

«L'inchiesta non fermi le grandi opere liguri»

Appello dal mondo della logistica: Diga e Terzo Valico porteranno 8 miliardi di Pil

■ Per decenni le grandi aree logistiche della Pianura Padana e in particolare di Piemonte e Lombardia, sono state la base di lancio per spedire e ricevere merci italiane utilizzando per il loro sbarco e imbarco, porti, quelli del Nord Europa, a oltre 1200 km di distanza. Per la prima volta, nei prossimi anni, con i grandi interventi infrastrutturali, come la Diga del Porto di Genova (in grado di abilitare l'ingresso delle navi porta container giganti), o il Terzo Valico ferroviario il quadro logistico del Nord-Ovest italiano potrebbe registrare una brusca virata di bordo.

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 determinante della competitività del sistema portuale italiano. È emerso con una chiarezza senza precedenti ieri a Genova, durante il Convegno "La Corona Padana" organizzato dalla Fondazione Slala, chiamato a delineare non una singola area, ma un network di aree portuali nella fascia da Alessandria a Rivalta Scrivia, in grado di diventare davvero il polmone della portualità ligure.

Dal convegno è emersa con tutta evidenza una necessità di fondo: proprio in presenza di investimenti per sei più altri sette miliardi in grandi opere infrastrutturali è indispensabile alzare l'asticella dell'analisi varando - come sottolineato anche da Raffaella Paita - un vero piano logistico che coordini gli interventi sul territorio e, come nel caso del Terzo Valico, scongiuri l'eventualità di una sua entrata in servizio senza che siano realizzati in contemporanea i quadruplicamenti di linea da Novi per Milano e Torino, opere ancora al palo.

Sottolineata con forza da tutti i relatori l'obbligatorietà di procedere con queste opere evitando "assurdi condizionamenti" da eventi politici, che avrebbero solo l'effetto di provocare danni al territorio e alle comunità. Il viceministro Edoardo Rixi ha ricordato come queste opere, che fanno del quadrante di Nord-Ovest, la seconda area al mondo (dopo la Cina) per l'utilizzo di talpe per la realizzazione di gallerie e tunnel, siano destinate a generare un contributo di 8 miliardi al Pil nazionale e 180mila posti di lavoro. Infrastrutture indispensabili per un mercato in continua evoluzione in cui il ruolo di grandi gruppi come Amazon che fanno passare al 100% le merci con destino e provenienza l'Italia attraverso i porti del nord Europa, escludendo sia quelli del Tirreno che quelli dell'Adriatico.

