

GRANDI OPERE

Terzo Valico e Tav portano 12 miliardi

Studio di McKinsey sull'impatto della logistica nel Nord Ovest. Giachino: «Facciamo in fretta oppure ne perderemo 3»
I lavori porteranno almeno 4500 posti tra Liguria e Piemonte. Ma su tutte le opere incombe il pericolo dei «No tutto»

ANDREA COSTA

Dodici miliardi di crescita col piano nazionale delle logistica. Ma per vederli non ci dovranno essere intoppi o manifestazioni né guerriglie urbane oppure cartelli contro le opere pubbliche. Insomma niente casini. Perché lo studio McKinsey dice proprio così: 12 miliardi di prodotto interno lordo se partiranno la Torino-Lione e il Terzo valico. Che spalmati tra Liguria, Piemonte e Lombardia fa 4 miliardi per regione. Ma c'è un problema: se le opere non partiranno in tempi ragionevoli il rischio è di perdere tutto. O meglio: perderà complessivamente da 3 a 4 miliardi di Pil che non sono comunque pochi. «Oggi - spiega l'ex sottosegretario ai Trasporti Mino Giachino - la carenza di infrastrutture fa sì che quasi 1 milione di containers diretti alla Pianura padana arrivi al più efficiente porto di Rotterdam. Ma in questo modo noi perdiamo tasse portuali, Iva e lavoro logistico e trasportistico. Perdiamo in questo modo da 3 a 4



EFFETTO Dodici miliardi di crescita col piano nazionale delle logistica secondo uno studio di McKinsey

di gallerie a binario semplice per le interconnessioni sul territorio di Genova. I lavori sono iniziati ma 13 sindaci della provincia di Alessandria chiedono una moratoria che imponga a Reti Ferroviarie Italiane e Covic di presentare «studi più dettagliati prima dell'avvio del primo lotto di lavori per la realizzazione della linea ferroviaria Av/ Ac Mi - Ge Terzo Valico dei Giovi». Il problema maggiore però è costituito dai No Valico che sono già riusciti a bloccare alcuni espropri, dopodiché sostengono anche che i container che superano l'Appennino sono 30mila, a differenza dei 4 milioni previsti e che la presenza di cinque valichi appenninici, tre dietro Genova, uno dietro Savona ed uno dietro La Spezia, se riammodernati, potrebbero garantire 5 milioni di container l'anno. Troppi se consideriamo che dal Nord la richiesta massima potrebbe essere di 300mila container e che l'investimento varrebbe la pena se si venissero a creare 30mila posti di lavoro.

BEFFA

La carenza di strade fa perdere 1 milione di container a vantaggio del porto di Rotterdam

miliardi». E questo è soltanto l'inizio: perché se come sembra la crisi proseguirà, il pericolo è di vedersi non riconfermare i finanziamenti dall'Unione Europea. Senza contare la piaga del lavoro: i cantieri possono creare migliaia di posti. Il Terzo Valico da solo ne porterebbe circa 4500, secondo le stime della Regione Liguria, senza considerare l'indotto». Insomma, secondo l'ex sottosegretario Mino Giachino il nordovest rischia di perdere un sacco di soldi se non verrà creato un fronte comune a salvaguardia delle grandi opere. «Se i porti del nord Europa già primatori nella logistica europea si pongono l'obiettivo di raddoppiare i loro traffici nei prossimi vent'anni, a maggior ragione non può farlo il nostro Paese che ha altrettante potenzialità sin qui non utilizzate? Il porto di Genova è più vicino al Bat Vuttemberg e alla Baviera dei porti del nord Europa e fa risparmiare alle navi tempo e soldi per il combustibile oltre a ridurre emissioni di Co2». L'ultimo studio

di McKinsey sull'impatto delle grandi opere in Italia dimostra come da un lato per la carenza di strade e infrastrutture l'Italia perde 1 miliardo all'anno, ma dall'altra ne potrebbe guadagnare 10 con le infrastrutture in funzione, perfino 12 secondo le ultime stime. «Il Piemonte e la Liguria che negli ultimi dieci anni sono cresciuti meno della media nazionale - osserva Giachino - potranno avere un nuovo motore di crescita nella logistica. Gli incontri dei tre presidenti delle Regioni è un tentativo importante di recuperare il tempo perduto con le ipotesi velleitarie del Limonte».

Il Terzo Valico prevede la realizzazione di un tracciato di 54 chilometri, 39 dei quali in galleria, che si andrà a collegare alla linea storica nei pressi di Novi Ligure in caso di viaggi verso Torino e sulla Alessandria - Piacenza all'altezza di Tortona per andare verso Milano. Le gallerie naturali utilizzate saranno nove, mentre quelle artificiali progettate sono cinque. Le opere più impegnative sono rappresentate dalla galleria di valico, lunga 27 chilometri, la galleria di Serravalle Scivia, di 7 e la galleria artificiale nel tracciato verso Torino, lunga 5 chilometri. Il progetto prevede poi la realizzazione dei 21 chilometri di tunnel di valico costituito da due gallerie affiancate e da 23 chilometri