



OLIVIERO BACCELLI

DALLA PRIMA PAGINA

Il Terzo valico unirà Mediterraneo ed Europa

Il Terzo valico un'occasione per far guarire la portualità

Mediterraneo-Europa. Questo dovrebbe essere il nome della tratta ferroviaria transappenninica di 54 chilometri e dal costo di 6,2 miliardi fra Genova e la piana di Novi Ligure e non «Terzo valico dei Giovi»: una scelta toponomastica fuorviante, che non fa comprendere la valenza economica di una delle opere più travagliate della storia dei trasporti italiani. Tanto da incassare l'ennesimo rinvio: la cerimonia per la firma del contratto fra Rfi e Cociv, in agenda per lunedì scorso a Genova e incaricata di dare il via all'intervento, è stata rimandata. Ma a monte dovrebbero esserci solo ragioni contingenti: l'accordo fra Rfi e Cociv c'è e sarà ufficializzato a breve.

Ora si può iniziare a predisporre strategie di sviluppo della portualità e retroportualità nel Nord Italia con una logica europea e non solo macroregionale. Gli effetti attesi sono quelli indicati dalle politiche Ue, sia con i programmi Ten-T, in cui l'opera è inserita perché capace di rafforzare la coesione territoriale e la crescita, sia con le linee di indirizzo del recente Libro Bianco, che mira a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti tramite un riequilibrio a vantaggio della ferrovia.

Continua ▶ pagina 9

Oltre un secolo più tardi rispetto al primo studio di prefattibilità, le ragioni economiche sottostanti la scelta progettuale di ridurre i chilometri di percorrenza, raddoppiare la capacità massima dei treni, dimezzare i costi di trazione attraverso l'utilizzo di un solo locomotore, sono ancora più valide, dati gli sviluppi dei traffici da e per l'Europa con paesi asiatici e del Mediterraneo.

Lo scorso 18 Luglio a Palazzo Ducale a Genova è stato sottoscritto un Protocollo di intenti promosso dal comune di Genova e dal ministero delle Infrastrutture per dare avvio a una concertazione strategica fra diversi comuni del Nord Ovest, che vedono nel settore dei trasporti e della logistica uno strumento chiave per promuovere la competitività e l'attrattività del proprio territorio. Il modello è offerto dalle altre nazioni attraversate dal corridoio Ten-T Genova-Rotterdam, di cui il Terzo valico sarà l'ultimo anello.

Già da anni questi paesi hanno dato priorità a rafforzare una logistica sostenibile dal punto di vista economico e ambientale e in grado di generare occupazione qualificata. Gli obiettivi della "rete dei territori", rinsaldata dal Protocollo di

intenti, sono anche di breve periodo, dato che il Terzo valico non sarà completato prima del 2020 e che, quindi, una serie di azioni strategiche devono essere avviate in tempi brevi per invertire tendenze in grado di minare le potenzialità di crescita economica del Nord Ovest: come il forte utilizzo dei porti del Nord Europa per servire il mercato della Pianura Padana; la nuova riduzione della già limitata quota di mercato della ferrovia da e per i porti dell'arco ligure; la fragilità e inefficienza del sistema dell'autotrasporto che pesa sugli sviluppi della portualità, dove si concentrano ingenti investimenti pubblici e privati già nel breve periodo (a Genova Calata Bettolo, Ronco Canepa e Libia, a Vado Ligure la piattaforma Maersk, alla Spezia il Terzo Bacino).

La disponibilità di fondi per i primi due dei sei lotti costruttivi dell'opera, ribadita dalla manovra finanziaria del governo di inizio luglio, non è solo il modo concreto per avviare l'ammodernamento di una linea con 150 anni di storia, ma anche il ripensamento strategico della competitività del Nord Ovest.

Oliviero Baccelli

Vicedirettore Certet Bocconi

NORD OVEST

Cota alza il tiro sui derivati
Al Comune di Torino l'approvazione chiacchiere per fare l'autoresponsabile...

Dopo il crollo delle sovie il mercato

LO DIRETTO

Il Terzo valico unirà Mediterraneo ed Europa

Tech

Rinaldi Valmotor

011 799 02 11 011 799 02 11