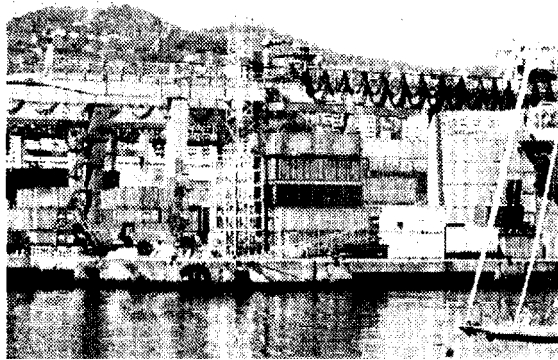


IL PARERE DELL'ESPERTO MACCHIONI

«Al porto non serve. Per le merci è molto più conveniente il treno»



«**S**e si giustifica la realizzazione della gronda sostenendo che serve allo sviluppo del porto, si dice una cosa non vera, perché l'unico sviluppo è legato alla ferrovia». Ad affermarlo è Giuseppe Macchioni, esperto genovese di trasporti e logistica che, con altri, ha realizzato, in questo settore, piani strategici e valutazioni costi-benefici per le Regioni Piemonte e Liguria. Nei giorni scorsi Macchioni ha inviato la sua relazione dal titolo un po' provocatorio, "Le ragioni del fare (autostrade) giustificate dal "do nothing" (ferroviario)" alla commissione tecnica che gestisce il dibattito

pubblico sulla gronda. «Mi pare che finora ci sia stata poca chiarezza sugli obiettivi per i quali si vuole realizzare quest'opera - afferma - Qualcuno ha detto che, con la gronda, potrebbero circolare 30 mila automezzi in più al giorno, di cui 7 mila automezzi pesanti. Se si considera che un camion porta in media circa 2 teu (unità di misura dei container-ndr), in un anno significherebbe 34 milioni di teu. Ma questa è una follia perché in porto non arriveranno mai tante navi, perché è troppo costoso: conviene andare a Rotterdam e poi trasportare i container con la ferrovia». Ed è proprio sulla

ferrovia che il porto e Genova dovrebbero puntare. «I piani di sviluppo infrastrutturale elaborati per le Regioni Piemonte e Liguria - spiega Macchioni - dimostrano che oltre i 30 chilometri di distanza il trasporto ferroviario è più conveniente di quello autostradale. Il danno economico che la gronda provocherebbe, rispetto al trasporto su ferro, al sistema economico regionale è quantificato in 341 milioni di euro all'anno, mentre l'impatto del trasporto autostradale in sostituzione di quello ferroviario sul sistema macroeconomico europeo è di circa 1,4 miliardi di euro all'anno». Non solo. Secondo gli studi citati da Macchioni, in uno scenario di traffico di 6 milioni di teu nei porti liguri, se questi fossero trasportati «via ferro con il cosiddetto terzo valico ferroviario dedicato, però, solo alle merci, si creerebbero nel nord ovest 110.000 nuovi posti di lavoro, 6 miliardi di euro all'anno di valore aggiunto e 2,5 miliardi di euro all'anno di benefici fiscali per lo Stato. Tutti vantaggi che - sottolinea Macchioni - non si avrebbero con la gronda».

[a.c.]

