

A Novara l'accordo sulla logistica tra Piemonte Liguria e Lombardia

Terzo valico pronto nel 2021

Da Torino a Genova in un'ora

Il ministro Delrio: 200 milioni di investimenti sulla macro-area

MAURIZIO TROPEANO
INVIATO A NOVARA

La Macro-regione logistica del Nord Ovest parte con l'accordo tra Piemonte, Liguria e Lombardia e la benedizione del governo - «un modello da replicare anche nel Nord-Est», spiega il ministro per le Infrastrutture - e l'annuncio di Graziano Delrio che a partire dal 2018 le merci potranno viaggiare sulla linea dell'alta velocità da Milano a Napoli. E poi ci sono i soldi: Rete Ferroviaria Italiana ha confermato gli investimenti per 200 milioni fino al 2020 per migliorare le linee esistenti e adeguarle al traffico merci. A questi fondi se ne aggiungeranno altri - alcune centinaia di milioni - che rientrano nei 9 miliardi messi a disposizione dal governo per l'aggiornamento del contratto di programma con Rfi all'interno di queste risorse si dovrebbe trovare anche la copertura economica alla richiesta di introdurre un eco bonus di 3 milioni l'anno per sedici anni per sostenere la quota di traffico merci che oggi transita dal Frejus e che potrebbe ridursi con l'entrata in esercizio del tunnel del Gottardo in Svizzera.

Le potenzialità

Le tre regioni scommettono sulla capacità non solo di ricevere le merci, ma di movimentarle creando così occupazione. Il motivo? Caricare e scaricare 1000 Teu di merci significa occupare 5 persone mentre la loro lavorazione permetterebbe di occupare 42 persone. Piemonte, Liguria e Lombardia hanno deciso di coordinarsi per non perdere la partita con le altre regioni del Nord Europa dove i grandi corridoi europei sono stati ultimati o sono in fase avanzata di realizzazione e «noi ci mettiamo insieme perché vogliamo essere protagonisti», spiega Roberto Maroni.



Chiamparino e il fattore tempo

Secondo il governatore Chiamparino il «fattore tempo però è fondamentale per trasformare il Nord-Ovest in una piattaforma logistica competitiva con quelle dell'Europa settentrionale»

Partire dall'esistente

In questa prospettiva, però, il «fattore tempo - spiega Sergio Chiamparino - è fondamentale per vincere la scommessa di far diventare il Nord-Ovest una piattaforma logistica competitiva con quelle dell'Europa settentrionale». Ecco perché, in attesa che diventino operativi la Torino-Lione è il Terzo Valico «bisogna far funzionare al meglio i collegamenti esistenti, individuando con esattezza i porti liguri che possono meglio intercettare i flussi delle merci e gli interporti piemontesi e lombardi che hanno le maggiori capacità di movimentarle». Il rischio è di perdere traffico e «di inaugurare le nuove opere in un deserto - prosegue Toti - Servono investimenti per salire gradino dopo gradino».

I grandi corridoi

Una scelta dettata anche dai tempi di realizzazione dei corridoi europei. Mauro Gentile, amministratore delegato di Rfi ha spiegato che il Terzo Valico tra Piemonte e Liguria sarà «verosimilmente» operativo per il 2021, mentre per il 2022 dovrebbero essere pronti i collegamenti ferroviari Torino-Genova e Milano-Genova in 60 minuti. Il tunnel di base della Torino-Lione a cavallo tra il 2028 e il 2029, secondo Paolo Foietta, presidente dell'Osservatorio della Torino-Lione.

Le priorità

Gentile spiega che Rfi sta «lavorando per avere un incremento della capacità attuale». Le tre regioni hanno individuato delle priorità a partire «dall'adeguamento in termini di sagoma a standard europeo della

linea ferroviaria Torino-Asti-Alessandria, l'adeguamento del nodo di Torino per la gestione del traffico merci e lo sviluppo dello scalo di Orbassano». E poi sono stati richiesti interventi per «una migliore coesistenza dei diversi tipi di traffico passeggeri e merci» sulla rete in direzione dei grandi nodi urbani. La realizzazione di questi lavori potrebbe però portarsi dietro proteste e così Chiamparino ha suggerito di dar vita ad un Osservatorio tecnico che assicuri la trasparenza e garantisca un confronto un modo per replicare anche ai No Terzo Valico che sostengono che con il raddoppio del Canale di Suez il traffico merci si sosterebbe sul porto di Savona che ha i fondali più profondi, rendendo inutile la costruzione del tunnel.

© BY NC ND - ALCUNE DIRITTI RISERVATI

