



Innanzitutto porgo i mie Distinti saluti a questa Ill.ma Commissione Parlamentare, al Presidente e a tutti i suoi componenti; è un onore essere qui dinnanzi a Voi.

Vi ringrazio per l'opportunità che mi state concedendo, anche a nome del mio Sindaco Paolo Lambertini, dei Sindaci dell'intera Valle Bormida e delle amministrazioni che rappresentano.

**Cairo Montenotte** è un comune di 13.214 abitanti della provincia di Savona in Liguria.

Per numero di abitanti è il terzo comune della provincia, si trova nell'alta val Bormida, nell'entroterra di Savona, il più popolato della regione fra quelli senza sbocco al mare e principale centro della val Bormida, area urbana di circa 40.000 abitanti. Il territorio del Comune di Cairo Montenotte, partendo dai contrafforti dell'Appennino Ligure, si distende lungo l'ampia valle del fiume Bormida di Spigno per poi inerpicarsi a nord verso il Colle dei Giovi ed a est verso le Langhe sino a confinare con la provincia di Cuneo.

L'economia è soprattutto legata all'industria e all'artigianato. Le principali industrie lavorano nel comparto chimico, energetico e dei trasporti.

Cairo Montenotte è dotata di una stazione ferroviaria, a pochi passi dal centro storico, sulla linea ferroviaria Alessandria-San Giuseppe di Cairo. Il comune di Cairo è anche collegato all'asse ferroviario Torino-Fossano-Savona tramite la stazione di San Giuseppe di Cairo, situata a pochi chilometri dal centro storico e incrocio fra l'itinerario suddetto e quello Alessandria-Savona. La stazione fu uno dei più importanti scali merci d'Italia nel periodo di massimo sviluppo industriale della zona.

È presente sul territorio anche un impianto funiviario, una ferrovia ministeriale in concessione per il trasporto delle rinfuse che, con i suoi 18 km circa di sviluppo, è tra le linee di trasporto aerea più lunghe del mondo. Da un punto di vista trasportistico è stato stimato che in assenza della funivia lo stesso quantitativo di rinfuse dovrebbe essere smaltito da circa 300 camion al giorno.

In val Bormida sono sorte nel secondo dopoguerra numerose industrie, concentrate in particolare al confine tra le regioni Liguria e Piemonte, che, in massima parte negli ultimi anni, hanno lasciato posto ad un tessuto produttivo fondato prevalentemente sulla piccola industria e sull'artigianato. L'insediamento a Cengio dell'ACNA, ora dismesso, ha determinato l'inserimento della Valle fra i siti di interesse nazionale ad elevato rischio ambientale.

Sin dall'inizio del '900 l'industria si estese sul territorio e incorporò terreni agricoli e marginali. A partire dal 1912 entrò in funzione la funivia Savona – San Giuseppe di Cairo in Val Bormida per il trasporto del carbone, direttamente dalla nave nel porto di Savona sino alla pianura interna, alimentando così le varie imprese chimiche. Durante la Grande Guerra l'importanza dell'industria crebbe, con la costruzione di nuovi stabilimenti a Ferrania, dove si producevano acido solforico e acido nitrico e dove diventò operativa la F.I.L.M., realtà pionieristica nel campo della produzione di materiali sensibili e di pellicole fotografiche e cinematografiche.

Nel corso dei decenni seguenti la portata della funivia fu raddoppiata, creando le basi per un ulteriore sviluppo del distretto chimico della val Bormida, di cui furono emblemi i complessi della Cokitalia e della Ammonia e Derivati per la produzione di fertilizzanti, impiantati tra il 1935 e il 1936. La forte crescita dell'industria chimica implicò però un elevato livello di inquinamento delle

acque riscontrato sin dal primo decennio del '900, tanto che già dal 1912 gli abitanti dettero vita a manifestazioni di protesta. Malgrado l'incancrenirsi della questione ambientale, contro la quale vi fu una forte mobilitazione della popolazione e delle autorità locali del basso Piemonte, l'industria chimica della Val Bormida si potenziò e si diversificò ulteriormente: a Cengio con la produzione di materie-base per coloranti, a Ferrania con la produzione di materiale sensibile e fotografico, a Dego e Altare per i prodotti del vetro, a Carcare per i rivestimenti ceramici, toccando tra gli anni '60 e '70 circa diecimila unità lavorative, tra grandi e piccole imprese dell'indotto.

Le vicende degli ultimi venticinque anni hanno visto il tessuto industriale savonese indebolirsi. Rilevante è stata soprattutto la crisi della chimica che ha dovuto affrontare, soprattutto a partire dalla fine degli anni '80 le problematiche dell'inquinamento. Il caso più emblematico è stato quello dell'Acna di Cengio, la cui chiusura, dopo vere e proprie manifestazioni di massa, è avvenuta nel 1994, ma la bonifica dell'area di circa 42 ettari deve ancora concludersi.

Sul territorio cairese si sono susseguite le chiusure di quasi tutte le più grandi realtà industriali, per esempio Ferrania/3M 3700 dipendenti, Montecatini/Edison 1200 dipendenti e con esse gran parte delle officine di meccanica e manutenzione impianti. Resistono le industrie del settore vetro, quattro sono le realtà valbormidesi che contano un migliaio di dipendenti tra diretto e indotto, del settore dell'automotive, del settore electric e della produzione del coke, solo per citarne alcune.

Le aree valbormidesi lasciate libere dalle realtà industriali dismesse, specialmente quelle del sito di Ferrania, all'interno del quale si sta promuovendo la creazione di un "consorzio industriale" al fine di presentarsi come "Sito", inducono a pensare ad una grande potenzialità di sviluppo.

Lo dimostra il fatto che, in questa importantissima opportunità di rilancio e sviluppo messa in campo attraverso il riconoscimento di area di crisi complessa del territorio savonese, delle 15 domande presentate ad Invitalia, 449 posti di lavoro, ben 8 sono in Valle Bormida e le prime 4 in graduatoria sulle aree di Ferrania che porterebbero 168 nuove assunzioni. Si evidenzia il fatto che il plafond messo a disposizione di 20 ml. di euro, contro i 66 richiesti, evidentemente al di sotto delle necessità, in effetti soddisferà solamente le prime due richieste, con 100 nuove assunzioni.

Molte sono state anche le sollecitazioni pervenute alla nostra amministrazione da piccoli e medi imprenditori che per via della soglia definita dal Bando Invitalia, ricordo un milione e mezzo di euro, non hanno potuto partecipare e attendono gli imminenti bandi regionali, anche per avere la possibilità, per chi è già insediato sul territorio, di poter consolidare la sua presenza e crescere nel proprio contributo all'occupazione e all'economia locale.

Le potenzialità e la voglia di riportare questa valle all'occupazione del passato ci sono. Per raggiungere gli obiettivi abbiamo bisogno di essere accompagnati e aiutati con provvedimenti normativi ed economici. Lo sforzo lo dobbiamo fare tutti quanti insieme a partire dal territorio che noi amministratori rappresentiamo, passando attraverso la Regione fino ad arrivare a questo importantissimo e necessario livello legislativo.

Riteniamo necessario auspicare maggiori risorse economiche finalizzate alla promozione di iniziative per la riqualificazione del tessuto imprenditoriale esistente, la realizzazione di nuovi investimenti di diversificazione produttiva, anche per sfruttare le grandi potenzialità della costruenda piattaforma Maersk del Porto di Vado Ligure.

In questo senso è evidente che noi potremmo raggiungere gli obiettivi solo se sapremo realizzare tutte quelle infrastrutture necessarie allo scopo, partendo però da una necessità che i cittadini di

questa realtà territoriale hanno, visto anche il vissuto storico in premessa evidenziato, che è quella dell'eco-sostenibilità e della tutela di un territorio fragile dal punto di vista ambientale. Il patrimonio geografico ambientale del nostro entroterra deve necessariamente trovare un equilibrio con la necessità di tutela e crescita del nostro tessuto industriale.

Mi permetto di indicare, con la speranza che vengano da Voi prese in considerazione, alcune proposte di intervento.

La prima è una infrastruttura di viabilità interna al Comune di Cairo Montenotte. Un progetto per la realizzazione di un nuovo collegamento viario fra lo svincolo alla SS 29 e le aree industriali della Frazione di Bragno, II° lotto funzionale. L'intervento prevede l'attuazione di un secondo stralcio funzionale, dell'importo stimato in € 2,2 ml., relativo alla realizzazione di un nuovo tratto di viabilità a collegamento alle aree industriali ex Montecatini. Trattasi di un'opera strategica di collegamento della viabilità al fine di assicurare un collegamento diretto delle aree produttive con il casello autostradale, eliminando completamente il traffico pesante nel centro abitato e favorendo il mantenimento/ampliamento dei siti produttivi.

La seconda necessità è di portare a completa funzionalità le linee ferroviarie che collegano il mare al nostro entroterra e alle Regioni del Piemonte e della Lombardia.

Il completamento della Savona-Torino che, con l'eliminazione del collo di bottiglia da San Giuseppe a Ceva, con un'opera di soli 20 km. eliminerebbe le 2 acclività di Cosseria e Sale Langhe e porterebbe la potenzialità da 62 a 130 treni giorno riducendo il tempo di percorrenza da 2h e 5' a 1h e 40' con enorme beneficio non solo per il trasporto merci ma, soprattutto nel periodo estivo, per il turismo.

L'utilizzo della Savona-Alessandria consentirebbe, oltre che a grandi benefici per il turismo, il ripristino del servizio merci ormai scomparso. Questa è una linea estremamente favorevole per treni merci di grande composizione. La linea è stata rinnovata negli anni '90 e ha una potenzialità di 80 treni/giorno. Essa è totalmente automatica (senza presenza di persone) ed è utilizzata soltanto per una ventina di treni locali. Si badi bene che questa linea non ha bisogno di investimenti.

La terza proposta è relativa alla realizzazione della nuova bretella autostradale Borghetto-Carcare-Predosa di collegamento tra l'autostrada A10 Genova-Ventimiglia e la A26 Voltri-Alessandria-Gravellona Toce in prosecuzione della bretella di collegamento tra l'A26 e la A7 in prossimità di Predosa. Questa infrastruttura darebbe la possibilità di collegare direttamente, oltre la Valle Bormida e l'Alessandrino, anche la Lombardia direttamente alla costa ligure di ponente e alla Francia apportando inoltre miglioramenti alla percorribilità del tratto della A10 tra Genova e Savona che presenta come noto molteplici criticità. A tal riguardo è stato effettuato uno studio di fattibilità che ha portato ad una complessa definizione del tracciato che ha dovuto coniugare la necessità di ridurre al massimo gli impatti ambientali e di limitare i costi realizzativi, al fine di rendere accettabile il risultato dell'analisi costi-benefici e, pertanto, la sostenibilità tecnico/economica dell'infrastruttura. Meno di 100 km che darebbero alla nostra provincia e quindi al nostro territorio quel collegamento necessario con le aree produttive del nord Italia.

Grazie per l'attenzione.

Roberto Speranza, Vice Sindaco del Comune di Cairo Montenotte (SV)