

RETROPORTO DI ALESSANDRIA

OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO

Obiettivo del progetto del retroporto di Alessandria è la **realizzazione**, su parte del sedime dello scalo ferroviario di Alessandria-Smistamento e su eventuali aree limitrofe, **di un grande Hub interportuale** collegato al sistema dei porti di Genova e Savona.

Il progetto, che comprende la creazione di un centro di smistamento merci, la costruzione della bretella di collegamento e la creazione di un parco logistico attrezzato, aumenterebbe la potenzialità di sviluppo del sistema dei porti di Genova e Savona con riferimento al Nord Italia e al Centro Europa e, contestualmente alla realizzazione del Terzo Valico, permetterebbe un forte recupero di competitività rispetto ad altri sistemi portuali del Mediterraneo e del Nord Europa.

L'intervento è volto a favorire il decongestionamento delle aree di sosta portuali, favorendo una maggiore operatività – integrando l'attività portuale con lo sviluppo di servizi di logistica ad alto valore aggiunto nell'area alessandrina – nonché l'insediamento di nuove imprese e ad una crescita dell'occupazione nei settori della logistica e dei trasporti.

Inoltre l'intervento risponde a precisi obiettivi di strategia dei trasporti, quali:

- l'incremento del traffico ferroviario merci e il riequilibrio tra i modi di trasporto e la razionalizzazione ed il potenziamento dell'uso delle infrastrutture e l'integrazione tra diverse modalità di trasporto;
- l'eliminazione delle strozzature e il decongestionamento dei grandi assi tramite i corridoi multimodali ed i progetti di grande infrastrutturazione per il completamento dei valichi alpini;
- la diffusione dell'utilizzo di nuove tecnologie, volte alla riduzione dei consumi energetici e del carico inquinante (consapevolezza dei costi sociali) e all'aumento dell'efficienza e qualità dei servizi;
- il rispetto delle condizioni di concorrenza regolata;
- la politica dei trasporti inserita in una strategia generale con l'equilibrio tra tutela del paesaggio e sviluppo antropico e il corretto utilizzo delle risorse territoriali;
- l'armonizzazione tra la pianificazione territoriale generale e la pianificazione di settore.

La Fondazione SLALA S.r.l. è stata individuata dalle Regioni Liguria e Piemonte quale strumento per il coordinamento e la governance delle attività connesse al raggiungimento di tali obiettivi.

Fra le funzioni dell'hub vengono indicate quelle di:

- terminale per il trasporto combinato verso le reti Trans - europee e per il trasporto di unità intermodali marittime;
- interscambio via ferrovia dei contenitori con i porti;
- piattaforma dedicata a servizi di logistica integrata in connessione con i porti.

Per quanto riguarda i risultati attesi, il progetto Retro Porto di Alessandra punta a creare un unico sistema logistico e doganale al servizio del porto di Genova e dei porti liguri, migliorando l'offerta portuale e favorendo il decongestionamento del nodo stradale genovese. L'impatto ambientale più rilevante riguarderà l'aumento del traffico di mezzi pesanti nell'area Ovest di Alessandria. Per questo motivo è prevista la realizzazione della strada di collegamento diretta tra lo scalo di smistamento e la tangenziale di Alessandria per evitare che il traffico pesante passi nel centro abitato, utilizzando la viabilità urbana esistente.

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

La rifunzionalizzazione dello scalo merci di RFI ad Alessandria

Lo scalo smistamento attualmente occupa un'area di circa 1.000.000 di mq, a Ovest della stazione ferroviaria di Alessandria. È uno scalo a gravità con andamento pressoché simmetrico rispetto a un asse con orientamento Est-Ovest che divide gli arrivi e le partenze Nord da quelle Sud. È formato da un fascio direzioni di 42 binari lunghi circa 1.000 metri posto in serie a un fascio arrivi/partenze di 40 binari di uguale lunghezza. Completano lo scalo due aste di manovra per l'estrazione dei convogli dal fascio direzioni, i binari per la circolazione delle locomotive e i mezzi di manovra aree e fasci per il deposito dei carri e la

manutenzione dei rotabili.

La Fondazione SLALA congiuntamente con RFI e l'Autorità Portuale di Genova ha predisposto il progetto per il riutilizzo di gran parte dello scalo con funzione terminal contenitori, collegato alla rete autostradale. Questo progetto prevede la realizzazione di un centro di smistamento delle merci con provenienza/destinazione i porti di Genova e Savona.

L'intervento principale del progetto retroporto di Alessandria riguarda la creazione del centro "Alessandria Smistamento" e sarà completato con la costruzione della strada di collegamento tra lo scalo smistamento e la tangenziale di Alessandria. Complementare a essi è la creazione di un parco logistico attrezzato, collegato con strada e ferrovia, la Piattaforma Logistica di Alessandria (PLA).

L'ipotesi progettuale prevede di realizzare un terminale intermodale nello scalo smistamento di circa 280.000 mq con funzione di gateway per i treni navetta del porto e di terminale intermodale, atto a far fronte a un traffico da/per il porto di Genova e Savona.

Il dimensionamento minimo del progetto prevede volumi di circa 500.000 TEU/anno, pari a 20 treni/giorno per 360 giorni con una media di 66 TEU/treno. Per riuscire a sostenere questi volumi di traffico risultano necessari gli interventi del Terzo Valico e del Nodo Ferroviario e Autostradale di Genova. Inoltre, sono auspicabili interventi relativi alla facilitazione dei traffici ferroviari dai terminal portuali, soprattutto relativamente all'ambito del porto di Sampierdarena. In questo senso saranno fondamentali gli interventi sui binari interni al porto e sulla linea del Campasso.

Il costo dell'opera è pari a 59,17 milioni di euro. Nell'ambito della pianificazione delle opere infrastrutturali nella seduta del 22 marzo 2007 del Comitato Portuale sono stati stanziati 21 milioni di euro e il finanziamento pubblico richiesto è di 31,25 milioni di euro.

I costi per le attrezzature retroportuali da realizzarsi all'interno dello scalo ferroviario smistamento ammontano a 22,99 milioni di euro. Tali costi sono a integrale carico del gestore del retroporto e come tali da intendersi come cofinanziamento privato per la realizzazione dello scalo di Alessandria.

Retroporto di Alessandria Spa

All'interno del centro merci di Alessandria è prevista la realizzazione di una nuova piattaforma logistica che sorgerà su un'area di circa 300mila mq all'interno del milione di mq dello scalo smistamento di Alessandria, di proprietà di Fs Logistica. Per la promozione di questa iniziativa è stata costituita il 21 dicembre 2009 la società operativa Retroporto di Alessandria Spa.

L'intervento si inserisce in un contesto di sviluppo economico che mira a creare occupazione stabile e di qualità nel settore della logistica. La progettazione preliminare dell'area ha consentito di delineare i contenuti principali dell'intervento:

- aree coperte per lo stoccaggio e la manipolazione delle merci (magazzini);
- aree coperte per lo stoccaggio e la manipolazione delle merci dotate di collegamenti ferroviari (magazzini raccordati);
- servizi: alle persone, alle imprese, alle merci.

Il retroporto potrebbe entrare nel pieno delle proprie funzionalità già nel 2014 e raggiungere il pieno regime entro il 2017. L'investimento previsto è di circa 80 milioni, di cui 40 per le infrastrutture (che dovranno essere coperti dagli enti istituzionali e che per oltre 10 milioni riguardano la realizzazione della strada di raccordo fra l'area logistica e la tangenziale di Alessandria) e altri 40 per coprire i costi delle attrezzature.

Strada di collegamento tra lo Scalo Smistamento e la tangenziale di Alessandria

L'area, oggetto dell'intervento si estende nel territorio del comune di Alessandria, a Ovest della città, tra i sobborghi di Cantalupo, Casalbagliano e Villa del Foro. Questo intervento è strettamente legato al riutilizzo dello scalo smistamento in quanto la sua realizzazione permette un collegamento più efficiente e diretto tra lo scalo stesso e la viabilità principale del nodo di Alessandria (tangenziale SR30 e autostrade A26), in modo che l'incremento del traffico causato dalla nuova attività intermodale non vada a incidere e non interferisca con la viabilità esistente.

L'intervento prevede l'ingresso e l'uscita dallo scalo ferroviario mediante la realizzazione di una strada leggermente in rilevato che si affianca allo scalo smistamento sul lato Nord. La nuova strada avrà una sezione della carreggiata di 10,50 metri, una lunghezza di 4.500 metri e sarà classificata

come cat. C1, strada extraurbana secondaria, a carreggiata unica con due corsie a doppio senso di marcia. La larghezza delle corsie è di 4,25 metri. La strada in fregio alla ferrovia utilizzerà in parte il terrapieno esistente dello scalo ferroviario, andando a rimuovere i binari a Nord. I raccordi con la SP 246 e con la strada comunale verranno realizzati tramite rotatoria di diametro 63,5 metri con larghezza di anello di 8,50 metri. L'intervento consente altresì il raccordo viario per la PLA di Alessandria.

Il costo dell'intervento della strada di collegamento è di circa 11,13 milioni di euro di cui circa il 20% a carico del Comune di Alessandria e circa l'80% a richiesta sulle risorse regionali. Il Comune di Alessandria ha previsto circa 2 milioni di euro come contributo, il restante dovrebbe essere messo a disposizione dalla Regione Piemonte.

STATO DI AVANZAMENTO

Alla fine del 2007 la società SLALA è stata trasformata in Fondazione, i cui enti sostenitori sono Regione Liguria (FILSE Spa) e Regione Piemonte (Finpiemonte partecipazioni Spa), le Province di Alessandria, Genova e Savona, il Comuni di Alessandria, Cairo Montenotte, Casale Monferrato, Genova, Novi Ligure, Pozzolo Formigaro, Tortona, la Camere di Commercio alessandrina, genovese, savonese e di Cuneo, la Fondazione CRAL, Energia e territorio Spa e le tre autorità portuali liguri. Nel dicembre 2009 viene costituita la società Retroporto Spa, con funzioni più operative rispetto alla Fondazione SLALA, con azionisti Finpiemonte partecipazioni, Autorità Portuali di Genova e Savona, Fondazione SLALA e FS Logistica, ma è previsto un allargamento dell'azionariato anche alla Provincia di Alessandria (che nel 2011 ha deliberato lo stanziamento), alle Province di Genova e Savona, oltre ai Comuni di Alessandria e Genova.

FINANZIAMENTO

Si prevede che l'investimento sarà tutto a carico dei privati, dopo la predisposizione di una specifica gara europea per la concessione delle aree. L'investimento di carattere pubblico sarà quello relativo allo svincolo di collegamento fra la piattaforma e la rete stradale (circa 10 milioni di euro) a valere sui fondi FAS della Regione Piemonte.

DOCUMENTAZIONE TECNICA

- Legge n. 443 del 21 dicembre 2001 (Legge Obiettivo) "Delega al Governo per l'individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici di preminente interesse nazionale".
- Intesa Istituzionale Quadro tra il Governo e la Regione Liguria per la realizzazione delle grandi infrastrutture-6 marzo 2002 "Definisce l'elenco delle infrastrutture che rivestono il carattere di preminente interesse nazionale (Corridoi ferroviari, corridoi autostradali e portuali, Hub portuali e interportuali, infrastrutture nel comparto energetico)".
- Protocollo d'Intesa del 7 agosto 2002 tra Provincia di Alessandria, Comune di Alessandria, Trenitalia S.p.A., Autorità Portuale di Genova, Autorità Portuale di Savona, Autorità Portuale di La Spezia, Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria e Camera di Commercio di Alessandria riguardante il "Progetto per la Piattaforma logistica nel Comune di Alessandria".
- Accordo procedimentale del 6 giugno 2004 in ordine allo sviluppo della logistica nell'ambito alessandrino, connesso alla realizzazione del "Terzo Valico dei Giovi - linea AV/AC Milano - Genova".
- Accordo del 12 settembre 2005 tra RFI, Trenitalia, FS e Autorità Portuale di Genova avente l'obiettivo concordato di porre in atto tutte le iniziative necessarie all'ottimizzazione e al pieno utilizzo delle capacità produttive delle linee ferroviarie al servizio del traffico portuale.
- Protocollo d'Intesa del 5 maggio 2008 per la "Realizzazione e gestione dell'Hub di Alessandria e relativi interventi sulla viabilità d'accesso", fra le Ferrovie dello Stato SpA, le Regioni Piemonte e Liguria, le Province di Alessandria, Genova e Savona, i Comuni di Alessandria e Genova, le Autorità Portuali di Genova e Savona, la Fondazione SLALA, la Confindustria della Liguria e del Piemonte.
- Accordo del 16/5/09 fra Comune di Genova e Comune di Alessandria.
- L'Atto aggiuntivo all'IGQ tra Governo e Regione Piemonte (23 gennaio 2009).

- Intesa Istituzionale del 21/12/2009 per la realizzazione del retroporto di Genova e la costituzione della società Retroporto di Alessandria Spa.

INTERVENTI CORRELATI

- Terzo Valico.
- Razionalizzazione impianti ferroviari interni al porto.
- Riempimento Calata Bettolo.
- Riempimento Calata Ronco Canepa e Calata Libia.
- Progetto Integrato 1 del PTC della Provincia di Savona "Progetto integrato per la connessione logistica della Valbormida con la piattaforma dei porti di Savona – Vado e riorganizzazione del comparto energetico".

Analisi SWOT: Retroporto di Alessandria

Punti di forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Retroporto funzionale allo sviluppo dei traffici del porto di Genova e di Savona con la possibilità di uno sfruttamento più razionale degli spazi in ambito portuale; ▪ Specializzazione logistica dell'area dell'alessandrino, si forma un vero e proprio cluster portuale/logistico del nord Tirreno, economie di esperienza e di conoscenza, ricadute positive a livello locale; ▪ creazione di nuovi posti di lavoro diretti, indiretti e indotti; ▪ collegamento diretto ferroviario tramite linea Genova - Ovada - Alessandria, Terzo Valico e Savona - Acqui Terme - Alessandria. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La presenza di un retroporto, se da un lato permette più efficienza in banchina e possibilità di raggiungere dimensioni critiche per creazione di treni completi per molte destinazioni, dall'altro aumenta i tempi di inoltro delle merci; ▪ necessità di coordinamento delle attività con i retro porti esistenti (Rivalta Scrivia) e in fase di importanti ampliamenti (Mortara e Novara) da parte di privati in grado di posizionarsi sul mercato con alcuni anni di anticipo rispetto al completamento del progetto SLALA e situati in posizione più favorevole rispetto al progetto Terzo Valico.
Opportunità	Rischi
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Svolgimento di funzione di terminale per il trasporto combinato verso le reti TEN-T e per il trasporto di unità intermodali marittime; ▪ incremento del traffico ferroviario merci attraverso il modal shift da e per il porto con minori costi esterni; ▪ migliore utilizzo degli spazi in banchina; ▪ offerta di nuovi servizi a valore aggiunto che permettano di trattenere valore sul territorio e di fidelizzare i clienti; ▪ creazione di un sistema logistico e doganale al servizio dei porti liguri; ▪ possibilità di decongestionare parzialmente il nodo stradale genovese. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Scarso valore aggiunto per parte degli utilizzatori: ad oggi il traffico del porto di Genova è per grande maggioranza da/per destinazioni nel nord Italia. Molti caricatori potrebbero preferire inoltro diretto della merce dal porto senza stoccaggio/lavorazione o servizi logistici intermedi nel retro porto; ▪ senza servizi a valore aggiunto studiati appositamente per gli utilizzatori ed una politica di fidelizzazione degli stessi (es. ZAL Barcellona, Rotterdam), si rischia di utilizzare il retroporto solo come nodo di interscambio modale, senza trattenere valore nel territorio.