



Federazione Provinciale di Cuneo
Circolo di Mondovì e del Monregalese

STUDIO SUL RETROPORTO DELLA PROVINCIA DI CUNEO (MONDOVI')

- **PERCHE' LA LOGISTICA HA SBOCCHI ECONOMICI FONDAMENTALI:**
- **QUALI SONO LE POLITICHE NECESSARIE PER ESSERE COMPETITIVI NEL SETTORE DELLA LOGISTICA.**
- **IL PORTO DI VADO LIGURE E LE SUE CAPACITA'**
- **QUALI OBIETTIVI L'UNIONE EUROPEA PONE PER IL TRASPORTI DELLE MERCI.**
- **COME SVILUPPARE LA LOGISTICA IN CHIAVE SOSTENIBILE**
- **IMPATTO AMBIENTALE DEL RETROPORTO DI MONDOVI'**
- **IL PENSIERO DEGLI ENTI LOCALI INERENTE LO SVILUPPO DEL RETROPORTO IN PROVINCIA DI CUNEO.**
- **CONCLUSIONI**

IL QUADRO LEGISLATIVO E NORMATIVO SULLA LOGISTICA REGIONALE:

La legge regionale 8\2008 *“Norme ed indirizzi per l'integrazione dei sistemi di trasporto e per lo sviluppo della logistica regionale”*.

Il Piano Regionale del Piemonte della mobilità e dei Trasporti del 2018

Deliberazione della Giunta Regionale 22 dicembre 2017, n. 33-6225 *“Preso d'atto e condivisione del Protocollo di Intesa tra le Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia e RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'istituzione di un gruppo di lavoro per il miglioramento delle condizioni del trasporto merci ferroviario mediante interventi infrastrutturali sulla rete delle Regioni del Nord Ovest. “*

Deliberazione della Giunta Regionale 24 novembre 2014, n. 34-635 *“Approvazione dello schema di Protocollo di Intesa tra le Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria per la costituzione di una cabina di regia con finalita' di coordinamento strategico e promozione del sistema logistico del nord-ovest. “*

VERBALE DI FEEDBACK TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 3.8 DEL P1142020 26 Novembre 2019 In data 26 Novembre 2019, presso gli uffici di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., incontro tra RFI e la Regione Piemonte, come da nota di convocazione di RFI (prot. RFLDCOTECT \ 2019 \ 2377).

Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) è prevista dall'art. 29 comma 1 della Legge 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014

PERCHE' LA LOGISTICA HA SBOCCHI ECONOMICI FONDAMENTALI:

L'emergenza sanitaria ha interrotto un tendenza di crescita pluriennale del settore, che nel 2019 aveva raggiunto un fatturato previsto pari a 86 miliardi di euro, +0,8% in termini reali sul 2018, e a 84,8 miliardi nei dodici mesi precedenti, +1,6% rispetto al 2017. La crescita del 2018 è trainata dai grandi operatori, che mostrano un incremento del 3,6%, mentre la redditività cala dal 3,9% al 3,6%.

A incidere è anche la spinta della logistica conto terzi, che raggiunge un valore di 49,3 miliardi di euro (+2,8%) e rappresenta il 42,4% delle attività logistiche in Italia, complessivamente pari a 116,4 miliardi. La Strategic Contract Logistics, cioè l'esternalizzazione di una parte rilevante del processo logistico a un unico fornitore, cresce più del mercato complessivo (+26,2% dal 2009 contro il +16,6% del mercato della Contract Logistics), toccando quota 10,3 miliardi di euro. Nel 2018 sono 89 mila le aziende che operano nella logistica conto terzi, in calo dell'8,2%; la maggior parte sono autotrasportatori (68mila, -8,8%), poi gestori di magazzino (4.400), spedizionieri (2.200, -2,5%) e operatori logistici (900, -9,2%); crescono solo i corrieri (+4,4%).

L'outsourcing rappresenta il 41,7% delle attività logistiche complessive, per un valore di mercato di 47,5 miliardi e la logistica conto terzi - come è emerso dai risultati di una ricerca sull'outsourcing della logistica realizzata dall'Osservatorio - puntando sulla terzizzazione in settori in cui i processi logistici non sono ancora maturi e sulle grandi opportunità dell'export, può creare valore per il Paese. Dalla ricerca è emerso un sempre maggiore ricorso da parte delle aziende all'outsourcing dei servizi di logistica per ottimizzare il processo e creare valore e una concentrazione dei fornitori di servizi logistici, con il numero complessivo di aziende che si è ridotto di oltre il 9% in quattro anni.

“La tendenza è disegnare dei magazzini flessibili, con competenze più specializzate, e sfruttare tecnologie green affinché da spazi ad elevato dispendio energetico e rilascio di emissioni si trasformano in luoghi a impatto ambientale ridotto e capaci di produrre energia da riutilizzare lungo la filiera”, sottolinea Damiano Frosi, Direttore dell'Osservatorio Contract Logistics.

La pandemia ha avuto un impatto anche sulle operazioni di fusione e acquisizione nel settore e delle 92 operazioni concluse fra il 2015 e il 2020, che hanno coinvolto fornitori di logistica internazionale (nel 34% dei casi) e nazionale (66%), solo nove hanno avuto luogo quest'anno, contro le 16 del 2019, ed è calato notevolmente il fatturato delle aziende acquisite, pari a 100 milioni di euro contro i 500 milioni dell'anno precedente.

Una forte contrazione che però non è stata omogenea durante l'anno, registrando un crollo dei volumi durante la quarantena per la maggior parte dei settori e dei canali di vendita, eccetto il commercio digitale, i settori dell'alimentazione e della cura del corpo, e una robusta ripresa a partire da giugno, quando i volumi sono aumentati del 6% rispetto allo stesso periodo del 2019.

Le criticità emerse, come la sicurezza dei lavoratori, la necessità di rafforzare la distribuzione locale per far fronte all'esplosione dell'e-commerce e di potenziare il trasporto intermodale, sono state trasformate nelle priorità su cui intervenire nel 2021, che vedono ai primi posti la maggior flessibilità e resilienza del sistema logistico (per il 62% dei manager), la digitalizzazione dei processi (50%), la sicurezza di tutti gli operatori lungo la filiera (38%) e la semplificazione della gestione dei flussi logistici (27%).

Un dato positivo è anche rappresentato dalla spinta all'innovazione nel settore non si è fermata, ma è persino aumentata, con circa 500 startup a livello internazionale che forniscono soluzioni hardware o software per la logistica, nuovi servizi innovativi per quanto riguarda l'area geografica servita, le attività o le tecnologie impiegate, o piattaforme che incrociano domanda e offerta di servizi logistici (+57% rispetto al 2018), per un finanziamento complessivo pari a 9,5 miliardi di dollari (+92%).

Si sono diffusi anche il trasporto intermodale strada-ferrovia e la condivisione di attivi provenienti da altri settori bloccati durante le chiusure forzate. L'emergenza ha mostrato alcune fragilità del settore su cui sono necessari investimenti e miglioramenti per rendere il settore più resiliente ed il boom dell'e-commerce e i cambiamenti delle tradizionali tratte di consegna delle merci hanno confermato la necessità di rafforzare la distribuzione locale con il trasporto intermodale che dovrà essere potenziato.

La Logistica rappresenta quindi un servizio di tipo essenziale per il quale si può prevedere senza dubbio una fortissima resilienza rispetto a tanti altri settori macroeconomici vista la sua assoluta indispensabilità data dalle spedizioni, lavorazioni e distribuzione delle merci che è resa ancora più necessaria dalla globalità delle economie e dall'aumento della richiesta di prodotti anche tramite i canali e-commerce, i quali devono essere supportati comunque da una adeguata logistica. Oltre al commercio, la logistica è cruciale per assicurare un adeguato rifornimento di materie prime sia nell'ambito di chi si occupa di usarle per trasformarle in prodotti da immettere sul mercato sia, in senso contrario, per chi trasforma le merci e desidera distribuirle.

Secondo alcune stime, a pieno regime il retroporto di Mondovì potrebbe accogliere circa 600 containers al giorno provenienti per lo più dal porto di Vado Ligure, e si può stimare che per la sistemazione, stoccaggio, distribuzione dei medesimi potrebbero essere creati solo dal retroporto tra addetti ed indotto diverse centinaia di posti di lavoro.

La logistica in provincia di Cuneo è ancora più importante considerata la forte propensione all'export della provincia di Cuneo, seconda solo a Torino in tutto il Piemonte per l'interscambio commerciale con l'estero e con la presenza di molte aziende con forte presenza sui mercati internazionali che necessitano quindi di infrastrutture logistiche all'altezza per restare competitive sul mercato.

QUALI SONO LE POLITICHE NECESSARIE PER ESSERE COMPETITIVI NEL SETTORE DELLA LOGISTICA.

Il primo assioma da cui partire è che nel mercato globale la concorrenza non è più solo italiana ma anche europea e mondiale e quindi è necessario intercettare i flussi delle merci per poter continuare ad essere competitivi. La fortissima concorrenza dei porti del Mare del Nord europeo come Rotterdam e Anversa, per fare alcuni esempi, ha reso il sistema portuale italiano più fragile, anche perché la carenza o scarsità di infrastrutture adeguate rende più conveniente sbarcare le merci nei porti nord europei dove il sistema di collegamenti autostradali e ferroviari è più sofisticato ed attrezzato, anche per la lavorazione sul posto delle merci e la presenza delle ferrovie fino all'ultimo miglio dei porti rendono molto agevoli le operazioni di carico e scarico.

La stragrande maggioranza delle merci provenienti dai mercati dell'estremo Oriente passa per il canale il Suez e quindi per il Mediterraneo e di conseguenza intercettare tali flussi di merci per l'Italia, che gode dal punto di vista geografico di una posizione ideale, è un possibile volano economico visto che la logistica non è solo portualità ma include anche lo sviluppo ferroviario, stradale, i centri intermodali e di stoccaggio e di lavorazione, noti come retroporti. Tra lavoratori diretti ed indiretti la logistica può arrivare ad impiegare in tutta Italia alcune centinaia di migliaia di lavoratori.

L'articolo 2 della LR 8\2008 sulla logistica promuove queste politiche sulla logistica:

"a) promozione e valorizzazione delle potenzialità territoriali e delle sinergie con i territori contermini, anche a scala sovregionale;

- b) potenziamento del trasporto delle merci su rotaia con priorità alla valorizzazione delle infrastrutture già esistenti , anche al fine di diminuire il congestionamento stradale e l'inquinamento atmosferico, nonché al fine di aumentare la sicurezza stradale, riducendo l'incidentalità;
- c) sviluppo di iniziative di marketing territoriale, di promozione e di sostegno a favore del settore della logistica;
- d) promozione delle iniziative di sostegno a favore di una mobilità eco-sostenibile delle merci;
- e) sostegno allo sviluppo di iniziative di logistica per la distribuzione urbana delle merci;
- f) miglioramento e razionalizzazione delle strutture di interscambio tra le diverse modalità di trasporto delle merci e valorizzazione e promozione degli interporti regionali;
- g) integrazione ed ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture per il trasporto merci e per il trasporto passeggeri dando priorità alle infrastrutture già esistenti, anche attraverso lo sviluppo delle applicazioni di tecnologie innovative per l'incremento dei livelli di efficacia, di sicurezza e di efficienza."

Il piano regionale della logistica ed i relativi programmi di attuazione, sottoposti alla procedura di verifica di assoggettabilità alla valutazione ambientale strategica, sono approvati dalla Giunta regionale, acquisito il parere preventivo della Conferenza Regioni-Autonomie locali e della commissione consiliare competente.

4. In applicazione degli indirizzi contenuti nel piano regionale della logistica, i programmi di attuazione definiscono criteri e modalità per:

- a) il completamento o potenziamento di infrastrutture interportuali già esistenti;
- b) la realizzazione di nuovi interporti, piattaforme logistiche e centri merci;
- c) la realizzazione di nuove dotazioni infrastrutturali a servizio di aree interportuali e piattaforme logistiche;
- d) gli interventi a favore degli operatori della logistica, del settore produttivo e trasportistico, nonché dei fornitori di servizi ad essi connessi, con iniziative mirate a favorire la competitività del sistema logistico compatibilmente con gli indirizzi comunitari;
- e) l'individuazione dei beneficiari, compresi gli enti locali, la definizione della commisurazione e delle modalità per la concessione dei contributi e dei finanziamenti.
- f) gli interventi sulle tecnologie.

Per assicurare lo sviluppo di interporti, piattaforme logistiche e centri merci connessi e coordinati con le attività dei porti liguri e dei territori contermini, la Regione, anche d'intesa con altre regioni, può partecipare ad uno o più enti od organismi preposti allo studio ed alla promozione delle infrastrutture indispensabili per la realizzazione di un sistema logistico integrato interregionale."

Da come si evince dagli estratti della legge, per essere competitivi nella logistica si devono avere essenzialmente queste caratteristiche:

- la presenza di centri situati nelle vicinanze delle ferrovie e collegabili facilmente ad esse, per avere un trasporto merci sostenibile dal punto di vista ambientale e per migliorare la sicurezza stradale.
- l'essere in simbiosi con le altre regioni confinanti, in particolare con le attività portuali della Liguria, regione che per sua natura morfologica non può ospitare retroporti.
- la dimensione degli interporti non può essere di piccole dimensioni perchè serve adeguato spazio per accogliere i containers provenienti dai porti liguri e per il loro smistamento e eventualmente anche la loro lavorazione.

I centri di logistica regionali ad oggi sono 3 e hanno tutte le caratteristiche sovraccitate e sono : il CIM di Rivalta Scrivia, Novara, Orbassano.

Ad oggi la provincia di Cuneo non può contare su nessun polo logistico, nonostante per collocazione geografica sia la terra più prossima ai porti liguri di Savona e Vado Ligure ed abbia la presenza della ferrovia Torino Fossano Savona che può essere un tramite eccellente per il trasporto merci su ferro.

Come ricordato da Paolo Cornetto, amministratore delegato di «Apm terminals», la società sino-danese che ha costruito il nuovo terminal portuale di Vado Ligure che fa capo a Maersk, azienda leader mondiale nel settore della logistica portuale e con esperienza mondiale nella gestione costruzione di terminali portuali, operando in quasi 80 porti a livello globale: *«Sbarcare le merci a Vado vuol dire risparmiare cinque o sei giorni rispetto a chi dal Canale di Suez fa rotta verso Rotterdam e Anversa, cioè il 64% delle merci scambiate tra Europa e Far East. Il nuovo porto, operativo dalla fine del 2019, ha tutto per competere, compresa un'automazione molto spinta».*

Come ha consigliato Osvaldo Bagnasco, numero uno di Mercitalia, la società di logistica di Fs, *«occorre copiare il modello Rotterdam, dove sulle banchine del porto ci sono le aziende per la trasformazione delle merci».* E ancora: *«È questo il valore aggiunto della logistica. Scaricare e caricare gli scatoloni non rende».*

Valter Lannutti motivò con ragioni imprenditoriali la scelta di Mondovì come polo logistico: *«È un'attività in crescita, Mondovì è in posizione baricentrica, con collegamenti sia autostradali sia ferroviari, vicinanza al Porto di Savona e alla Francia».* Il protocollo di intesa firmato dal Nord Ovest Italiano sulla logistica con le delibere della giunta regionale del 2017 sul potenziamento del sistema ferroviario per il traffico merci e quella del 2014 sul rafforzamento delle intese con Liguria e Lombardia sulla logistica, rende quindi necessario fare sistema con i liguri e per essi è cruciale avere a disposizione un retroporto funzionante e adeguatamente capiente per le merci visto che il traffico merci di Vado Ligure è stimabile in circa 500 mila containers(TEU) l'anno secondo l'anno 2019, in cui non era ancora entrata a pieno regime la nuova piattaforma logistica del porto di Vado Ligure che, vista la profondità della rada che consente l'attracco delle grandi navi containers, potrebbe arrivare anche a raddoppiare le cifre, arrivando, una volta completato, con la sua capacità complessiva di circa 1.120.000 TEU, il nuovo terminal di Vado Ligure, controllato dalla società APM Terminals del gruppo Maersk2.

Il leader in Italia come containers è il porto di Livorno con circa 16 milioni di TEU, seguito da Genova con 9,6 milioni di TEU.

Come ricordato da Paolo Foietta, *«Il porto di Vado Ligure sarà un nodo essenziale della rete di trasporto merci del futuro europeo. Ma Vado ha un problema: non ha piazzali. Si parla di 18 mila container al giorno, cifre importanti. «In questo schema, il ruolo del retroporto di Mondovì nell'area Lannutti sarebbe enorme.»*

IL PORTO DI VADO LIGURE E LE SUE CAPACITA'

Il porto di Vado ha per sua natura morfologica una profondità di fondali molto particolare che consente alle navi con grandi containers di attraccare e quindi può rappresentare una ottima soluzione complementare con il porto di Genova. Nell'ambito della portualità del Nord Ovest, nel tratto tra Ventimiglia e Genova il porto di Vado è quello più importante e sul quale sono stati fatti più investimenti, come la creazione della nuova piattaforma logistica della APM.

Il porto di Vado è collegato anche alla rete ferroviaria italiana collocandosi sulla linea ferroviaria Genova Ventimiglia. Nello stesso piano nazionale di recupero e resilienza propedeutico al recovery plan italiano è stato inserito per interventi migliorativi legati all'accessibilità marittima nel progetto integrato Porti d'Italia.

Per fare un esempio del traffico merci del porto di Vado e Savona, si riporta qui la tabella dei dati relativi al traffico a Novembre 2019. Tali dati, con lo sviluppo della nuova piattaforma logistica non potranno che aumentare, una volta avvenuta la ripresa economica post pandemia.

TIPO MERCI	IN	OUT	TOTALE
Rinfuse liquide	5.737.908	9.046	5.746.954
Petrolio greggio	5.375.915	0	5.375.915
Prodotti raffinati	308.128	7.118	315.246
Altre rinfuse liquide	53.865	1.928	55.793
Rinfuse solide	2.253.929	143.271	2.397.200
minerali	95.087	6.556	101.643
carboni	609.966	111.467	721.433
cereali e semi oleosi	482.247	1.348	483.595
Altre rinfuse solide	1.066.629	23.900	1.090.529
Merci varie	3.081.764	2.112.429	5.194.192
Frutta	371.690	3.121	374.811
Container(t)	306.917	184.988	491.905
Acciai	143.887	3.758	147.645
Prodotti forestali	206.986	0	206.986
Rotabili	2.050.308	1.920.136	3.970.444
Altre merci varie	1.976	426	2.402
Container(TEU)	25.901	24.840	50.741

QUALI OBIETTIVI L'UNIONE EUROPEA PONE PER IL TRASPORTI DELLE MERCI.

Gli obiettivi dell'Unione Europea in materia di trasporto delle merci sono i seguenti:

- *"Aumentare la sicurezza reale e percepita negli spostamenti meno morti sulle strada*
- *Ridurre, in riferimento ai valori del 2015, il consumo energetico dei trasporti rispetto ai chilometri percorsi;*
- *Ridurre del 60% le emissioni di gas a effetto serra da trasporti rispetto ai livelli del 1990;*
- *Ridurre in modo significativo le emissioni dei principali inquinanti atmosferici da trasporti rispetto ai valori del 2010;*
- *Trasferire almeno il 50% delle merci trasportate su strada nel 2013 per le percorrenze superiori ai 300 km su mezzi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico."*

Da questi obiettivi, che sono contenuti anche nel piano regionale della mobilità e dei trasporti approvato nel 2018, I nodi del trasporto multimodale sono 3 interporti e 5 terminal multimodali:

- interporti CIM di Novara, SITO di Orbassano, IRS-RTE di Rivalta Scrivia;
- terminal multimodale di Vercelli, Candiolo, Gallarate, Domo Il e Villanova d'Asti (prevalente traffico convenzionale)

I corridoi logistici individuati sono:

- i corridoi logistici di primo livello si collocano lungo i corridoi europei Mediterraneo e RenoAlpi (in prevalenza sulla direttrice Genova-Milano, rispetto a Genova-Novara sulla quale tra l'alessandrino e il novarese la quota di uso della ferrovia è molto bassa) e lungo la relazione tra il torinese e il cuneese;
- i corridoi logistici di secondo livello riguardano la direttrice Torino - Val d'Aosta, quella tra il cuneese e Savona e quella tra l'astigiano e il cuneese, seppur costituiti principalmente da traffico stradale.

COME SVILUPPARE LA LOGISTICA IN CHIAVE SOSTENIBILE

Una delle chiavi di sviluppo per una logistica moderna ed ecosostenibile è la riduzione del trasporto merci su strada, a maggior ragione su una autostrada come la A6 Torino Savona ben poco sostenibile per i grossi TIR visto la presenza di curve nel tratto appenninico che rendono decisamente più complicata la guida ed il trasporto delle merci.

La ferrovia Torino Fossano Savona presenta nel tratto appenninico difficoltà nelle pendenze ma se venisse assicurato tramite forti lavori di potenziamento che si avrebbe una riduzione delle pendenze e la messa in sicurezza secondo i più moderni standards europei delle gallerie più lunghe si potrebbe avere una linea ferroviaria moderna, sostenibile e in grado di aumentare assai il volume del traffico merci. A oggi la linea è attiva sia per passeggeri che per le merci e rappresenta un collegamento strategico per la provincia di Cuneo ed un mezzo per collegarsi alla rete europea TEN T ed alla linea ad alta velocità Torino Lione.

La Regione Liguria nel 2019 attraverso la commissione regionale preposta ha dato un parere favorevole ad un suo potenziamento ed anche al raddoppio della tratta ferroviaria nel tratto tra Ceva e San Giuseppe di Cairo. Il sedime era già stato predisposto in previsione del raddoppio.

La criticità delle pendenze sta nel tratto piemontese all'altezza di Sale Langhe e Cosseria e con un traforo a doppia canna di circa 20 km di lunghezza e si potrebbe in tal caso arrivare ad un 40% in più del trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia.

La regione Piemonte nel 2019 tramite i fondi europei FSC aveva stanziato ben 14 milioni di euro per dei lavori di adeguamento della ferrovia al traffico merci e nell'ottica dei fondi europei e magari persino del recovery fund i lavori per potenziare ulteriormente tale linea sarebbero finanziabili bene essendo in linea con gli obiettivi della mobilità green e sostenibile e perfettamente aderenti agli obiettivi UE in materia di politiche dei trasporti delle merci.

Va ricordato di come In data 26 Novembre 2019, presso gli uffici di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) a Torino, l'incontro tra RFI e la Regione Piemonte ha evidenziato di come la Regione abbia chiesto a RFI il potenziamento della ferrovia con RFI che chiede di dettagliare i benefici delle proposte effettuate, a fronte del limite intrinseco della pendenza e del potenziamento in atto di più prestanti itinerari alternativi.

Regione Piemonte ritiene fondamentale lo sviluppo della linea, contestualizzandolo con l'attivazione della nuova piattaforma portuale di Vado Ligure ed in sinergia con la futura Torino-Lione. Regione Piemonte ha riferito che in ambito della Cabina di Regia della Logistica del Nord-Ovest gli sviluppi di questa linea sono stati condivisi dalle Regioni Liguria e Lombardia ed inseriti, su richiesta delle Regioni, nella Tabella degli interventi sottoposti a monitoraggio, in accordo con REI Pertanto, la Regione Piemonte chiede l'avvio di studi e approfondimenti per incrementarne le prestazioni (modulo, sagoma e peso assiale).

RFI evidenzia che i miglioramenti auspicati richiedono investimenti di ingenti dimensioni e per questo chiede a Regione Piemonte di integrare la proposta con dei modelli di esercizio adeguati. RFI approfondirà interventi leggeri a supporto dei traffici attuali e avvierà studi per il potenziamento prestazionale della linea. Regione Piemonte effettuerà approfondimenti sui modelli di traffico futuro ed evidenzia che, a conferma dell'importanza attribuita alla linea per le motivazioni sopra richiamate, ha destinato 14,8ME di risorse FSC 2014-2020 per studi, indagini ed interventi per l'adeguamento a carico assiale D4 della linea TorinoSavona/Fossano-Cuneo/Cuneo-Busca e per il potenziamento merci/area logistica (10M€) e per la soppressione di PPLL lungo la linea Torino-Fossano (4, 8M6)

Da notare che RFI è già pronta ad agganciare l'area del retroporto di Mondovì alla rete Torino Savona e che si potrebbe anche valutare la possibilità del ripristino della ferrovia Cuneo Mondovì al traffico merci, cosa che nel consiglio comunale di Cuneo era stata valutata positivamente con l'approvazione di un odg nel gennaio 2019.

IMPATTO AMBIENTALE DEL RETROPORTO DI MONDOVI'

L'area interessata ed ipotizzata sarebbe pari ad una superficie di circa 600.000m², indubbiamente considerevole spazio che va ad incidere sul consumo di suolo, regolato a livello regionale dalla LR 56\1977 che all'articolo 1 ci ricorda come *"la Regione esercita le proprie funzioni in materia di pianificazione del territorio disciplinando, con la presente legge la tutela la limitazione del consumo del suolo, al fine di giungere all'obiettivo di un consumo zero e gli interventi di conservazione e di trasformazione del territorio a scopi insediativi, residenziali e produttivi commerciali e turistico-ricettiva e che la Regione promuove la partecipazione democratica al processo decisionale e gestionale dell'uso del suolo urbano ed extraurbano e la piena e razionale gestione delle risorse volta al mantenimento qualitativo e quantitativo del loro livello complessivo, con particolare riferimento alle aree agricole ed al patrimonio insediativo ed infrastrutturale esistente, evitando ogni ulteriore consumo del suolo."*

Indubbiamente tale opera se realizzata avrebbe un impatto ambientale considerevole, viste le dimensioni ed andrebbe ad incidere in modo vigoroso sulla morfologia del territorio strettamente interessato da tale insediamento. Come dimensioni i poli logistici in generale non hanno mai misure inferiori a 150.000 mila metri quadri ed in Piemonte i siti logistici hanno misure come circa 250.000 m²(Rivalta Scrivia), 200.000 m² CIM Novara e 2,8 milioni di m²(Interporto Orbassano). Eventualmente si potrebbe pensare ad una riduzione di cubatura rispetto all'ipotesi iniziale di 600 mila metri quadri ma, in ogni caso, si deve pensare complessivamente ad una dimensione non inferiore ai 200\250 mila metri quadri per cui l'impatto ambientale rimane comunque imponente.

Tuttavia vanno tenute in considerazioni alcuni aspetti:

- tale area ad oggi è suolo agricolo ma non risulta ancora essere pienamente sfruttata come produzione di beni agricoli.
- se non è area contigua alla riserva di Crava Morozzo compresa nel parco Marittime non esistono problemi legati all'insediamento di costruzioni nuove che sarebbero vietate ai sensi della LR 19\2009 che ricorda come *"siano vietate nelle aree protette movimentazioni di terra tali da modificare consistentemente la morfologia dei luoghi o tali da alterare il regime idrico superficiale e di falda, fatti salvi gli interventi finalizzati al miglioramento delle condizioni ambientali dei luoghi, su iniziativa del soggetto gestore o da esso autorizzati;"*
- l'area che sarebbe oggetto del retroporto dal punto di vista della fruizione al turismo non presenta attrazioni paesaggistiche o storiche culturali di forte rilevanza visto che l'area di Crava Morozzo è sita in altro luogo e non è nelle immediate adiacenze di alcun centro storico e quindi tutelato dalla legge 42\2004 sui beni culturali
- Nell'area non risulta storicamente la presenza di ritrovamenti archeologici che potrebbero rendere l'area vincolata ai sensi della sovrintendenza culturale nazionale.
- l'area non presenta una alta densità abitativa e quindi sarebbe meno problematico l'inquinamento acustico dei cantieri di preparazione e realizzazione dell'opera.
- Nell'area non risulta la presenza di falde acquifere di una certa rilevanza che siano fonte dell'approvvigionamento dell'acqua per uso civile.

Sicuramente ci sono varie procedure dal punto di vista ambientale da superare. Al di là della variante al PRG che compete al comune di Mondovì, l'opera sarebbe soggetta a

procedure di VIA e VAS, che purtroppo spesso sono causa di lungaggini burocratiche amministrative che possono durare anche anni. Se comunque l'area non ha livelli di protezione ambientale riconosciuti e non sono presenti ritrovamenti storici/archeologici degni di nota, senza dubbio è più semplice la realizzazione dell'opera.

In ogni caso, un retroporto adeguato non può essere di dimensioni piccole visto che deve ospitare un forte quantitativo di merci e quindi è complicato collocarlo in aree densamente abitate a causa della mancanza di spazio. Oltre a questo, non può collocarsi in centri di minuscole dimensioni che non hanno la possibilità burocratica ed amministrativa di gestirlo e quindi nella provincia di Cuneo solo i siti di Mondovì o, eventualmente, di Fossano possono ospitare tale struttura.

La presenza dell'ufficio dell'Agenzia delle Dogane presso l'area ex Cobra di Mondovì dove dovrebbe sorgere la struttura costituisce un bel vantaggio, essendo indispensabile integrare il polo logistico sia dal punto di vista amministrativo (come le dogane) sia pensare anche ad una area di prima lavorazione delle merci in arrivo dal porto di Vado, in modo da creare una filiera completa che vada anche oltre il semplice smistamento e stoccaggio delle merci.

Inoltre, esso dovrebbe essere agganciabile alla rete ferroviaria e quindi non può essere collocato troppo distante dai binari ferroviari, visto che se fosse troppo distante ci sarebbe da mettere in conto un ingente costo per la realizzazione di nuovi binari di collegamento.

Un aspetto importante che può contribuire ad inserire meglio l'opera nel contesto ambientale deve essere il suo efficientamento energetico, con la struttura che potrebbe essere alimentata almeno in parte con energie alternative come quella solare o fotovoltaico. Oltre al consumo energetico, nella scelta dei materiali di costruzione si dovrebbe cercare di privilegiare quel tipo di materiali che siano in edilizia bio compatibile ed a basso impatto ambientale, per quanto possibile. La struttura ovviamente si collega alla rete ferroviaria Torino Savona in modo da contenere parecchio le emissioni nocive dovute dal trasporto su gomma delle merci. Tali interventi di mitigazione ambientale dell'impatto della struttura possono essere resi più vantaggiosi dai vari incentivi fiscali legati alla transizione ecologica dell'economia, sia a livello nazionale (vari ecobonus) sia a livello comunitario.

Una parte importantissima sarà stabilire, visto l'impatto rilevante sul consumo di suolo dell'opera, una sorta di adeguata compensazione al comune di Mondovì che ospiterà tale area. Il sistema delle compensazioni è regolato dalla legge, DPR 357/97 e, ad esempio, nel caso della realizzazione delle autostrade prevede l'esecuzione da parte del costruttore di opere a favore dei comuni in cui ricade tale opera infrastrutturale. Nel caso del retroporto di Mondovì si potrebbe pensare ad opere compensative al comune di Mondovì come un miglioramento dei sentieri ciclabili della città, un miglioramento del sistema e pulizia delle rive del torrente Ellero, la possibilità di edificare un centro di educazione ambientale, ad esempio.

Conterà nelle opere di compensazione essere molto efficaci e rendere subito chiaro il passaggio di proprietà al comune di Mondovì, evitando così contenziosi che possono trascinarsi per anni come è successo al Mulino di Sant'Anselmo a Cuneo, opera di compensazione prevista che doveva già passare di mano al Comune di Cuneo nel 2012 da parte del concessionario Gavio della A33 e che invece ora è ancora bloccata causa lungaggini nella definizione del contratto di cessione.

IL PENSIERO DEGLI ENTI LOCALI INERENTE LO SVILUPPO DEL RETROPORTO IN PROVINCIA DI CUNEO.

In generale si registra un forte interesse nella realizzazione del retroporto non solo da parte delle categorie industriali ma anche di diversi enti locali. Tra questi va citato il

rapporto della fondazione CRC del piano strategico intitolato Cuneo 2029 che indica tra le opportunità per il territorio monregalese (pag.92 del piano strategico) *"lo sviluppo di aree logistiche retroportuali, anche in collegamento con l'espansione del porto di Vado e la riapertura della linea ferroviaria Mondovì-Cuneo, attualmente sospesa."* e indica tra i motori di sviluppo anche *"l'efficientamento della rete ferroviaria, sia attraverso il rinnovo del materiale rotabile, sia attraverso interventi sulle linee che facilitino la riduzione dei tempi di percorrenza."*

Riguardo la città di Cuneo essa ha espresso un parere sostanzialmente favorevole alla realizzazione del retroporto a Mondovì anche nella possibilità di poter riattivare la linea Cuneo Mondovì parzialmente per il traffico delle merci e nel gennaio 2019 e nel luglio 2020 si è espressa con voto quasi unanime del consiglio comunale a favore della riattivazione di tale linea anche in vista della realizzazione del retroporto di Mondovì e si è espressa in maniera contraria all'ipotesi paventata da alcuni della sua conversione in pista ciclabile.

A livello regionale, nell'ambito del processo di ascolto riguardante il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti e il futuro Piano Regionale della Logistica, da riportare le osservazioni sul quadrante Sud Ovest (provincia di Cuneo), registrate ad Ottobre 2020, in cui si sottolinea che *"gli operatori economici stanno valutando l'opportunità di insediamento di un polo logistico specializzato, in grado di attrarre i flussi merci provenienti da Savona-Vado."*

Da registrare la posizione di AssoLogistica che ricorda come *"Per quanto attiene il trasporto merci, specie su medie/lunghe distanze, occorre creare i presupposti per un incremento dell'utilizzo dell'intermodalità strada-rotaia al fine di creare un sistema più efficiente dell'attuale in un contesto di politica di salvaguardia del territorio e dell'ambiente"*, la posizione di Confcommercio Ascom Monregalese che cita come *"i collegamenti con la Liguria sono da potenziare per lo sviluppo di una rete più efficiente per il flusso delle merci verso il centro-nord Europa. La scarsa possibilità di penetrazione delle merci dalla Liguria al centro Europa rischia di deviare su altri porti del nord Europa alcuni importanti flussi commerciali."*

Inoltre, per Confindustria Cuneo *"l'adeguamento della linea ferroviaria Cuneo-Savona è fondamentale se bisogna pensare al trasporto di container e ai retroporti futuri del nostro territorio (Mondovì- Savona Vado)."*

Nella conclusione finale dello studio si segnalano tra i punti di debolezza della provincia di Cuneo i seguenti punti:

- *Mancanza di una visione strategica per i poli logistici*
- *Bassa accessibilità alle dorsali logistiche.*
- *Collegamenti ferroviari e ai valichi transalpini da migliorare*
- *Elevati volumi di traffico merci su strada verso il territorio nazionale, in particolare verso la Liguria.*
- *Linee ferroviarie inadeguate per il trasporto merci rispetto ai nuovi standard europei.*
 - *mancanza di politiche per lo spostamento delle merci*
 - *Inefficienti collegamenti ferroviari (Mondovì-Cuneo e Cuneo-Savona).*

CONCLUSIONI

Il retroporto è una opportunità di sviluppo economico di grande importanza per tutta l'area della provincia di Cuneo, dal momento che rappresenta l'unica possibilità per tale territorio di inserirsi nel sistema logistico regionale e di essere una vera base per la portualità ligure, con particolare riferimento ai porti di Savona e di Vado Ligure.

Sul porto di Vado Ligure sono stati fatti importanti investimenti da parte di una azienda leader nel settore dei marittimi della logistica come la Maersk, che testimonia il grande interesse e potenziale di questo porto, che per le sue caratteristiche naturali della profondità dei fondali si presta bene ad ospitare anche le navi container di una certa dimensione e che a pieno regime potrebbe arrivare anche ad un milione di container transitanti all'anno con un possibile transito e smistamento dei medesimi nel futuro retroporto di circa 600 unità al giorno.

Il porto di Vado quindi si può ritenere per le merci il più importante di tutto il tratto che va da Nizza a Genova e può costituire per le merci una buona alternativa più rapida al passaggio delle merci dal canale di Suez ai porti nord europei di Rotterdam ed Anversa, risparmiando circa 5 giorni di navigazione e quindi rendendo tale porto molto competitivo a livello europeo. Intercettare i flussi delle merci è una delle future chiavi di volta per rendere più competitiva la nostra economia e senza lo sviluppo del retroporto ci sono rischi che la provincia di Cuneo perda la sua propensione all'internazionalizzazione. Il porto di Vado è stato anche inserito nell'ambito del progetto di potenziamento della portualità nel recovery plan italiano.

Il Piemonte ha assoluta necessità, vista la sua vocazione internazionale e di terra comunicante con la Liguria, di avere dei poli logistici bene integrati col sistema portuale ligure dal momento che per il Piemonte passano diverse vie ferroviarie che si intersecano con la rete europea TEN T e tra queste la Torino Fossano Savona e la presenza di molte aziende cuneesi a forte vocazione esportatrice rende decisiva la presenza di tale opera nella nostra provincia, che ha bisogno di avere collegamenti adeguati col resto d'Italia e d'Europa e ha necessità di un centro logistico che possa competere con gli altri centri piemontesi di logistica come Rivalta Scrivia, CIM di Novara ed Orbassano.

La logistica è uno dei settori più trainanti nell'economia mondiale dal momento che, pur in periodo difficile come quello pandemico, regge meglio di altri in considerazione della sua indispensabilità e visto che l'aumento dell'e-commerce non pregiudica il settore, poiché c'è sempre la necessità delle spedizioni delle merci, che deve avvenire con rapidità ed efficienza ed essere al passo con la competizione del mercato globale.

Tale opera, a pieno regime e se fosse assicurato non solo il servizio di stoccaggio e smistamento ma anche quello di trasformazione delle merci, potrebbe portare, tra operatori diretti ed indiretti, alla creazione di alcune centinaia di posti di lavoro. Indirettamente, la realizzazione del retroporto comporterebbe anche la creazione di altre centinaia di occupati nell'ambito dell'edilizia sia civile che ferroviaria.

Nell'ottica del retroporto un ruolo decisivo lo può avere lo sviluppo della ferrovia Torino Savona che arriva direttamente al porto di Vado e che è collegabile all'area dell'ex Cobra e anche volendo, se Mondovì rifiutasse il retroporto, anche a Fossano. Se si riuscissero a realizzare gli interventi di potenziamento della ferrovia, con particolare riferimento alla riduzione delle pendenze in modo che si possa facilitare il trasporto merci e con la soppressione dei passaggi ai livelli si potrebbero ottenere tre obiettivi di valore europeo come la riduzione del trasporto merci su strada (ancora più importante se essi avvengono su una autostrada come la A6 particolarmente complessa come tracciato nel tratto tra Ceva e Savona per via delle curve e della morfologia appenninica) un miglioramento della sicurezza stradale vista la riduzione dei passaggi dei camion sulla A6, una riduzione dell'inquinamento atmosferico visto che la linea è elettrificata e comporta una minore emissione di CO2 rispetto al trasporto su gomma e un miglioramento della linea anche per uso passeggeri, visto che collega il mare a Torino ed è molto usata dai cittadini, durante tutto l'anno.

I lavori di potenziamento della ferrovia si prestano molto bene all'utilizzo dei fondi europei sia dei FESR che eventualmente persino del recovery Fund, poiché sono in linea

con gli obiettivi del green new deal europeo, alla base del bilancio comunitario 2021\2027 che prevede un incremento del trasporto eco sostenibile e una riduzione delle emissioni di CO2.

Da rimarcare come accanto al potenziamento della Torino Savona si possa pensare anche ad una possibile riattivazione della linea ferroviaria Cuneo Mondovì, attualmente sospesa dal 2012, per il traffico merci, sebbene essa presenti limitazioni dovute al fatto che non è elettrificata.

A livello territoriale sia le categorie produttive che la maggioranza degli stakeholders sono favorevoli alla creazione di un retroporto della provincia di Cuneo e la scelta dell'area per la sua vicinanza ai porti liguri e per la presenza della ferrovia Torino Savona non può che ricadere sulle città di Mondovì o, in alternativa, Fossano. Esse sono città già di una certa dimensione che possono assorbire bene l'impatto ambientale dell'opera e sono posti dove esiste già per natura una certa propensione alla logistica vista la presenza anche della autostrada A6 e vista la relativa centralità delle città rispetto alla provincia di Cuneo.

L'impatto ambientale dell'opera viste le notevoli dimensioni, indispensabili per assicurare una adeguata ed efficiente logistica, è ingente ma l'area dove sarebbe collocato a Mondovì non è in una area protetta, cosa che ne renderebbe impossibile la realizzazione. Inoltre, tale area non pare avere ritrovamenti storici e archeologici di particolare rilevanza e al momento, pur essendo suolo agricolo, non risulta essere sfruttata per le coltivazioni e dal punto di vista paesaggistico e del turismo tale zona non ha particolari peculiarità. Il fatto che tale area sia sita in una zona non densamente abitata rende i lavori di realizzazione più semplici dal punto di vista delle deroghe all'inquinamento acustico, anche se sicuramente l'opera sarebbe, visto il suo impatto, sottoposta a procedure come la VIA e la VAS che richiedono tempistiche non indifferenti e che possono richiedere in taluni casi anche anni di tempo.

Ovviamente le dimensioni dell'area, circa 600 mila metri quadri, richiederanno un notevole consumo di suolo, cosa che in base alla legge regionale 56\77 andrebbe limitata. Tuttavia, per la posizione strategica dell'area interessata, la possibilità di rendere molto più efficiente la ferrovia Torino Savona e per la possibile creazione di centinaia di posti di lavoro, lo sviluppo del retroporto sarebbe da considerarsi molto importante per il rilancio socio economico non solo di Mondovì ma di tutta la provincia di Cuneo e quindi sarebbe opera da realizzare. Qualora Mondovì decidesse di non volerla sul proprio territorio, la città più deputata ad ospitare tale retroporto sarebbe Fossano, vista anche la sua centralità come posizione nella provincia e vista la presenza di ferrovia e di una area dismessa di notevoli dimensioni come l'ex stabilimento Michelin.

Per compensare l'impatto ambientale, sarà fondamentale garantire al comune di Mondovì opportune compensazioni ambientali che possano essere usate per il miglioramento ambientale della città e per la fruizione degli ambienti naturali più significativi del territorio monregalese. Necessario sarà spiegare come tale opera porta grandi benefici in termini di sviluppo economico, trasporti e commercio.

La Regione Piemonte deve fare sistema sulla logistica con la Liguria e quindi, pur essendo la scelta di competenza alla regione, serve una adeguata concertazione con la Liguria e con la relativa autorità portuale di Genova, nonché un processo che veda comunque l'ascolto di tutte le parti interessate dall'opera, comprese le associazioni di categoria delle industrie, del commercio e dell'artigianato.