

STATI GENERALI NORD - OVEST

Porti, treni veloci e tir. Viaggia sui binari, la sfida per collegare, Piemonte ed Europa

MARIACHIARA GIACOSA - Logistica, retroporti, merci, treni e navi. Ingredienti di quel pacchetto logistica su cui tenderanno di accendere i riflettori il presidente di Piemonte, Liguria e Lombardia oggi e domani a Novara per gli Stati generali della logistica. L'obiettivo? Fare massa critica e convincere il governo che il Nord ovest è pronto a competere con i porti del nord Europa sulla movimentazione delle merci, a patto che da Roma arrivino i soldi necessari ad adeguare le infrastrutture e potenziare il porto di Genova.

Se ne parlerà per due giorni: lo farà la politica, con la firma sabato mattina di un accordo tra Sergio Chiamparino e i presidenti di Liguria e Lombardia, Giovanni Toti e Roberto Maroni, a cui parteciperà anche il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio.

E lo faranno gli addetti ai lavori: sindacati, operatori portuali e imprese per individuare sinergie capaci di rilanciare la logistica di questa parte d'Italia.

La "miccia" è l'apertura del Gottardo a fine anno. Un nuovo tunnel per il traffico delle merci da cui passeranno trecento treni al giorno. Convogli lunghi 750 metri capaci di portare fino a 2 mila tonnellate: una rivoluzione rispetto a treni e ai tunnel attuali. Un po' come usare un'astronave per chi fino a ieri era abituato a viaggiare con il triciclo.

E, come ricorda spesso l'ex sottosegretario Mino Giachino, la sfida è cruciale: «o il Piemonte riesce ad agganciarsi al treno della logistica, oppure è destinato all'isolamento».

Con il nuovo collegamento le merci arriveranno nella pianura Padana in tempi brevi e in grandi quantità dai porti del nord e l'Italia dovrà attrezzarsi per riuscire a sfruttare la direttrice in direzione contraria, con le merci che arrivano nei porti liguri e che devono raggiungere l'Europa. Oggi lo fanno soprattutto a bordo dei camion. Domani dovranno farlo soprattutto con i treni, ed è questo l'obiettivo della lobby del nord ovest. La sfida riguarda l'asse nord sud (e impone di accelerare i tempi di finanziamento e di costruzione del Terzo Valico tra Genova e Alessandria) ma anche quello est ovest, e quindi l'alta velocità tra Torino e Lione. Per avere dei numeri: oggi dalla ferrovia storica del Frejus passano 3 milioni



di tonnellate di merci all' anno (alla fine degli Anni Novanta erano 10) appena l' 8 per cento del totale che viaggia invece, nella stragrande maggioranza, sui camion. Verso la Svizzera, invece, il treno raccoglie due terzi del traffico. Numeri impietosi che rischiano di far morire il traffico merci in treno attraverso la Valsusa prima che sia finita (o anche solo iniziata) la Tav, costringendo poi operatori e istituzioni a ricominciare tutto da capo quando si potrà usare la nuova ferrovia. Per evitarlo il commissario di Governo Paolo Foietta sta studiando un sistema, sul modello di quanto già si fa in Svizzera o in Austria, che incentivi il trasporto merci su treno sulle linee storiche, in attesa che siano pronte quelle moderne. «Ci vorrebbero 3 milioni all' anno per dieci anni per far sì che l' attuale 8 per cento di traffico salga al 14 e crei un' abitudine all' uso del treno che poi si potrà sfruttare quando la nuova infrastruttura consentirà un salto di qualità in termini di standard di viaggio e tempi di percorrenza».

©RIPRODUZIONE RISERVATA