Secolo XIX [II]

PAESE :Italia
PAGINE :12
SUPERFICIE :99 %
PERIODICITÀ :Quotidiano

AUTORE :Alberto Quarati

► 3 luglio 2017

L'AUTORITA DI SISTEMA PUNTA SULLE AREE DI RIVALTA SCRIVA

«Genova porto della Torino-Lione»

Il commissario Foietta: «Alessandria punto di incontro con il Terzo valico»

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Il sistema portuale di Genova-Savona non va interpretato solo in asse con l'Europa centrale, ma in prospettiva dovrà guardare anche la Francia: le opportunità arriveranno dal Corridoio Mediterraneo, cioè dalla ferrovia Torino-Lione, come ha spiegato il commissario dell'opera, Paolo Foietta, in occasione del Port&Shipping Tech (la tre giorni di convegni sull'economia del mare organizzata la scorsa settimana in occasione della Genoa Shipping Week).

Tutto si gioca nel complicato intreccio degli interporti del Nord-Ovest, al centro degli obbiettivi della cabina di regia tra le Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria, che dovranno essere la continuazione delle banchine di Genova, Savona e La Spezia alle spalle dell'Appennino, ma anche l'aggancio ai traffici continentali verso la Francia o l'Europa Orientale, perché la funzione dell'asse Lisbona-Kiev è proprio quella di mettere in connessione i corridoi logistici intra-europei.

Il tema degli interporti ferroviari è strategico perché solo il treno può intercettare traffici di media e lunga distanza a prezzi di mercato: superare la barriera delle Alpi svizzere è una necessità (viste le imposizioni della politica AlpTransit e la concorrenza dei porti del Nord Europa), superare le Alpi francesi è però un'opportunità.

Secondo gli ultimi dati di Alpinfo - il sistema di monitoraggio del dipartimento federale dell'Ambiente del ministero dei Trasporti svizzero - che misura periodicamente i traffici attraverso le Alpi per verificare l'efficacia della politica elvetica di trasferimento delle merci da camion a treno - sui valichi da Tarvisio a Ventimiglia sono transitati nel 2014 merci per 146,8 milioni di tonnellate (fra traffico interno, d'import-export e transito). Di questi, 67,8 milioni sono passati tra Italia e Austria attraverso i valichi di Tarvisio, Brennero e Resia; 38,7 milioni di tonnellate (26,2 milioni su ferro, 12,5 milioni su strada) tra Italia e Svizzera attraverso i valichi di San Bernardino, San Gottardo, Sempione, Gran San Bernardo, ma soprattutto 40,3 milioni tra Italia e Francia di cui 36,6 milioni su gomma e 3,7 milioni su treno nel passaggio tra Monte Bianco, Moncenisio/Frejus, Monginevro e Ventimiglia.

Se sotto il profilo dei traffici si registra che dal 2000 l'asse svizzero ha guadagnato 10 milioni di tonnellate di traffico e quello francese ne ha persi altrettanti, sotto quello ambientale Foietta fa notare l'impatto ambientale della quota su gomma, che stando ai dati Alpinfo è quantificabile in quasi 2,6 milioni tra autocarri, autotreni e autoarticolati che ogni anno passano sotto le Alpi tra l'Italia e la Francia.

Il Terzo Valico, ha confermato al Port&Shipping Tech il commissario Iolanda Romano, sarà pronto per il 2022, mentre la Tav sarà arriverà solo nel 2029.

Le Regioni avranno tempo per capire su quali infrastrutture puntare: Rino Canavese, membro del comitato di gestione del porto di Genova-Savona e anche vicepresidente dell'Inteporto Cim di Novara, venerdì ha in effetti confermato che l'Autorità di sistema sta valutando l'entrata con delle quote negli interporti alle spalle della Liguria e disposti sul Corridoio Reno-Alpi, cioè il triangolo Rivalta-Orbassano-Novara.

Per Foietta, all'intersezione tra i corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo dovrebbe esserci Alessandria, che con Novara costituirebbe i vertici di un triangolo puntato su Torino (il terzo vertice è sempre Orbassano), nell'ambito quindi di un progetto che vede la rivitalizzazione del vecchio parco ferroviario alessandrino (discusso da oltre 10 anni) ma anche l'aggiornamento della linea tra Novara e Novi Ligure.

Dunque l'Adsp punta su Rivalta, il governo ha mire su Alassandria, la società Fuorimuro (50% di Fnm, controllata da Regione Lombardia) non nega l'interesse per Novi Ligure. In attesa delle gallerie, in pianura è il momento delle grandi manovre.

Tutti i diritti riservati

Secolo XIX [II]

PAESE :Italia
PAGINE :12
SUPERFICIE :99 %
PERIODICITÀ :Quotidiano□□

AUTORE :Alberto Quarati

► 3 luglio 2017

quarati@ilsecoloxix.it

9,1%
dei traffici
la quota di merci tra Italia e Francia che viaggia su ferro

2,6
milioni
i camion che ogni anno passano sotto le Alpi tra l'Italia e la Francia

67,7%
dei traffici
la quota su ferro delle merci tra Italia e Svizzera

Tir in coda al confine di Ventimiglia tra l'Italia e la Francia

Tutti i diritti riservati