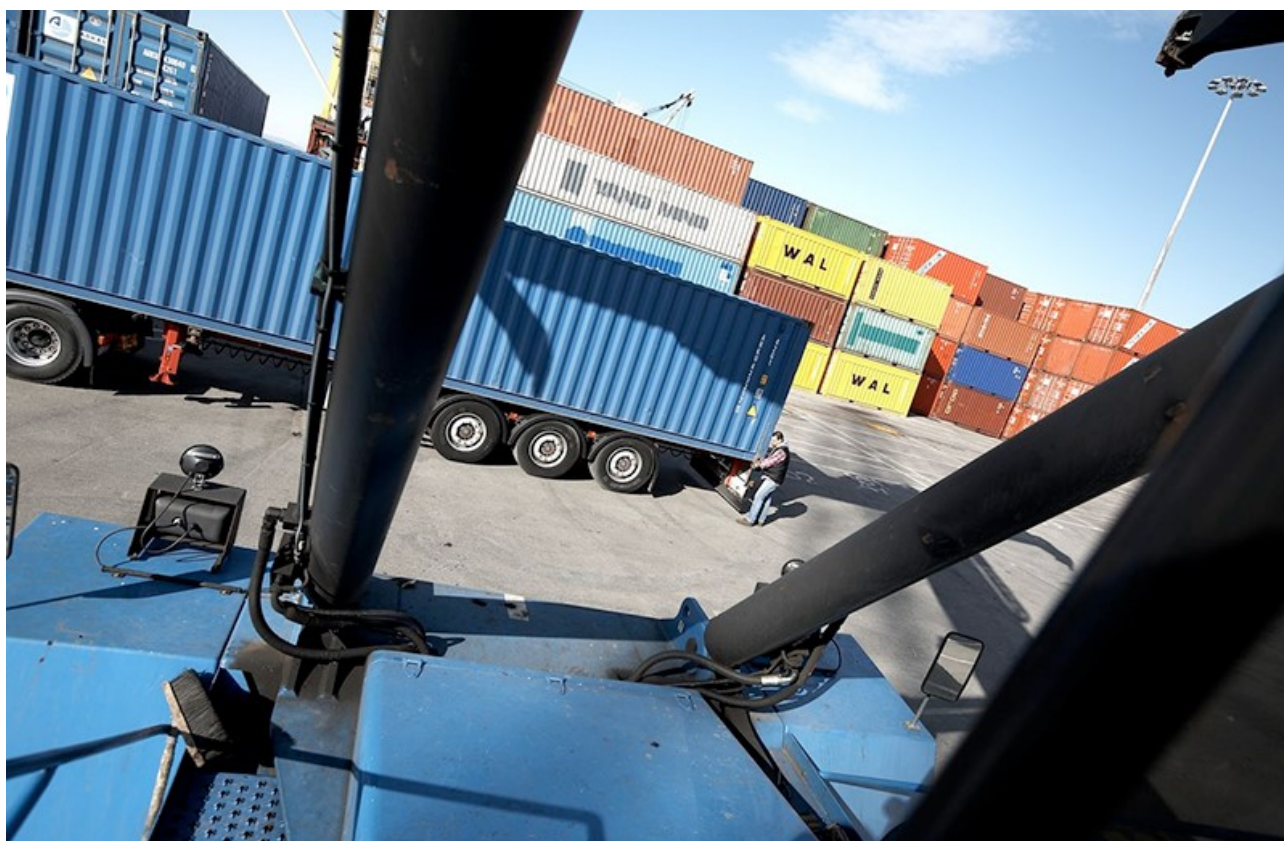


Il Nord-Ovest reclama un nuovo sistema retroportuale

A Genova, al convegno “La Corona Padana” della Fondazione Slala, è emersa la necessità di creare un'ampia rete logistica nei territori retrostanti dei porti liguri per rendere più efficienti le operazioni di sosta e smistamento delle merci, finalizzati a servire i prossimi grandi interventi infrastrutturali della diga del Porto di Genova e del Terzo Valico ferroviario

Di **Redazione**

27 Maggio 2024



Il **quadro logistico del Nord-Ovest italiano** sta per affrontare un cambiamento epocale. Negli scorsi decenni, infatti, le grandi aree della Pianura Padana, e in particolare di Piemonte e Lombardia, sono state la base di lancio per spedire e ricevere merci italiane, utilizzando prevalentemente, per il loro sbarco e imbarco, i porti del Nord Europa, a oltre 1.200 km di distanza. Nei prossimi anni, grandi interventi

infrastrutturali, come la **diga del Porto di Genova** (in grado di abilitare l'ingresso delle **navi portacontainer giganti**) o il **Terzo Valico ferroviario** (che abatterà i tempi di percorrenza dei **treni fra Genova e Milano** da oltre un'ora e 40 minuti a **meno di 50 minuti**) cambieranno questa tendenza e **centralizzeranno i traffici nella Penisola**.

Queste nuove infrastrutture, in sostanza, **incrementeranno i traffici nei porti di Genova e Savona** e, con tutti gli sforzi concentrati sulla **fluidificazione** e l'efficientamento dei traffici e degli **smistamenti da e per il porto**, il problema diventerà quello di **trovare nei terminal portuali aree per lunghe soste dei container** anche vuoti. In questo contesto i **retroporti** potrebbero diventare la chiave determinante della competitività del sistema portuale italiano, non costruendo una singola area, ma **creando un network di zone portuali nella fascia da Alessandria a Rivalta Scrivia**, in grado di diventare il polmone della portualità ligure. Un'esigenza che per la prima volta trova d'accordo tutta la macroregione del Nord-Ovest, a partire dai territori dell'Alessandrino, del Tortonese e dell'Astigiano.



Sono queste le conclusioni del convegno **“La Corona Padana”**, tenutosi oggi a Genova e organizzato dalla **Fondazione Slala**. Durante l'evento, aperto dal sindaco di Genova, **Marco Bucci**, è stato presentato uno studio della Fondazione – in collaborazione con il **Centro di analisi Giuseppe Bono** – che ha evidenziato molti

problemi irrisolti, primo fra tutti quello della mancanza di uno **shuttle stradale o ferroviario dei container fra porti e retroporti**, che si somma alla **rottura di carico** e alla **duplicazione della** movimentazione. Una navetta che **garantirebbe l'efficienza e la competitività economica** di un sistema che – è stato detto – da portuale diventerà **logistico integrato**.

In presenza di **investimenti** nelle grandi opere infrastrutturali citate per complessivi **13 miliardi** «è dunque necessario un **vero piano logistico** – ha sottolineato **Raffaella Paita**, coordinatrice di Italia Viva – che organizzi gli interventi sul territorio e, 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». Inoltre, è stata ribadita la necessità di garantire anche la realizzazione di interventi solo apparentemente minimi in confronto alle grandi infrastrutture, ma determinanti per la fluidità dei traffici e l'efficienza del sistema logistico.

In conclusione, il **viceministro dei Trasporti, Edoardo Rixi**, ha ricordato come la diga del Porto di Genova e il Terzo Valico ferroviario faranno del quadrante Nord-Ovest la **seconda area al mondo** (dopo la Cina) per **l'utilizzo di talpe nella realizzazione di tunnel** e saranno destinate a generare un contributo di **8 miliardi al Pil nazionale e 180.000 posti di lavoro**. Queste opere serviranno anche ad **intercettare il mercato** dei grandi gruppi come **Amazon**, che al momento fanno passare al 100% le merci con destino e provenienza Italia attraverso i porti del nord Europa, escludendo sia quelli del Tirreno che quelli dell'Adriatico.