappresentanti politici e tecnici della Provincia di Imperia ed i referenti e responsabili del procedimento dei Comuni di Cuneo e Savona - rappresentanti della iniziale volontà di aggregazione e di individuazione di area vasta per la definizione e lo sviluppo della piattaforma territoriale transnazionale ligure-piemontese - nonché con la presenza del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, si è ufficializzato di fatto l'allargamento dell'area di riferimento del Progetto di Territorio alla Provincia di Imperia, quale capofila di un ulteriore nutrito gruppo di Comuni.

Si registra oggi questo allargamento del partenariato, elemento che denota indubbiamente un consolidato consenso locale sulle tematiche trattate ed un riconoscimento della validità sia dei metodi sia degli obiettivi.

Purtuttavia, se da un lato è indubbio che l'ampliamento del partenariato pubblico aggiunga nuova ricchezza al progetto di sviluppo, da un punto di vista puramente tecnico-conoscitivo ed organizzativo ciò comporta un riallineamento ed un riassetto di tutti gli elementi che costituiscono il Progetto di Territorio.

L'operatività e la concretezza che hanno sempre caratterizzato l'azione dei soggetti coinvolti, suggeriscono, in questa sede, l'opportunità di proporre una prima formalizzazione degli impegni a breve termine delle parti e l'individuazione di un'agenda di lavoro che permetta l'efficace dettaglio delle numerose attività coordinate fra loro, in modo da poterle far confluire al più presto nella determinazione degli strumenti concreti di realizzazione.

Il seminario odierno, in linea con i precedenti momenti di condivisione e di scambio, oltre a fornire un'utile occasione di verifica di quanto sinora raggiunto in relazione agli obiettivi di base del Progetto di Territorio, può divenire, dunque, luogo preposto alla dichiarazione ed all'assunzione di mansioni specifiche da parte dei partecipanti, per dare un nuovo impulso alla prosecuzione delle attività.

L'INGRESSO DELLA PROVINCIA DI IMPERIA NEL PT

La volontà di entrare a far parte del Progetto di Territorio espresso dalla Provincia di Imperia è stato manifestato sia sottolineando la ricchezza nelle produzioni agroalimentari - peraltro di natura differente e non concorrenziale rispetto ai territori attualmente coinvolti, sia riconoscendo

l'esistenza sul proprio territorio di aree potenzialmente utilizzabili a scopo logistico con il medesimo taglio scelto dal nel Progetto stesso (diffusione, diversificazione, specializzazione, piccola dimensione), oltre che da un forte interesse alla realizzazione di infrastrutture cardine già presenti nel progetto (Bretella autostradale Alberga-Millesimo-Predosa), ed a possibili positive relazioni con Ventimiglia e la Zona Franca Urbana in definizione.

La richiesta di inclusione denota indubbiamente una volontà partecipativa che deriva dalla condivisione degli intenti già espressi ed ampiamente diffusi che sottendono obiettivi di sviluppo territoriale ed economico in cui la Provincia ha trovato sintonia e intravisto sinergie. Sintonie e sinergie che la seconda fase del lavoro indagherà e rafforzerà, valutando soprattutto l'apporto che ne potrà derivare ai soggetti attualmente coinvolti.

Il contributo al progetto, oltre al rafforzamento delle strategie poste in campo, dunque, consiste nell'ulteriore completamento di una rete che, seppur già avesse ambizioni di migliorare il collegamento transfrontaliero, ne risulta rafforzata, aumentando anche il possibile bacino di utenza di tutti quei servizi che il Programma desidera generare per il territorio e che si concretizzano nei poli già fortemente in evidenza (PASS, Porto, Piattaforma di Fossano ecc.).

Detto dichiarato obiettivo dovrà comunque essere attentamente vagliato e maggiormente articolato ed arricchito tramite un fitto e serrato confronto fra i soggetti coinvolti. La risultante delle attività di confronto sarà esposta nel rapporto finale, unitamente all'illustrazione delle azioni intraprese e dei risultati ottenuti.

IMPEGNI DELLE PARTI E CALENDARIO DI LAVORO

Il presente scritto impegna i firmatari a sviluppare, ciascuno nei limiti dei rispettivi ruoli, sotto esposti in sintesi, ogni azione per addivenire alla realizzazione degli obiettivi concreti, definiti con il Progetto di Territorio, per lo sviluppo e implementazione degli asset strategici del territorio cuneese nel contesto della piattaforma territoriale transnazionale ligure-piemontese.

La Provincia di Imperia si impegna, quale capofila del sistema territoriale di nuovo ingresso nel progetto, a individuare e proporre obiettivi ed intenti coerenti con le finalità generali e specifiche del Progetto di Territorio. Tale attività dovrà essere coadiuvata dall'individuazione e dalla schedatura delle azioni e degli interventi di cui la Provincia o i singoli Comuni entranti si faranno promotori. Tali atti saranno trasmessi alle parti coinvolte entro la metà del mese di luglio 2009.

I Comuni di Cuneo e di Savona, coadiuvati dall'azione dell'assistenza tecnica incaricata (Ecosfera S.p.A.) e dall'impegno dell'Agenzia per lo sviluppo della Provincia di Savona (I.P.S.), provvederanno a vagliare e verificare nei contenuti strategici ed operativi i materiali provenienti dalla Provincia di Imperia offrendo supporti e conoscenze acquisite nelle precedenti fasi di approntamento dei contenuti del Progetto di Territorio. Tale azione verrà esercitata durante la fase di acquisizione e formulazione delle proposte in modo da poter conseguire risultati di qualità nel breve tempo a disposizione e in modo da permettere la valutazione di seconda fase sul complesso degli interventi.

I Comuni di Cuneo e di Savona si impegnano altresì a verificare entro la fine del mese di luglio 2009 gli esiti della ricognizione sulla finanziabilità degli interventi che entrambe le Regioni - Piemonte e Liguria - si sono impegnate a realizzare allo scopo di poter disegnare un quadro degli impegni finanziari regionali definito e concreto, al fine di aprire i lavori congiunti per la stesura di un APQ. In particolare il Comune di Savona si farà veicolo nei confronti della Regione Liguria relativamente all'aggiornamento dell'elenco degli interventi dovuto all'allargamento del partenariato in modo tale che gli esiti finali della ricognizione possano ricomprendere tutti gli interventi inclusi nel Progetto di Territorio.

Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Direzione Generale per la Programmazione, coerentemente con gli esiti del seminario del 15 aprile si impegna ad attivare nel più breve tempo possibile il tavolo tecnico finalizzato al confronto con le Agenzie Tecniche Nazionali. La finalità del tavolo è quella di fluidificare eventuali criticità operative ma soprattutto di chiarire gli impegni dei soggetti variamente coinvolti dal punto di vista sia finanziario sia realizzativo in modo da completare, con le risorse nazionali eventualmente disponibili, il quadro degli impegni finanziari ai fini della stesura dell'APQ. Per l'individuazione dei soggetti da coinvolgere si rimanda alla comunicazione del Comune di Cuneo del 9 aprile 2009 prot. N. 20615, che allegata alla presente "Agenda" ne costituisce parte integrante, da aggiornarsi nella componente territoriale locale derivante dall'attuale allargamento.

Agli Enti Locali interessati ed oggi presenti: Provincia di Cuneo, Provincia di Savona, Comune di vado Ligure, Comune di Alberga, Comune di Imperia, Comune di Sanremo, Comune di Taggia, Comune di Ventimiglia, come precedentemente già posto in essere dai Comuni di Fossano, Mondovì, Carmagnola, Millesimo, Dego, Cengio, Carcare, Cairo Montenotte si chiede di far pervenire al Comune di Cuneo - anche tramite la Provincia di Imperia o il Comune di Savona, una formale lettera di adesione con l'impegno a siglare l'accordo di Programma Quadro -obiettivo fra i prioritari del Progetto di Territorio. A tutti i Comuni aderenti al Progetto si chiede di condividere e validare il Rapporto Intermedio, comunicando ai responsabili della redazione (Comune di Cuneo) commenti e osservazioni entro la fine di luglio.

SAVONA 7 luglio 2009

Letto, confermato e sottoscritto:

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

Provincia di Imperia

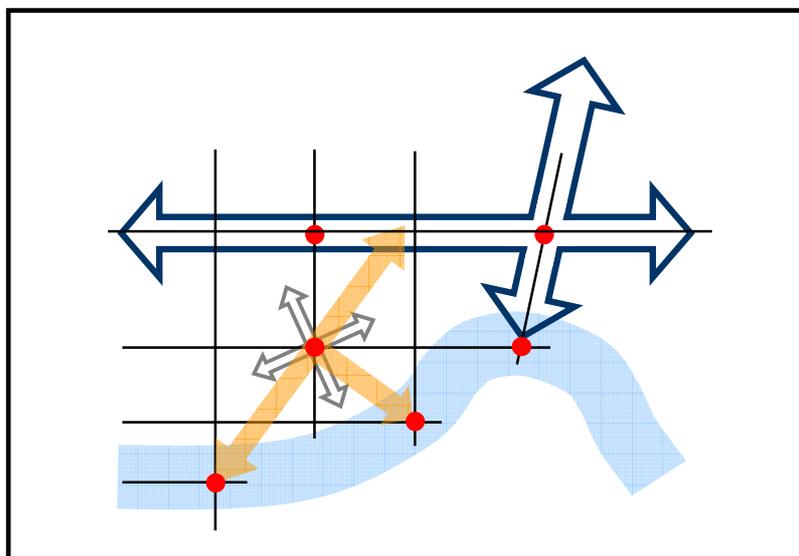
Comune di Cuneo

Comune di Savona

Il Progetto territoriale

per lo sviluppo e implementazione degli *asset* strategici
del territorio cuneese nel contesto della piattaforma territoriale
transnazionale ligure-piemontese

Sintesi degli impegni a breve termine



Proposta di testo per la condivisione

PREMESSA

Tutti i momenti precedenti di condivisione e di scambio finora concretizzati grazie alla volontà dei promotori e partecipati dal territorio, costituiscono un'utile occasione di verifica di quanto sinora raggiunto in relazione agli obiettivi di base del Progetto di Territorio.

Nei mesi di maggio, giugno e luglio si è registrato un ulteriore allargamento del partenariato, elemento che denota indubbiamente un consolidato consenso locale sulle tematiche trattate ed un riconoscimento della validità sia dei metodi sia degli obiettivi.

L'operatività e la concretezza che hanno sempre caratterizzato l'azione dei soggetti coinvolti suggeriscono, in questa sede, l'opportunità di proporre una prima formalizzazione degli impegni a breve termine delle parti e l'individuazione di un'agenda di lavoro che permetta l'efficace dettaglio delle numerose attività coordinate fra loro, in modo da poterle far confluire al più presto nella determinazione degli strumenti concreti di realizzazione.

IMPEGNI DELLE PARTI E CALENDARIO DI LAVORO

Il presente scritto impegna i firmatari a sviluppare, ciascuno nei limiti dei rispettivi ruoli, sotto esposti in sintesi, ogni azione per addivenire alla realizzazione degli obiettivi concreti, definiti con il Progetto di Territorio, per lo sviluppo e implementazione degli *asset* strategici del territorio cuneese nel contesto della piattaforma territoriale transnazionale ligure-piemontese.

La **Provincia di Imperia** si impegna, quale capofila del sistema territoriale di ultimo ingresso nel progetto, a sostenere la realizzazione degli obiettivi ed intenti coerenti con le finalità generali e specifiche del Progetto di Territorio. Tale attività dovrà essere coadiuvata dall'individuazione e coinvolgimento di stakeholders privati che possano sostenere le azioni e gli interventi di cui la Provincia ed i singoli Comuni si sono fatti promotori. Tali atti si concretizzano principalmente nell'organizzazione di incontri divulgativi delle idee progettuali proposte in coordinamento con i soggetti coordinatori del progetto.

I Comuni di Cuneo e di Savona, coadiuvati dall'azione dell'assistenza tecnica incaricata (Ecosfera S.p.A.) e dall'impegno dell'Agenzia per lo sviluppo della provincia di Savona (I.P.S.), provvederanno a sostenere la Provincia di Imperia offrendo supporti e conoscenze acquisite nelle precedenti fasi di approntamento dei contenuti del Progetto di Territorio.

I Comuni di Cuneo e di Savona si impegnano altresì a sollecitare e verificare gli esiti della ricognizione sulla finanziabilità degli interventi che entrambe le Regioni - Piemonte e Liguria - si sono impegnate a realizzare allo scopo di poter disegnare un quadro degli impegni finanziari regionali definito e concreto, al fine di aprire i lavori congiunti per la stesura di un APQ.

Le Regioni Piemonte e Liguria si impegnano a condividere gli esiti della ricognizione sulla finanziabilità degli interventi effettuata con l'obiettivo di organizzare un gruppo di lavoro congiunto che possa addivenire alla stesura

del testo dell'APQ, oltre a verificare tutte le ulteriori opportunità di finanziamento relative agli interventi ricompresi nel progetto di Territorio.

Il **Ministero delle Infrastrutture e Trasporti** - Direzione Generale per la Programmazione, coerentemente con gli esiti del seminario del 15 aprile si impegna ad attivare nel più breve tempo possibile il tavolo tecnico finalizzato al confronto con le Agenzie Tecniche Nazionali.

La finalità del tavolo è quella di fluidificare eventuali criticità operative ma soprattutto di chiarire gli impegni dei soggetti variamente coinvolti dal punto di vista sia finanziario sia realizzativo in modo da completare, con le risorse nazionali eventualmente disponibili, il quadro degli impegni finanziari ai fini della stesura dell'APQ.

Per l'individuazione dei soggetti da coinvolgere si rimanda alla comunicazione del Comune di Cuneo del 9 aprile 2009 prot. N. 20615, da aggiornarsi nella componente territoriale locale derivante dall'ultimo allargamento.

XXXXX xx.xx 2009

Letto, confermato e sottoscritto:

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

Regione Liguria

Regione Piemonte

Provincia di Imperia

Comune di Cuneo

Comune di Savona