

Navi, aerei e città intelligenti con Nizza intesa a tutto campo

Il sindaco Vincenzi: "Bene l'intesa con la Francia, andiamo avanti"

MASSIMO MINELLA

ANDRÀ a finire che, a furia di aspettare il terzo valico, l'alta velocità arriverà prima dalla Francia. Mentre qui si discute da più di vent'anni su come finanziare e realizzare l'opera, al di là del confine si decide. Che poi una cosa possa aiutare l'altra, è un altro discorso. Sta di fatto che l'alta velocità ferroviaria, che secondo i progetti francesi sarebbe dovuta arrivare a Nizza, proseguirà fino al confine con Ventimiglia. Così ha deciso il ministro dei Trasporti della Francia

che per gestire l'argomento ha a disposizione undici miliardi di euro. Il passo successivo, perfettamente in linea con quanto già stabilito a Parigi, lo ha fatto la Commissione Europea che nelle scorse settimane ha integrato, all'interno della revisione delle reti infrastrutturali "Ten-T", il collegamento Marsiglia-Nizza-Genova con il suo prolungamento verso nord attraverso il terzo valico. E ieri, in una nota congiunta, il sindaco di Genova Marta Vincenzi e il suo collega di Nizza Christian Estrosi hanno espresso «grande soddisfazione» per questa decisione. Commento comprensibile, visto che a questo punto prende vita «una tratta ferroviaria litoranea che consente di dare forma all'Arco Latino tra Spagna, Francia e Italia» aggiungono i due. In effetti, i treni veloci già corrono in Spagna e in Francia. E' dopo il confine con l'Italia che iniziano i problemi. Il raddoppio della linea del Ponente sta comunque marciando e, quando sarà completata l'opera, si potranno realmente fare i conti con il terzo valico, che altro non è che l'anello iniziale di un collegamento che sale fino a Rotterdam.

«Siamo molto soddisfatti di vedere che anche i nodi infrastrut-

turali ferroviari di Genova e Nizza figurano nella lista delle infrastrutture di riferimento a livello comunitario — continuano la Vincenzi ed Estrosi — Nizza Costa Azzurra e Genova vedono quindi riconosciute e valorizzate le loro comuni strategie di sviluppo».

In effetti, il dialogo fra i due comuni è da tempo molto fitto e ha avuto il suo apice lo scorso febbraio, con la firma di un protocollo di partenariato su cui ha spinto moltissimo anche la Camera di

Commercio di Genova e il suo presidente Paolo Odone, sicuramente il più francese fra le figure istituzionali della Lanterna. Da allora, si sono susseguiti diversi incontri tecnici sui temi prioritari definiti nel protocollo che, più di recente, hanno cominciato a riguardare anche le opportunità offerte da Smart City. Fondamentale, ovviamente, è la condivisione del progetto da parte del governo francese. In una lettera inviata al sindaco di Nizza, il ministro dei Trasporti Nathalie Kosciusko-Morizet sottolinea l'importanza «*du project Provence-*

Alpe Coted'Azur (Lgv Paca) avec le territoire italien», vale a dire l'alta velocità dalla Costa Azzurra alla Liguria.

«Ritengo che il nostro pressing abbiamo forse aiutato a far capire meglio quanto sia strategica questa linea — spiega il segretario generale dell'Istituto internazionale delle comunicazioni Alberto Cappato — Il Comune ha saputo raccogliere le nostre sollecitazioni. Noi abbiamo un grande porto, loro un grande aeroporto, diventa naturale confrontarci».

Per Cappato la spinta data al collegamento ferroviario costiero può essere utilissima anche per il terzo valico e non è assolutamente antitetica alla Torino-Lione. «Quando si smuovono le acque e si risveglia l'interesse per

questi progetti il vantaggio è per tutti — continua il segretario generale dell'Istituto internazionale delle comunicazioni — L'alta velocità che da Marsiglia può arrivare fino a Genova aiuta il terzo valico perché rappresenta un traffico aggiuntivo. Sicuramente parliamo più di passeggeri che di merci, anche se in prospettiva le cose potrebbero cambiare. Chiaro che non possiamo pensare ai container, ma per servire i mercati locali con prodotti come i fiori o l'ortofrutta, eccellenze della nostra Liguria, il treno costiero può essere vincente. Pensate che oggi la Costa Azzurra viene servita per i prodotti ortofrutticoli dal centro della Francia. In futuro i prodotti del Savonese e dell'Imperiese, in un'ottica sempre più marcata di prodotti a chilometri zero, potrebbero essere un'alternativa di qualità».



Marta Vincenzi