

Il Nord-Ovest si ritrova nel segno della competitività

Data : 11 novembre 2009

Genova terminale del corridoio "dei due mari" che parte da Rotterdam. Un asse di traffici storicamente forte e centrale nel panorama europeo fin dal Medioevo, ma tuttora della massima rilevanza e che interessa **Lombardia, Piemonte e Liguria**, incrociando a cavallo del Ticino e della Sesia quel "corridoio 5" Lisbona-Kiev che è viceversa creazione modernissima sull'asse Est-Ovest.

Rilanciare il porto genovese, sbocco naturale dell'ex "triangolo industriale", e lavorare per lo sviluppo di una "piattaforma logistica" del Nord-Ovest è lo scopo del **protocollo di collaborazione** tra Lombardia, Piemonte e Liguria, sottoscritto oggi a Genova dai tre presidenti, **Roberto Formigoni, Mercedes Bresso e Claudio Burlando**.

Nel protocollo le tre Regioni si impegnano a **coordinare i progetti di sviluppo delle infrastrutture e dei retro-porti**, ribadendo l'alleanza siglata lo scorso anno per lo sviluppo della logistica. La firma è avvenuta tra l'altro a pochi giorni dallo stanziamento, da parte del Cipe, di 500 milioni di euro per la realizzazione del **terzo valico dei Giovi** sulla linea ferroviaria AV/AC, appunto lungo il "corridoio 24" Genova-Rotterdam. Si tratta di uno dei progetti dell'alta velocità da tempo in corso fra mille difficoltà tecniche, politiche e finanziarie (si veda al proposito la [sezione progetti](#) del sito www.otinordovest.it) che hanno dilatato notevolmente i tempi previsti. Le Regioni intraprenderanno azioni di valutazione e monitoraggio di trimestre in trimestre, riguardo le fasi d'avanzamento delle opere già in corso, i progetti di interventi già programmati e gli approfondimenti di fattibilità tecnico-economica per quelli a venire.

Per Formigoni l'atto mira a **dare competitività a tutta l'area del Nord-Ovest**, oltre che a ridurre l'inquinamento con scelte di trasporti meno strettamente legate alla sola gomma. "Sulla rete stradale e ferroviaria lombarda, che vale il 9% di quella italiana, si muove il **27%** del traffico merci nazionale" ricordato il presidente della Lombardia. Ogni chilometro di rete stradale in Lombardia vede circolare qualcosa come 60 veicoli per il trasporto merci e sulle strade lombarde sono trasportate 22.900 tonnellate di merci, pari al triplo della media italiana. Anche per il traffico aereo di merci, che ha in Malpensa un sistema di complesse operazioni logistiche, vale lo stesso discorso. Per Formigoni è tanto più importante, dunque, continuare a investire in nuove infrastrutture.

- Le opere in Lombardia

Con il protocollo Regione Lombardia si impegna in particolare a seguire e monitorare le realizzazioni dei **terminali intermodali di Mortara (Pv) e Sacconago (Va)**.

Il [terminal intermodale di Sacconago](#) (superficie 47.000 mq), si trova lungo la linea delle Ferrovie Nord Milano (tratta Busto - Novara) e costituisce il primo terminal intermodale sulla rete delle FNM.

L'impianto ha una capacità operativa che consentirebbe, a regime, di togliere ogni anno dalla grande viabilità circa 40.000 camion (che, per l'area di Varese, si aggiungono ai circa 250.000 camion/anno instradati su ferrovia nell'impianto Hupac di Busto-Gallarate, inaugurato nel 2005

grazie a un Accordo di Programma promosso dalla Regione). A Sacconago i lavori sono iniziati a luglio 2007 e si sono conclusi a novembre 2008. Attualmente il terminal è in fase di collaudo e l'entrata in esercizio potrà avvenire a partire da fine 2009.

L'impianto di Mortara è invece un nuovo terminal intermodale nell'area industriale del CIPAL (Consorzio intercomunale per l'alta Lomellina), dalla capacità operativa di 6 coppie di treni/giorno, equivalenti a circa 50.000 camion tolti dalle strade ogni anno. Il terminal è inserito in un'ampia area logistica (circa 120.000 mq coperti di magazzini).

La Giunta Regionale ha approvato nel 2005 il cofinanziamento del terminal intermodale per 9 milioni di euro. L'area logistica adiacente al terminal potrebbe ospitare, pur non esaurendole completamente, anche **funzioni retroportuali rispetto al porto di Genova**, spostando in territorio lombardo molte delle lavorazioni sulle merci che, per ragioni di spazi e congestione, non possono essere svolte in porto. I lavori sono iniziati nel 2007 e sono giunti circa al 95% (in corso armamento ferroviario e impianti di segnalamento). L'ultimazione della costruzione del terminal è prevista entro la fine del 2009.