

Acqui Terme. Nell'antichità, Acqui e l'Acquese sono stati per secoli, senza sapere di esserlo, il «retroporto» di Genova.

Ora è tempo di recuperare e rafforzare, grazie alla logistica quel ruolo di collegamento fra il Mediterraneo e l'Europa continentale che al nostro territorio spetta per vocazione geografica.

Questo in sintesi quanto emerso, per quel che riguarda Acqui e il nostro territorio, dal convegno «La Corona Padana» svoltosi a Genova nella giornata di lunedì 27 maggio, a Genova, nei locali di Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità di Sistema Portuale, organizzato da Fondazione **Sla-**
la. Presenti politici, imprenditori e amministratori provenienti da tutto il quadrante Nord Ovest (Liguria, Piemonte, Lombardia).

Al centro del dibattito, aperto da un intervento del sindaco di Genova, Marco Bucci, il tema dei retroporti ovvero di quelle strutture oltre Appennino in grado di generare un sistema logistico a supporto della crescita preventivata della portualità ligure e diventare il motore di un sistema logistico articolato in grado di competere con



Il sindaco Rapetti al convegno di Palazzo S. Giorgio

Retroporto. «Acqui è pronta, ma facciamo presto il casello»

il Nord Europa. In una prospettiva di incremento degli scambi commerciali.

Con l'incremento dei traffici nei porti di Genova e Savona, con l'impossibilità dei *terminal* portuali di utilizzare aree per lunghe soste di *container* anche vuoti, dedicando invece tutti gli sforzi alla fluidificazione e all'efficientamento dei traffici e degli smistamenti da e per il porto, i retroporti potrebbero diventare la chiave determi-

nante della competitività del sistema portuale italiano, chiamato però a delineare non una singola area, ma un *network* di aree portuali nella fascia compresa da Carcare ad Acqui, fino ad Ovada, Alessandria a Rivalta Scrivia, in grado di diventare davvero (dopo anni di polemiche) il polmone della portualità ligure.

red.acq.

Continua a pagina

2

Retroporto. «Acqui è pronta, ma facciamo presto il casello»

Dal convegno è emersa con tutta evidenza una necessità di fondo: proprio in presenza di investimenti per un totale di 13 miliardi di euro in grandi opere infrastrutturali (dalla Diga del Porto di Genova sino ad arrivare al Terzo Valico ferroviario Genova-Milano) è oggi indispensabile alzare l'asticella dell'analisi varando un piano logistico che coordini gli interventi sul territorio.

In questo contesto, l'integrazione tra trasporto su gomma e ferro è cruciale per aumentare capacità e velocità di movimentazione, rispondendo efficacemente alle esigenze commerciali dei porti di Genova e Savona-Vado, che già intercettano le principali rotte marittime del Mediterraneo.

Inutile riproporre qui nel dettaglio gli interventi del convegno che è stato lungo, articolato e a tratti molto tecnico. Ci limitiamo a riportare quanto detto dal sindaco di Acqui, Danilo Rapetti, presente come ideale portavoce del territorio nel suo complesso, il quale nel corso di un breve dibattito moderato dal giornalista Enrico Sozzetti, ha avuto modo di confrontarsi con il presidente della provincia di Asti, Maurizio Rasero, e con il presidente della Provincia di Savona, Pierangelo Olivieri.

Rapetti ha preso spunto dalla lunga tradizione di Acqui e dell'Acquese come retroporto naturale di quel segmento della Liguria che va da Genova a Savona, resa possibile già in antichità dalla presenza di importanti arterie di comunicazione (su tutte la via Aemilia Scauri, che collegava Aquae Statiellae con Vada Sabatia). Una tradizione portata avanti nei secoli, con il nostro territorio che ha sempre ricoperto un ruolo di raccordo con le aree interne. Ecco allora Acqui come linea di confine fra la cucina dell'olio e la cucina del burro, come area di commistione fra i dialetti piemontesi e dialetti liguri, come snodo di traffico fra Genova e Torino, ma anche verso Milano.

«Per Acqui è naturale guardare alla Liguria. E, infatti, per decenni, fino all'avvento dell'Università del Piemonte Orientale, per il territorio l'università di

riferimento è sempre stata più quella di Genova che quella di Torino. E anche lo stesso Giuseppe Saracco, forse il più grande politico acquese, non aveva esitato a far costruire, dopo la Napoli-Portici, la ferrovia Acqui-Genova».

Una linea avveniristica per quei tempi, ma oggi rimasta, purtroppo, praticamente immutata (senza nemmeno più alcuni tratti a doppio binario). E qui arriva il punto.

«Questa vocazione retroportuale Acqui non vede l'ora di ritrovarla, e la ritroverà nel momento in cui la logistica che ci collega alla Liguria ce lo permetterà».

Così, in attesa di auspicabili miglioramenti ai collegamenti ferroviari, e prima ancora di pensare alla realizzazione della bretella Carcare-Predosa, alla quale si è fatto più volte cenno nel corso del dibattito, per la nostra città la priorità è una sola: «La realizzazione e l'apertura, nel più breve tempo possibile, del casello Predosa-Acqui Terme sulla A26». Quasi un mantra, ma anche, occorre dirlo, una tappa irrinunciabile per ogni discorso concreto che includa nella stessa frase la retroportualità e l'Acquese.

Ma a che punto siamo? Questo è difficile dirlo. La sensazione è che le cose potrebbero sbloccarsi da un momento all'altro, ma anche che la situazione di stallo potrebbe prolungarsi ancora. D'altronde, i recenti accadimenti che hanno coinvolto il Presidente della Regione Liguria, Toti, hanno sicuramente destabilizzato il quadro politico ligure nel suo complesso. Non a caso, se nei giorni antecedenti il convegno era circolata voce che il viceministro Edoardo Rixi avrebbe utilizzato proprio quella sede per annunciare l'imminente via ai lavori per il casello, alla prova dei fatti il sottosegretario ai Trasporti e alle Infrastrutture ha elegantemente glissato. Per quanto ancora dovremo aspettare?

I latini dicevano, d'altra parte, che Roma non fu costruita in un giorno. Ma Cicerone diceva anche che *Praeteritum tempus nunquam revertitur*: il tempo passato non torna più...