

## **portualità- logistica- retroportualità**

### **contributo a cura di Ubaldo Santi- referente tavolo infrastrutture e portualità**

#### **missione**

porre al centro del programma le due principali soggettività giuridiche : il Comune e la AdSP, al fine di rappresentare un disegno futuribile che porti alla massima coesione i due ENTI, che compartecipano alla produzione del maggiore PIL metropolitano

trattare argomenti che volano alto, rispetto a quanto già in corso ed aprire nuove riflessioni che si attestino su di un nuovo livello strategico, meno obsoleto rispetto ai conosciuti luoghi comuni

puntare forte il focus sulla sicurezza dei cittadini, sull'ambiente e connessa green economy

#### **strategia**

individuare le iniziative in cui il Comune possa diventare protagonista attivo

- della più estesa scena metropolitana e delle trasformazioni infrastrutturali liguri-piemontesi in atto, abbandonando formalismi localistici e giocando un ruolo di prim'attore sui tavoli nazionali, dove si decidono le scelte sensibili e che investono le fondamenta delle emergenti strategie infrastrutturali

-della evoluzione normativa in corso che investe l'assetto giuridico futuro della AdSP e dove il Comune potrà inserirsi con una sua presenza istituzionale non più eludibile

#### **obiettivi**

**-intensificare la presenza nella Fondazione SLALA**, con sede in Alessandria, la quale "svolge un'attività di coordinamento tra enti territoriali ed economici al fine di potere affrontare con efficacia il tema della logistica in modo tale da potere discutere di tutte le problematiche infrastrutturali e di servizi attraverso un punto di connessione comune" ed in cui il Sindaco di Genova è soggetto istituzionalmente presente nel Consiglio Generale

**-intervenire con autorevolezza nella partita della ZLS( zona logistica semplificata) del Nord-Ovest**, non possiamo semplicemente osservare, ma avere titolo attivo per modellare il focus sulle aree già individuate ed oggetto della legge istitutiva, oltreché le aree recentemente integrate con bando, che si sono così aggiunte. Il Comune di Genova e non solo l'AdSP, deve puntare sulle migliori compatibilità infrastrutturali, non lasciando la regia agli altri Enti ( Regione Liguria e AdSp).

Il tema della logistica del Basso Piemonte deve essere condiviso, è un problema che investe movimentazione traffici ed economie della città e scelte sbagliate porterebbero grave nocimento alla cittadinanza ed alle politiche ambientali, oltreché marginalità non soddisfacenti

A breve verrà nominato il Commissario della ZLS e restare fuori da questa competizione, significherebbe consegnare la chiave di volta dell'economia più importante di questo ampio distretto, previsto dalla ZLS, nelle mani di un soggetto che, nella migliore delle ipotesi sarà un tecnico ministeriale, ma nella peggiore delle ipotesi, un esponente calibrato dalle forze di centro destra , molto attive su questo terreno, per questo motivo, bisogna che ai livelli romani, già sin da ora si vigili con severa attenzione.

**-trasferire la retroportualità nel Basso Piemonte, nella Zona Logistica Semplificata (ZLS) e sviluppare una nuova direttrice/asse di traffico verso il Nord Europa, complementare al Terzo Valico.**

Sarà importante prescegliere la migliore zona retroportuale, che non è Alessandria, infatti questa potrà anche allargare il proprio ruolo di scalo merci, ma altro è un retroporto, il quale necessita di ineludibili condizioni e cioè lo spazio e le più agevoli connessioni ferro-stradali, in contesti a bassissimo impatto ambientale. Non si pensi che questo problema sia scollegato dal nostro destino di città, perché un retroporto efficiente, svuota la città dai tir, ne trasferisce la stragrande maggioranza su ferro, determina minori costi armatoriali, realizza più efficienza, più occupazione distribuita, riduce le problematiche di inquinamento e sposta incombenze doganali prima degli arrivi in porto, determinando movimentazione più veloce, più lavoro ed infine più competitività e fino ad oggi nessuno ha fatto questi ragionamenti, imbragati nelle maglie delle rendite di posizione che bene hanno tramato, contro la evoluzione delle infrastrutture, rallentando la competitività del porto e quindi della città. Contro questo sistema di reticoli privilegiati, dobbiamo contrapporre la città della svolta, della efficienza compatibile, in perfetta GREEN ECONOMY, capace di mettere in matching salute e successo economico, primati globali e sicurezza della collettività.

( vedasi allegato 2)

La ZLS del Nord Ovest comprende diversi comuni del Basso Piemonte e non solo, perché si estende anche in Lombardia ed Emilia ed il Comune di **Castellazzo Bormida** è di sicuro quello nel cui comprensorio insiste una delle aree più adatte e strategiche, su di una superficie di circa 120 ettari, idonea per diventare il vero e realistico **Nuovo Retroporto di Genova e Savona**, collegato con Genova dalla ferrovia Genova-Voltri /Ovada e collegato con Savona dalle due linee di valico della Savona-Torino – via Ferrania e via Altare, complementare al Rail Hub Europe di Gavio, sul fronte Tortona-Terzo Valico-Rivalta ed assai funzionale verso Alessandria che ne avrebbe enorme beneficio, costruendo così con il Terzo Valico, la seconda direttrice strategica verso il NORD Europa. Tale soluzione retroportuale e nei tempi morti del futuro adeguamento ferroviario, delle tratte che si dirameranno in più direzioni dal Terzo Valico ed anche oltre tali realizzazioni, peraltro, molto futuribili ( si parla per alcune del 2030, in un mercato ad altissima concorrenza dove i ritardi si pagano con quote perse di fatturato), ebbene, garantirebbe movimentazione e positive economie, mantenendo standard di concorrenza, oltre a vitalizzare snodi come Alessandria ed anche Novara, essendo posto sulla direttrice del **traforo del Lötschber** (una galleria ferroviaria lunga 14,6 km che attraversa le [Alpi](#) svizzere) (vedasi allegati 1,4,5,6,7,8)

Un'area dotata di un fronte ferroviario molto lungo e provvisto di doppi scambi, pianeggiante e molto distante dalle abitazioni ed inoltre situata in prossimità dell'autostrada A26 Voltri – Gravellona Toce, vicino al casello autostradale.

Il Retroporto infine, dovrebbe entrare nel perimetro di un' opera sub-commissariale e restare impresa a governance pubblica, un ente pubblico economico, come dovrebbe essere la stessa AdSP, anche privo di soci e preliminarmente, almeno fino al "chiavi in mano", a gestione commissariale ad hoc.

Molti che hanno motivo di non sviluppare retroportualità vera, ma semplicemente di sbandierarla come fosse l'ultima invenzione del momento, sono proprio quelli che da trent'anni almeno la boicottano, per questo la rivoluzione del ferro non è mai decollata in questa città e non solo, con grave danno per la cittadinanza che paga in termini di sicurezza, la folle corsa per il recupero del tempo perduto, in barba alla realizzazione di infrastrutture sensibili alle esigenze delle comunità.

Da una analisi più approfondita, possiamo desumere che chi non ha avuto particolare passione per sviluppare fino da subito, soluzioni più rispondenti ad una logica di maggiore fluidità delle movimentazioni su ferrovia, nel maggiore interesse generale e di sistema, sia da ascrivere non a categorie di operatori, ma bensì ad alcuni di essi, come per esempio: alcuni autotrasportatori che hanno interpretato la intermodalità come un affare loro, da sviluppare con il contagocce e poi coloro che traggono profitto dai pedaggi autostradali, coloro che forniscono gasolio per autotrazione ed infine soggetti attuatori della digitalizzazione per parcheggi di camion e TIR, che seguono la corrente di pensiero dominante sul territorio che è quella tortono-centrica e che gestiscono aree di parcheggio ed il trasporto gommato, avendo posizioni di monopolio ( come la UIRNET oggi digITAllog ) in piattaforme che si remunerano con la movimentazione su gomma. Altra cosa è “fare retroportualità”, le cd aree buffer o buffer zone (aree polmone di parcheggio), se non ben calibrate nel più ampio piano logistico, finiscono solo per favorire tragitti privilegiati e trasporto gommato, anziché concorrere al miglior efficientamento dei traffici soprattutto su ferrovia.

**In conclusione, lo sviluppo della tratta Genova Voltri- Ovada-Castellazzo Bormida(retroporto)-Alessandria e poi Milano-Nord Europa, farebbe il paio con quella ben nota di Genova- Terzo Valico-Tortona/Rivalta(piattaforma logistica Rail Hub Europe del gruppo Gavio)-Milano –Nord Europa, creando così uno dei sistemi infrastrutturali più importanti d’Europa!**

**A tutto ciò si aggiungereanno negli anni a venire, gli adeguamenti delle ulteriori tratte collegate al Terzo Valico sia verso Alessandria-Novara-traforo del Lötschber, che verso Milano-Chiasso-Ceneri-Gottardo ed a maggior ragione il retroporto di Castellazzo Bormida, che potrebbe diventare operativo, prima di queste tratte, come già detto, sarebbe un importante addendum e con tempistiche assai più veloci sia in termini di realizzabilità, sia nella previsione di economie di scala più rapide.** (vedasi allegato 9- SWOT analysis)

Possiamo ancora aggiungere che, alla luce degli oramai conclamati ritardi sulle G.O. (Grandi Opere), compreso gli adeguamenti ferroviari al Terzo Valico e la stessa oramai obsoleta Gronda, resta assai evidente che il retroporto di Castellazzo ed in primis la implementazione della tratta Voltri-Alessandria, potrebbe , prima di ogni altra opera , dare ottimi frutti di movimentazione container ed il retroporto chiavi in mano, essere pronto in meno di due anni.

Ed in ultimo, è giusto ricordare che il progetto industriale del retroporto di Castellazzo Bormida, è già stato redatto ed è attualmente l’unico progetto industriale presentabile.

**Perdere questa occasione e lasciare il campo sulla molto prossima nomina del Commissario per la ZLS, sarebbe un imperdonabile errore che, se arrivasse oramai nei pressi della campagna elettorale, verrebbe giocato pesantemente dai nostri avversari politici!**

### **-sviluppare il traffico su ferrovia**

Il progetto del retroporto di Castellazzo Bormida, potrebbe perfettamente rientrare tra i progetti finanziati dal PNRR e fa parte, a pieno titolo, del più esteso concetto di Retroporto dell’AdSP di Genova e Savona e quindi, come Alessandria , Novi ed altri comuni, sarebbe parte di quella regia della ZLS, comprensiva di Regioni, Comuni, Ministeri che concorrono a dare maggiore competitività al comparto del Nord Ovest e che fino ad ora, in qualche modo, si coordinavano nella citata Fondazione SLALA.

E non appaia strano che se ne sia parlato poco, certo si sono spese molte parole per Novi ed Alessandria, per ragioni che se svelate, dimostrerebbero che ciò che conta è essere Tortona-centrici ed il perché non può sfuggire poiché in quella zona insistono l' Interporto di Rivalta( che da sempre vede nel Retroporto di Castellazzo un pericoloso concorrente futuribile, non volendone comprendere la complementarietà) ed anche il Rail Hub Europe di Gavio.

Invece, se gli alessandrini volessero meglio approfondire, capirebbero che la loro fortuna sarebbe quella di sviluppare Castellazzo, avendo gli spazi che lo scalo merci di Alessandria non ha, inoltre in attesa di un lontano adeguamento del Terzo Valico su Milano, avrebbero entro 18/20 mesi una struttura operativa, del costo di circa 160 milioni e, volendo esagerare, pure senza strafare, una linea ferroviaria capace di portare via da Genova, agli step 1-2 del piano industriale( inaugurazione chiavi in mano della struttura ed avvio della stessa), fino ad 1,3 milioni di teu/anno, togliendo dalla strada migliaia di camion e così liberare Genova dalla intollerabile presenza di TIR in città, eliminando le aree buffer cittadine che così generosamente questa giunta ha assegnato ad operatori monopolisti nel trasporto gommato.

#### **-sostenere la trasformazione dell' AdSP in Ente Pubblico Economico e riforma dell' attuale regime concessorio**

Uno dei temi ricorrenti in questi ultimi mesi è sicuramente la modifica della soggettività giuridica dell'AdSP, si dibatte infatti, sulla attuale abito di Ente pubblico non economico che male rappresenterebbe, l'attuale status di importante protagonista e per i flussi finanziari gestiti, generati dai vari Decreti, dal PNRR e dalle molteplici regie e convenzioni, con soggetti pubblici e con soggetti privati e per il prossimo ruolo attivo, nel Comitato di indirizzo della istituita ZLS, per ora orfana e non per molto ancora, della nomina del Commissario-regista.

Il dibattito investe anche il fatto che la AdSP possa trasformarsi in una società per azioni, come fecero per esempio ENI, Enel, ed altri enti, ma questa strada farebbe perdere quella certezza nella centralità gestionale, che deve essere riservata al soggetto pubblico, in un contesto così delicato per le interazioni con la Città Metropolitana, creando differentemente, una pericolosa, perché contraddittoria con gli interessi generali, conflittualità tra eventuali soci privati della rinnovata authority e quelli che non ne facessero parte, determinando situazioni di conflitti di interesse, degni dell'Antitrust.

Per questo sosteniamo che semmai, la soluzione sia quella di trasformare l'AdSP, certamente in Ente pubblico economico, non trasformandola però in Spa e tenendo conto del legislatore che è intervenuto con d.lgs 175/2006 (testo unico in materia di società partecipate), proprio per ridimensionare il fenomeno.

Altra cosa è invece promuovere il concetto che , alla luce di quanto accade in altre grandi città portuali, sarebbe auspicabile un ruolo diretto e gestionale sulle attività portuali e sulla regia delle stesse, da parte del Comune stesso e promuoverne il dibattito a livello nazionale.

Inoltre il fenomeno delle concessioni, non deve assolutamente trasformare, nella sostanza, la concessione in una surrettizia attribuzione di proprietà delle aree concesse, su questo bisogna impegnare la nostra iniziativa politica ed amministrativa, perché ci si attenga a parametri economici ed a report puntuali che consentano di verificare la permanenza delle condizioni e quindi la reiterazione o meno della concessione in capo al medesimo soggetto conduttore.

### **-sostenere alternative al dislocamento dei depositi chimici a Ponte Somalia ed eventuale opzione zero**

Il tema dei depositi chimici, va interpretato avendo di fronte l'attuale stato della scena, dove insistono alcuni elementi tecnici di non poco conto e che dobbiamo tenere nella giusta considerazione .

A suo tempo la Commissione Consultiva dell'AdSP, aveva respinto la delibera sul trasferimento a Ponte Somalia, mentre il Comitato di Gestione ha finito per approvarla, con la curiosa astensione del rappresentante del Comune e condizionandola al via libera da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici , una volta verificato l'Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF).

Oggi vi sono in corso numerosi ricorsi, di armatori, terminalisti, imprenditori, istituzioni locali, forze politiche e cittadini ed anche iniziative e sollecitazioni indirizzate al MIMS perché si tenga conto delle esigenze espresse, in particolare dai comitati e quindi dalla cittadinanza.

Stabilito pertanto che di tutto ciò si debba tenere gran conto, lo stato dell'arte è di attesa, una attesa verso le decisioni delle autorità giudiziarie, maggiormente adite in via amministrativa e delle conseguenti aspettative di sospensione e procedurali, ma anche una attesa che discende da quanto stabilirà sul deliberato ATF della AdSP, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, oltre agli sviluppi discendenti dalla iniziativa dell'armatore Grimaldi in merito al cd "abuso di normativa emergenziale, sollevato in capo al comportamento dell'attuale commissario.

Ciò che conta a questo punto è attendere sia le decisioni di giustizia amministrativa, sia le decisioni ministeriali e nel frattempo non restare fermi ed impegnare, da subito, l' iniziativa politica, perché il ministero rimetta a nuova valutazione e per altri siti che fossero più idonei per dislocare i depositi chimici, quanto deliberato dalla AdSP.

Questo però non significa che se ci fossero altri siti più idonei, si debba comunque accettare a scatola chiusa, anzi, semmai sarebbe la occasione più opportuna, per un vero confronto franco con i cittadini maggiormente interessati, rimettendo soprattutto a loro la decisione più condivisa o finale, perché in una metropoli che vuole essere un modello per la GREEN ECONOMY, non si possono sfuggire le proprie responsabilità e coerenze, in modo che al di là delle analisi tecniche, si consideri soprattutto il benessere collettivo, che si misura con la massima sicurezza prodotta e con il più elevato tenore di tranquillità dei cittadini, financo ad arrivare alla cd "opzione zero".

Bisogna infine considerare che, qualora il Consiglio Superiore LLPP desse il via libera all'ATF per Ponte Somalia, al di là delle evenienze giudiziarie in corso, resterebbe al Comune , la sola iniziativa politica, non avendo territorialmente giurisdizione, se non come soggetto autorevole, abilitato sempre e comunque ad esercitare pressione, in forza del suo potere di rappresentanza ed in quanto titolato del ruolo, nella persona del Sindaco, di tutore sommo della salute dei propri cittadini.

### **-contrastare il progetto della green logistic valley in Valpolcevera**

Una visione che male si presta ad una interpretazione virtuosa e green, una previsione visionaria che mette in campo una progettualità decisamente contraria ed antitetica alla interpretazione di una città ed in particolare di un territorio, come quello della Valpolcevera, stanco di essere marginalizzato ed abusato, nonché turlupinato da scenari che si coniugano solo con gli interessi speculativi di alcuni, quelli che fanno parte del cd "sottosistema Genova", che non si peritano minimamente, salvo utilizzare la scena mediatica per vendere fumo, del benessere e dell'interesse della popolazione.

Una idea quella della green logistic valley, da contrastare dalle fondamenta, la Valpolcevera ha già dato e sta dando tanto, troppo!

I retroporti si realizzano in aree vaste, non intersecano contesti abitati, si sviluppano in zone a basso impatto ambientale, ma soprattutto sono retroporti veri che fanno solo o prevalentemente movimentazione merci e container, questo progetto invece, tende pure a ricreare scenari economicamente fallimentari, riproponendo a Genova tipologie di district park che a suo tempo, determinarono non poche criticità per chi li aveva posti in essere. Oggi la strada è quella del massimo e migliore utilizzo degli spazi oltreappennino, indicati dalla costituita ZLS, tutto il resto fa parte di una costruzione mediatica che serve a distrarre dal fatto che, in questa città, un certo mondo imprenditoriale, molto ristretto, ma anche molto privilegiato, non è stato capace in almeno vent'anni, di sapersi adeguare al mercato ed ai cambiamenti infrastrutturali, preferendo le proprie rendite di posizione!

Infine i cittadini, di fronte a questa ennesima prepotenza, oltretutto di fronte ad un progetto altamente invasivo ed inutile che fa il paio con un altro inquietante progetto, quello del cd "bruco", che trafora le montagne e movimentata su di un enorme tapis roulant i container, con costi a dir poco stratosferici, ebbene, i cittadini, nel caso si volesse procedere con questo inquietante progetto della green logistic valley, avrebbero pieno diritto ad esercitare ogni possibile resistenza, nella prospettiva certa, di forme importanti di inquinamento, trattandosi per di più di un territorio stretto ed angusto, assolutamente inadeguato sia per essere un mega district park, sia ed ancora di più, se fosse anche destinato ad una tremendamente invasiva attività retro portuale di container handling.

**-creare un osservatorio Comune/Città, per analizzare elaborati tecnici, presentati dai cittadini sulle G.O.**

Nella nostra città e più che mai ora, di fronte ad una amministrazione che prevalentemente a parole e con un buonismo che trasuda di depistaggio emotivo, finge interesse per le doglianze civiche, è essenziale ed opportuno disegnare un nuovo rapporto con la gente e con la sua pregevole urgenza di volere una città vivibile, sostenibile e sicura.

Per questo bisogna riprendere il concetto di "ascolto", non solo nella sua declinazione sociale, ma anche come ascolto vero e proprio di suggerimenti ed autentica "presa visione" di tutto ciò che tecnicamente i cittadini possono produrre, per fare sentire anche la loro esperta voce, sulle attività di costruzione delle infrastrutture in corso.

Quindi, con la finalità di dare voce, ma anche eventualmente corpo, alle preoccupazioni, ai timori, ai giusti rilievi e financo a modifiche praticabili, sullo stato avanzamento lavori delle stesse opere ( non dimentichiamo che il Comune ed il Sindaco, hanno ruoli importanti anche di interdizione, avendone gli strumenti formali e doveri sostanziali), abbiamo immaginato la creazione di un osservatorio permanente con i cittadini, su cui fare convergere suggerimenti, progetti ed eventuali previsioni di modifiche, per creare le maggiori sintonie con la cittadinanza, assicurando e provvedendo, senza considerare solamente i tempi ed i fondi con le loro scadenze, perché mettere in sicurezza ed in tranquillità i cittadini, deve essere la nostra più importante prerogativa.

## 5. Tipologia e Struttura dell'organizzazione

**Prodotti e Servizi.** In linea con la strategia di business, i servizi che il retroporto di Castellazzo Bormida offrirà ai suoi clienti includono:

- 1) Servizio di resa-presenza consegna (= servizio di navettaggio porto/retroporto e viceversa).
- 2) Treni da/per luoghi diversi dal porto di Genova.
- 3) Movimentazione container pieni/vuoti.
- 4) Stoccaggio container pieni/vuoti (inclusi imo e reefer).
- 5) Pulizia, riparazione, fumigazione container.
- 6) Altri servizi accessori.

Maggiori dettagli sui singoli servizi saranno oggetti di successivi piani.

**Requisiti e propositi struttura organizzativa.** La struttura sorgerà a Castellazzo Bormida, che è stato identificato come luogo ideale per la costruzione del retroporto di Genova. La scelta è ricaduta su quest'area in quanto rispecchia alcuni parametri fondamentali per l'esistenza di un retroporto funzionale e funzionante:

- È vicina al porto di Genova, nonché ai grandi bacini di produzione e consumo.
- È dotata di un fronte ferroviario molto lungo e provvisto di doppi scambi.
- È pianeggiante e molto distante dalle abitazioni.
- È situata in prossimità dell'autostrada A26 Voltri – Gravellona Toce, poco trafficata e dotata di tre carreggiate per senso di marcia. Attualmente l'uscita di riferimento è Alessandria Sud, ma il progetto prevede la possibilità di costruire uno svincolo autostradale dedicato.
- È adiacente ad un tessuto di centri logistici specializzati già operativi e funzionali rispetto ai flussi di traffico del porto di Genova.
- È in una posizione strategica che consente di servire in maniera ottimale sia l'area di Torino, che quella di Milano, oltre che essere un ottimo punto di partenza/arrivo per merci destinate/provenienti dalla Svizzera e dal resto d'Europa.

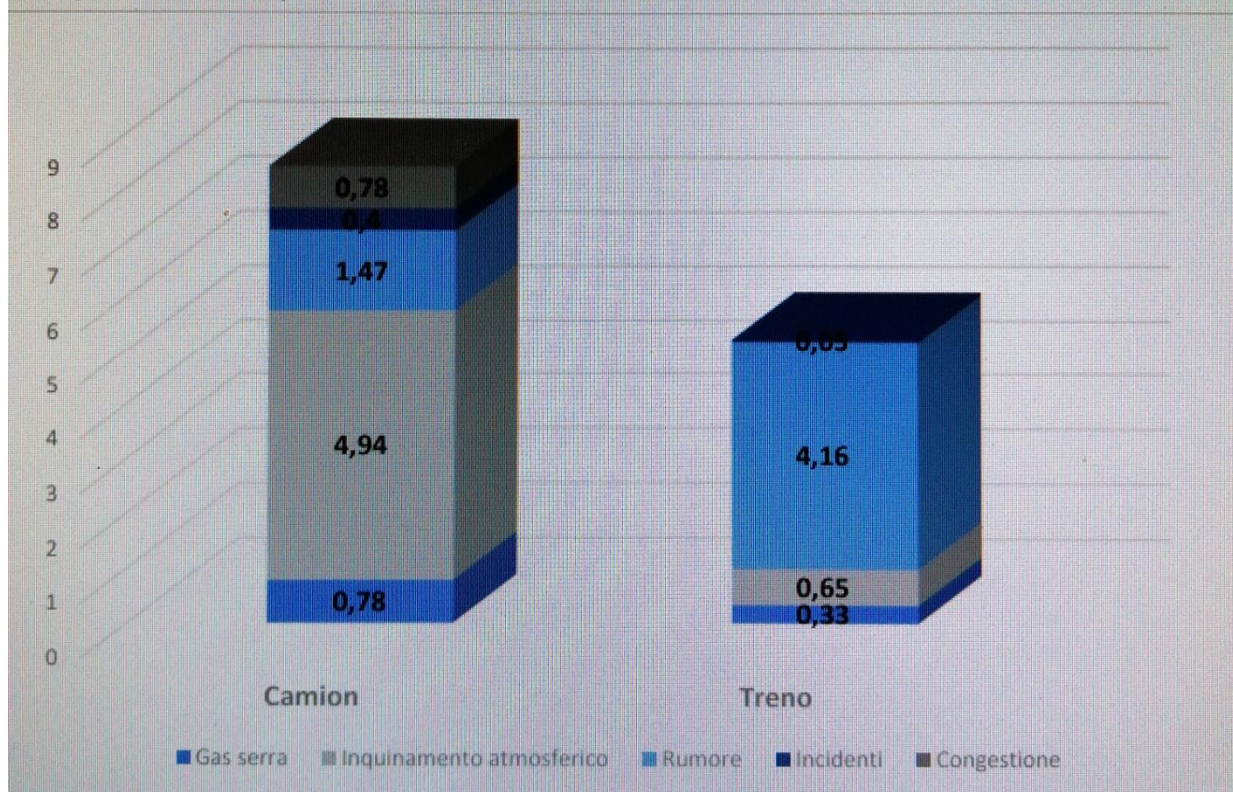
Figura 3. Area geografica ideale per la costruzione del retroporto





→ L'entrata in funzione del terminal sposterà progressivamente tutto il flusso di container in entrata/uscita dal porto di Genova dalla modalità stradale a quella ferroviaria, cosa che comporterà una notevole riduzione dei mezzi pesanti in circolazione sul nodo genovese, con conseguenti **benefici in termini di limitazione delle emissioni inquinanti, di minore congestione stradale e di riduzione del numero di incidenti**. Secondo le stime effettuate, in base agli step illustrati nella sezione 6 del presente Piano Strategico Industriale (Figura 14, pagina 18), il progressivo trasferimento via treno di tutti i container dal porto di Genova al retroporto di Castellazzo Bormida e viceversa, comporterebbe infatti una riduzione dei mezzi in circolazione stimabile in almeno 600.000 mezzi alla fine dello step 2, 1 milione di mezzi alla fine dello step 3, 1,3 milioni di mezzi alla fine dello step 4 e 1,6 milioni alla fine dello step 5<sup>6</sup>. Il beneficio che comporterebbe una simile riduzione del traffico via camion è facilmente deducibile osservando i dati riportati nel seguente grafico (Figura 6), che illustra i costi esterni delle due differenti tipologie di trasporto<sup>7</sup>, e dal quale si evince che ogni t-km<sup>8</sup> trasportata via ferro ha un impatto di circa il 60% in meno rispetto a quella trasportata su gomma:

Figura 6. Confronto costi esterni trasporto via camion vs via treno



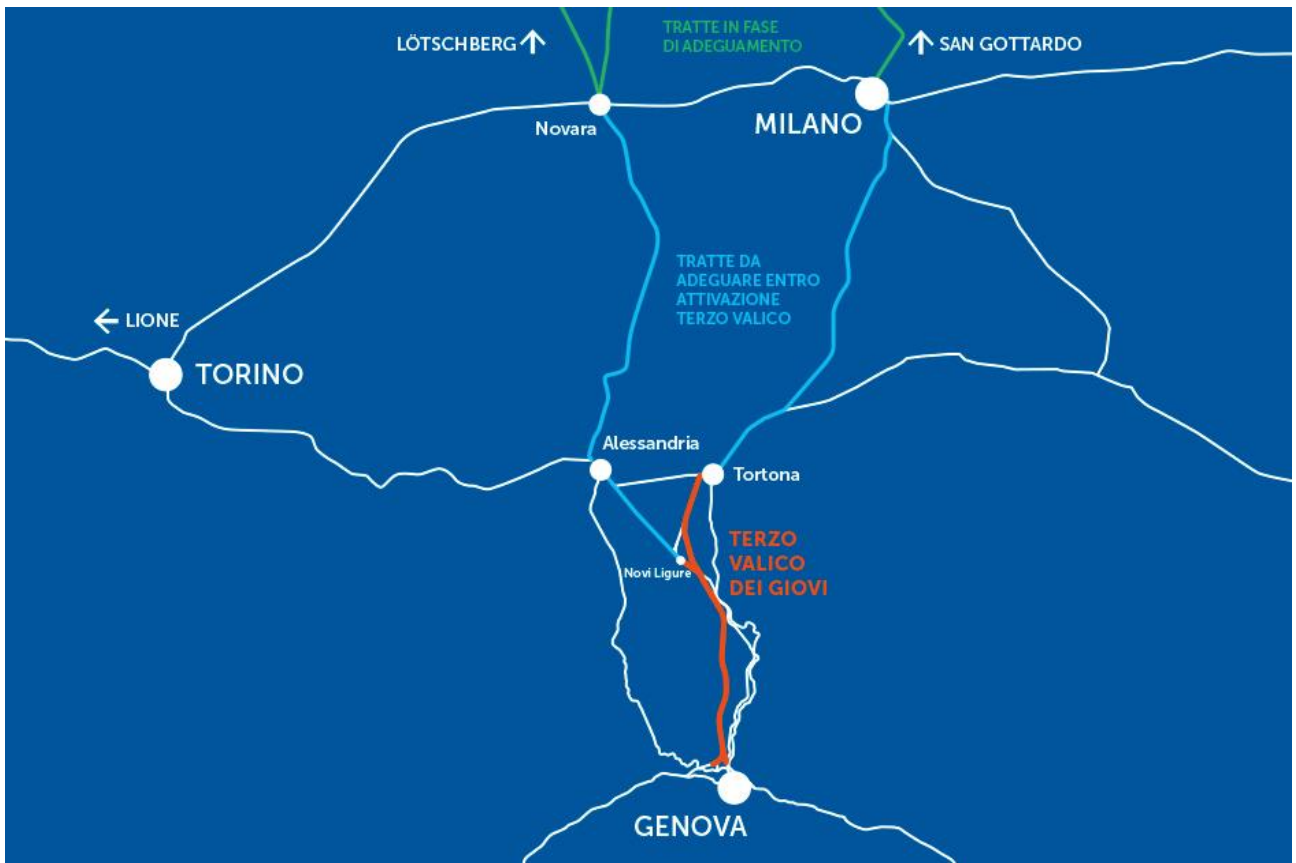
Tutto questo, in un momento in cui l'ONU lancia un grido d'allarme al mondo intero con il suo ultimo rapporto sul riscaldamento globale, all'interno del quale l'IPCC evidenzia come sia necessario ridurre drasticamente le emissioni e assorbire la CO2 esistente nell'atmosfera già nel breve periodo, in modo tale da evitare che la temperatura globale non subisca un incremento superiore a 1,5 gradi<sup>9</sup>.

→ Al fine di delimitare fisicamente la zona retroportuale, è stato deciso di dare un personale contributo all'ambiente, scegliendo di circondare il terminal con una fila di alberi.





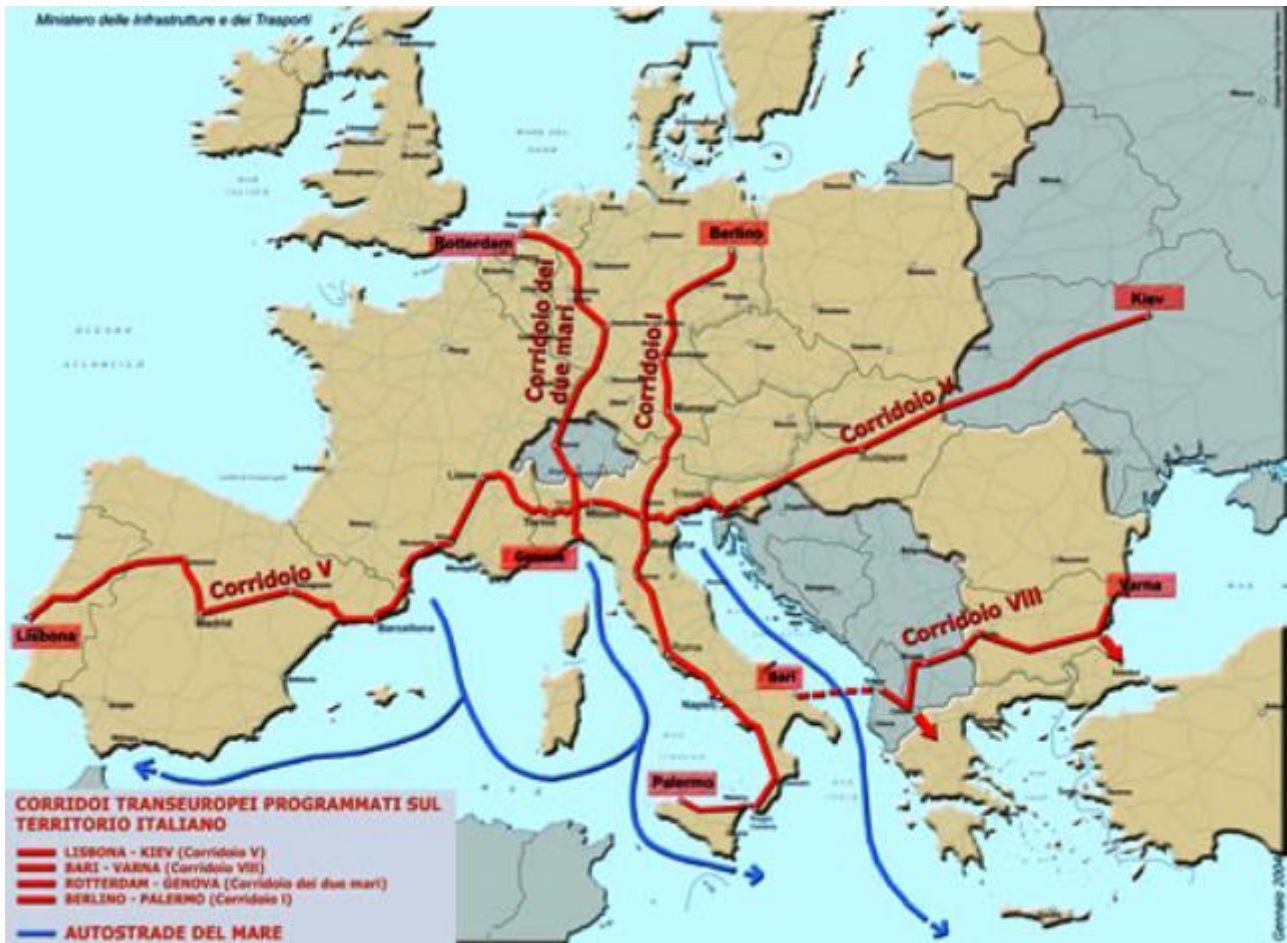
allegato 4







allegato 6



allegato 7







**Vantaggi competitivi.** Al fine di meglio comprendere il contesto in cui opera e individuare con maggiore facilità i vantaggi competitivi sui quali potrà contare il nuovo retroporto di Castellazzo Bormida, ci avvaliamo della SWOT analysis.

Figura 2. SWOT analysis

	<p><b>Punti di forza</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eccellenza nel servizio</li> <li>- Ottime competenze tecniche e gestionali da parte degli operatori coinvolti</li> <li>- Prezzo competitivo</li> <li>- Disponibilità carta dei servizi</li> <li>- Ampi spazi a disposizione per lo stoccaggio dei container vuoti e pieni, così come dei reefer e dei container IMO</li> <li>- Fumigazione container</li> <li>- Economie di scala</li> <li>- Sostenibilità sociale e ambientale</li> <li>- Sicurezza</li> <li>- Innovazione e tecnologia</li> </ul>	<p><b>Debolezze</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Esposizione finanziaria medio alta</li> <li>- Tempistiche per la realizzazione del progetto finito</li> <li>- Attuale rete ferroviaria, da potenziare</li> </ul>
<i>Interni</i>		
	<p><b>Opportunità</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Possibilità di coesistere e collaborare con altri terminal retroportuali qualora i volumi crescessero a dismisura</li> <li>- Costruzione di altre basi logistiche strategiche in Europa</li> <li>- Sviluppo di nuovi servizi (assistenza, consulenza al cliente, Free Trade Zone, etc.)</li> <li>- Sviluppo nuovi mercati</li> <li>- Incremento volumi del porto di Genova</li> </ul>	<p><b>Minacce</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Possibile instabilità economica</li> <li>- Flessione dei volumi che transitano dal porto di Genova</li> <li>- Possibili ostilità da parte di autostrade e ferrovie nel gestire concessioni per i lavori</li> <li>- Possibile ostruzionismo da parte di operatori portuali e altri attori coinvolti</li> <li>- Contesto competitivo spesso caratterizzato da relazioni informali e accordi non ufficiali</li> <li>- Burocrazia</li> </ul>
<i>Esterni</i>		
	<i>Positivi (+)</i>	<i>Negativi (-)</i>

I vantaggi competitivi che emergono dalla SWOT analysis includono:

- **Notevole riduzione dei costi per i clienti**, in particolare grazie all'abbattimento delle tariffe di storage, trasporto, pulizia e riparazione container.
- **Maggiore sicurezza** con l'implementazione di moderni sistemi informativi.
- **Sostenibilità sociale e ambientale**, considerato che il terminal contribuirà a diminuire la congestione del traffico cittadino nell'area metropolitana di Genova, ridurre i livelli di inquinamento, e creare molti posti di lavoro a tutti i livelli, senza tuttavia creare alcun disagio alla popolazione locale.
- **Competenza, eccellenza e velocità** del servizio offerto.