

# 'Interporti, ultima chance'

● **Le prospettive** per l'alessandrino e la foto aggiornata di una situazione in evoluzione

## Tortona

«Oggi è l'ultima chance». Con probabilità molto buone di riuscita, a patto che si concretizzino precise condizioni. Se l'affermazione arriva da chi è alla guida di organizzazioni che gestiscono trasporti su gomma, autostrade e aeroporti c'è da crederci. E l'affermazione è stata pronunciata da Fabrizio Palenzona, presidente della Fondazione Slala (Sistema logistico del Nord Ovest d'Italia), durante l'incontro che si è svolto venerdì all'Interporto di Rivalta Scrivia. Una iniziativa organizzata per presentare lo studio del Censis "Il disegno dell'interportualità italiana" (è raccolto in un volume di 190 pagine, FrancoAngeli Editore) realizzato per la Uir (Unione interporti riuniti), ma che ha rappresentato l'occasione per un confronto a tutto tondo fra operatori del settore piemontesi e liguri, alla presenza di pubblici amministratori fra cui Paolo Filippi (presidente della Provincia), Daniele Borioli (assessore regionale ai Trasporti e Infrastrutture) e Massimo Berutti (sindaco di Tortona, sul cui territorio sorge la struttura interportuale di Rivalta Scrivia).

## Opportunità vera di sviluppo

Per il territorio alessandrino quella della logistica non è «una vocazione astratta», bensì una realtà «composta da insediamenti, da valori aggiunti veri e da una concordia istituzionale che ha un solo obiettivo: favorire lo sviluppo». Le parole di Filippi sono apparse coerenti con il quadro tracciato da Roberto Arghenini (amministratore delegato dell'Interporto di Rivalta Scrivia) e dagli amministratori di Sito (Torino), Cim (Novara) e

## Rivalta Scrivia

confirma tutte le potenzialità.

L'apertura sul fronte della Cina

Vio (Vado Ligure): milioni di tonnellate di merci trattate, migliaia di dipendenti, investimenti per quasi trecento milioni di euro complessivi (solo 125 milioni diretti sul territorio di Rivalta Scrivia), un indotto robusto e che può crescere ancora come dimostrano alcuni nuovi insediamenti nell'Alessandrino (la criticità maggiore arriva da Arquata Scrivia dove la società ha annunciato la messa in cassa integrazione straordinaria dei sette dipendenti; l'interporto opera all'interno del polo logistico dove ci sono anche la Derreck di Genova e una cooperativa che gestisce i magazzini della librerie Feltrinelli le cui attività, al momento, sembrano non essere toccate dalla contrazione della produzione). Se anche Borioli ha rimarcato come l'intero territorio del Nord Ovest sta cominciando «a essere competitivo rispetto ad altri sistemi europei», è stato Luigi Merlo, presidente dell'Autorità portuale di Genova, a portare un forte contributo di concretezza. Prima la notizia della firma fra la Dogana italiana e quella cinese per aprire uno sportello doganale all'interno della enorme piattaforma logistica, interportuale e portuale di Tianjin (sorge a circa cento chilometri da Pechino, è una municipalità autonoma con oltre 10 milioni di abitanti e il porto è il principale della Cina) che consentirà di accelerare le pratiche sul posto e far subito ripartire le merci una volta sbarcate in Italia (Porto di Genova e Interporto di Rivalta Scrivia hanno firmato una intesa per la creazione di un polo logistico proprio a Tianjin), poi l'attestazione pubblica e circostanziata a Slala: «In Italia stiamo lentamente passando da una visione di

sistema. È ovviamente necessario un disegno organico per l'intero settore, ma che è una cosa molto più fattibile di quanto si creda. È quanto è avvenuto sul territorio ligure e alessandrino attraverso Slala, al cui interno oggi ci sono le Dogane, i terminalisti, le amministrazioni pubbliche, Ferrovie dello Stato. È un risultato di grande significato».

## 'Competitivi per crescere'

La ricerca del Censis «vuole dimostrare, sulla carta, che il sistema interportuale esiste, che non è né un'opera incompiuta, né un'operazione immobiliare». Alessandro Ricci, presidente di Uir (all'associazione degli interporti aderiscono 24 strutture in grande parte nel centro-nord), ha saputo tracciare una sintesi efficace del sistema e ha argomentato con efficacia la valutazione successiva: «Un territorio che ha un interporto è in grado di competere meglio con i mercati globali, offrendo servizi qualificati alle imprese». Certo, sono necessarie precise condizioni come un quadro normativo coerente con il mondo di oggi (gli interporti sono nati con una legge del 1990) e un Piano nazionale «che non può essere fatto e deciso dalle Ferrovie, come rischia di avviene» aggiunge Ricci.

**Enrico Sozzetti**  
\_(1 - continua)

