

Il Terzo valico e la guerra dei corridoi

INFRASTRUTTURE
Senza collegarsi
alle Alpi e alla Val Padana
difficile alimentare i traffici

Il futuro di Genova si gioca nell'entroterra

Retrosцена

VENEZIA

Allarme accerchiamento per i porti dell'alto Tirreno. Intorno agli scali di Livorno, La Spezia, Genova e Savona, che rappresentano di gran lunga il primo hub per merci e container movimentati della Penisola, si sta infatti giocando alla velocità della luce una vera e propria guerra geopolitica, che incrocia lo sviluppo industriale del nordovest manifatturiero, lobbying all'ultimo sangue, potenziali flussi globali, lo sviluppo ulteriore dei retroporti nell'alessandrino e nel novarese, l'aggancio ai corridoi intermodali e all'Alta velocità ferroviaria e, non ultimo, il decollo dell'aeroporto di Malpensa.

Dal mare, al cielo, alla terra e ritorno, insomma, perché tutto si tiene. A preoccupare, piuttosto, sono i ritardi, le negligenze delle classi dirigenti e l'aggressività dei competitor. Per capire lo scenario occorre partire dal famoso Corridoio 5, il tracciato intermodale che entro il 2020 dovrebbe attraversare la Val Padana. La dorsale è stata di fatto spaccettata in due tronconi: un

tratto che corre da Lisbona a Lione (PP3), e un secondo ramo che va da Lione a Kiev (PP6). Entro dicembre il governo nazionale dovrà presentare il progetto definitivo a Bruxelles.

Se non si arrivasse in tempo sul nostro tratto, infatti, spagnoli e francesi farebbero il loro e dal PP3 si attaccherebbero con una bretella sopra le Alpi al Corridoio 24 (Genova-Rotterdam), bypassando il nordovest, i suoi traffici e le sue merci, depotenziando in questo modo il ruolo e la vocazione degli scali alto tirrenici. Nel frattempo il governo italiano sembra propenso a privilegiare il Corridoio 1 Palermo-Berlino, con i porti del mezzogiorno e dell'arco Adriatico, che taglia direttamente verso il Brennero e la Baviera. Per questo è fondamentale investire davvero sul Terzo valico, cioè l'ultimo miglio sud del Corridoio 24 che correrà attraverso i Giovi: un'opera da 5 miliardi finanziata per ora al 10%. Per poi agganciarsi ai grandi trafori alpini del nuovo Gottardo, sarà il tunnel più lungo del mondo pronto nel 2017, e del Lotschberg.

A quel punto ci sarà un salto di capacità di trasporto tale tra Italia ed Europa continentale che non sarebbe

giustificabile senza i volumi di traffico intercettati dal porto Genova e dal suo sistema. A patto di realizzare, appunto, il Terzo valico, necessario a sbarcare in pianura Padana e Milano e non vedersi emarginati dal grande gioco dei flussi. E a patto di non dividersi in guerre di campanile: il Genova-Rotterdam, fondamentale per la città della Lanterna, va fatto insieme alla Ti.Bre., il potenziamento intermodale che permetterà di collegare Livorno e La Spezia al Brennero. I due progetti non possono essere alternativi. Altrimenti a giovare saranno solo i porti di levante e non quelli di ponente. Un divide et impera pericoloso.

Altra competizione ai porti dell'Alto Tirreno, potrebbe arrivare dal consorzio Ferrmed, che punta ad un asse ferroviario transeuropeo lungo la dorsale Algeciras (la città portuale andalusa che affaccia su Gibilterra)-Duisburg, Nord Reno Westfalia, passando per Valencia, Barcellona e Marsiglia.

Un nastro infrastrutturale nord-sud affiancato al Corridoio 24. Difficile alimentarne due così vicini. Per questo serve un sistema paese capace di fissare le priorità strategiche e in grado di fare lobbying a Bruxelles. I grandi investitori dello shipping, a cominciare dai colossi cinesi e tedeschi, non aspettano, e opereranno le proprie scelte fuori dal nostro radar, verso quei porti che meglio disporranno delle infrastrutture a terra. [M. ALF.]