

ALLEANZA PER LA LOGISTICA: UN PROGETTO COMUNE PER GESTIRE PORTI, INTERPORTI, STRADE E FERROVIE

Il patto tra Cirio, Fontana e Toti “Nord Ovest centrale in Europa”

I tre presidenti di Regione: insieme abbiamo quel che nessun altro territorio può vantare

ANDREA ROSSI

Un'alleanza a Nord-Ovest. Che parte dalla logistica ma tocca anche altri settori: lotta all'inquinamento, autonomia energetica, turismo. Piemonte, Liguria, Lombardia tentano di rilanciare un patto per un territorio di 15 milioni di abitanti che contribuisce per un terzo al Pil italiano. La base di partenza sono gli stati generali della logistica e il documento siglato ieri ad Alessandria. -PAGINA 40

Alleanza per il Nord Ovest

Cirio, Fontana e Toti uniscono le forze sulla logistica
“Questo territorio diventerà centrale in Europa”

L'INTERVISTA

ANDREA ROSSI

Un'alleanza a Nord-Ovest. Che parte dalla logistica ma tocca anche settori: ambiente e lotta all'inquinamento, autonomia energetica, turismo. Piemonte, Liguria e Lombardia tentano di rilanciare un pat-

to per un territorio di 15 milioni di abitanti che contribuisce per un terzo al Pil italiano (550 miliardi su 1.650). La base di partenza sono gli stati generali della logistica e il documento congiunto siglato ieri ad Alessandria. Strategie comuni per gestire il traffico delle merci: trasporti, infrastrutture, porti, retroporti. Miliardi di fatturato, milioni di Tir, convogli ferroviari, oltre 300 mila occupati. Numeri enormi e grandi occasio-

ni perse: basti pensare ai 700 mila container che ogni anno attraversano il Mediterraneo ma preferiscono risalire le coste francesi e approdare



a Rotterdam, Anversa o addirittura Amburgo (sobbarcandosi giorni in più di viaggio e costi) piuttosto che addentrarsi sulla nostra rete di infrastrutture. Ed è da qui che Alberto Cirio, Attilio Fontana e Giovanni Toti partono per delineare un percorso comune nel quale promettono

di essere disposti a rinunciare ciascuno a qualcosa a vantaggio di tutti.

Perché è indispensabile unire le forze?

Cirio: «Nessuno ha tutto quel che serve ma ciascuno ha un pezzo decisivo. Il Piemonte ha gli spazi necessari per ospitare grandi quantitativi di merci; la Liguria ha i porti; la Lombardia i grandi valichi».

Toti: «Quest'area vale il 35% del Pil italiano. La Lombardia è la prima economia del Paese, il Piemonte una delle prime, Genova il primo porto d'Italia e il sesto d'Europa. Siamo una delle aree più industrializzate del continente e con una collocazione geografica strategica».

Fontana: «Ciascuno ha peculiarità che, messe insieme, possono creare un sistema vantaggioso. Lo dico da anni, ed è il senso della mia battaglia per l'autonomia: se avessimo più spazi, competenze e risorse potremmo fare anche di più».

Intanto però l'Italia perde opportunità: le inefficienze nella logistica costano al Nord Ovest qualcosa come 6-8 miliardi di Pil, le merci che evitano l'Italia. Perché?

Fontana: «Noi dobbiamo cercare di migliorare la qualità delle strutture ma soprattutto dei servizi. E in quest'ottica un male antico che ci portiamo dietro sono le procedure farraginose e inefficienti. Se

non le semplifichiamo saremo sempre rallentati nella crescita. Se le opere che si realizzano in tempi ragionevoli saranno sempre soltanto quelle gestite da un commissario non faremo molta strada».

Cirio: «È una storia vecchia: qui per decenni sono mancate le infrastrutture. La grande scommessa del Nord Ovest, che è il cuore pulsante dell'economia italiana e lo sarà sempre di più, è trasformare quel che fino a ieri era un

handicap oggettivo, il posizionamento geografico, nella chiave del futuro. Saremo l'intersezione dei due grandi corridoi europei, Lisbona-Kiev e Genova-Rotterdam: entro dieci anni quasi tutte le merci europee viaggeranno su queste due grandi direttrici che si incrociano qui. Saremo un crocevia».

Toti: «Dai porti liguri oggi non riescono partire i treni lunghi da 750 metri. Anche sull'organizzazione portuale bisogna investire: abbiamo bisogno di aumentare i binari, di spazi nelle retrovie e arterie efficienti per far correre le merci. Tutto ciò finora è mancato, ma lo stiamo realizzando».

Porti, aeroporti, autostrade, ferrovie: gli imbuto sono molti, dove bisogna intervenire?

Toti: «La Liguria sta investendo sul mare oltre tre miliardi: la nuova diga, il porto di Vado Ligure. Con Terzo vali-

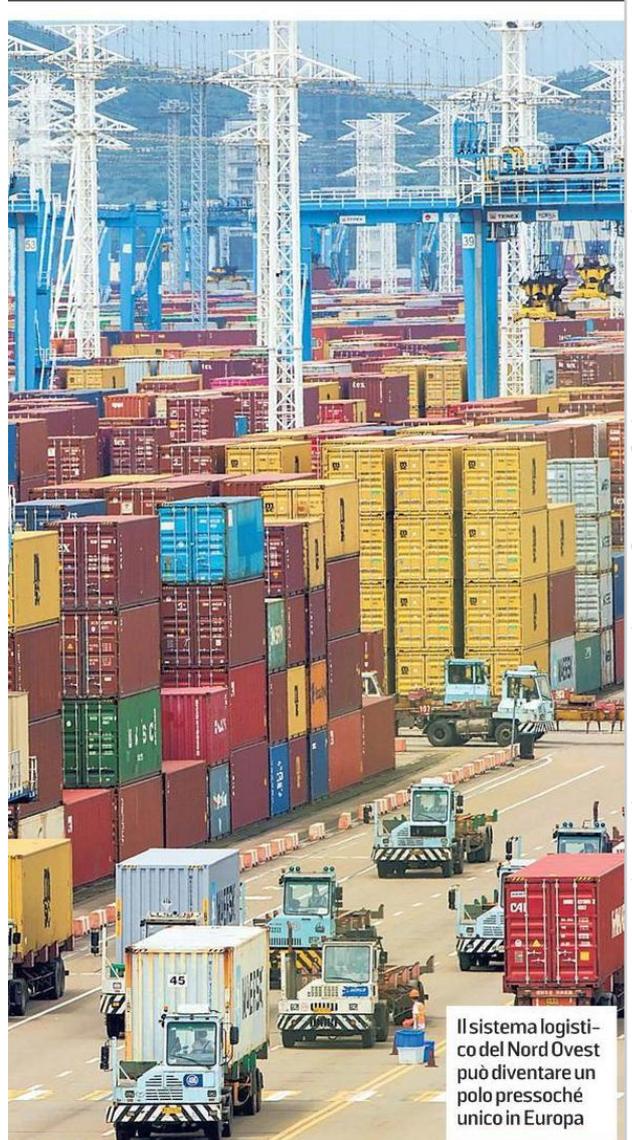
co e passante di Genova siamo oltre gli 8 miliardi: i porti liguri così attrezzati possono essere la prima piattaforma logistica del Mediterraneo, ma è un investimento inutile se a monte non c'è una filiera che parte dalle aree necessarie per gestire l'enorme mole di merci. Noi ci stiamo attrezzando per ricevere navi con 22 mila container e far partire treni di 750 metri ma siamo porti abbarbicati sulle rocce, abbiamo bisogno di aree retrostanti altrettanto imponenti».

Cirio: «Le due grandi direttrici europee che qui s'incontrano avranno bisogno di un sistema di reti ferroviarie, centri intermodali. Genova e Savona sono due bocche grandi ma lo stomaco oggi è

piccolo: si tratta di lavorare su quel fronte per poter assorbire quote sempre più grandi di traffico. E quindi interporti, Terzo Valico e Tav. A quel punto lo stesso lavoro andrà fatto fuori confine, verso la Svizzera e la Francia».

Fontana: «Noi stiamo intervenendo sulla rete della gomma ma anche sul ferro, dove la nostra rete ha quasi raggiunto il punto di saturazione. Nel 2019 Rfi si è impegnata a investire 14 miliardi, purtroppo non li abbiamo anco-

ra visti. E poi c'è il trasporto aereo: se Genova ha il porto, Malpensa sui cargo macina volumi imprtanti, circa il 50% di tutta Italia. In questi giorni stiamo discutendo il masterplan dell'aeroporto dove si prevede di incremen-



Il sistema logistico del Nord Ovest può diventare un polo pressoché unico in Europa

tare la parte dedicata al trasporto merci».

Unire le forze e delineare un progetto che sappia far uscire dal Nord Ovest le merci prodotte e far entrare quelle destinate ai consumatori del territorio e di parte dell'Europa non richiederà una qualche cessione di sovranità?

Cirio: «Meglio arricchirsi in tre che rimanere poveri da soli. Il nostro è un matrimonio d'interesse, la necessità reciproca ci costringerà a fare tutti un passo indietro se utile all'interesse comune».

Fontana: «Mi auguro che questo sia un punto di partenza verso sempre maggiori collaborazioni. Se, come regioni, riusciremo a conquistare maggiori margini di autonomia sarà più facile esercitarli in un'ottica comune».

Toti: «È chiaro che bisognerà intersecare poteri amministrativi diversi e farli lavorare in armonia: regioni, ministero, autorità portuali, grandi armatori, terminalisti e compagnie. I privati si stanno già organizzando con filiere integrate; noi dobbiamo integrare le politiche pubbliche come i privati stanno facendo con le loro. Il mondo è ripartito e sta crescendo: non intaccheremo la potenza di fuoco del Nord Europa ma possiamo erodere quote su Svizzera e bassa Germania, intercettare nuovi traffici dalla costa Est degli Stati Uniti e dall'Est asiatico».

È possibile ipotizzare altri fronti di alleanza?

Toti: Ce ne sono già molti: siamo confinanti, ovvio che bisogna lavorare insieme su tutto. Ma dall'inizio della pandemia i rapporti si sono rafforzati».

Cirio: «Con la Liguria abbiamo collaborato sulle vaccinazioni anti Covid, abbiamo già i calendari scolastici unici. E poi c'è l'agricoltura, le aree di confine su cui uniformare le politiche ed eliminare disparità e inefficienze. Senza contare le politiche ambientali: fronti su cui le alleanze andranno rafforzate».

Fontana: «Penso alla lotta all'inquinamento, ma anche alle politiche per le aree di montagna, all'autonomia energetica. E il turismo. Le Olimpiadi 2026 sono la dimo-

strazione di un nuovo modello di cooperazione. Peccato che Torino si sia sfilata». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ALBERTO CIRIO
PRESIDENTE
REGIONE PIEMONTE



Insieme abbiamo tutto: la Liguria i porti; la Lombardia i grandi valichi, il Piemonte gli spazi



ATTILIO FONTANA
PRESIDENTE
REGIONE LOMBARDIA



Inquinamento, autonomia energetica, turismo: le sinergie saranno sempre di più



GIOVANNI TOTI
PRESIDENTE
REGIONE LIGURIA



Riceveremo navi con 22 mila container e faremo partire treni di 750 metri, ma da soli non bastiamo