

L'intervista

Merlo: "La paralisi del terzo valico blocca il nuovo piano regolatore"

ALL'IDEA che tramonti per sempre il sole sui cantieri del terzo valico, ancora non ci crede. Ma già si mette al vento, Luigi Merlo. «Se dovessimo davvero andare a una nuova gara, allora dovremmo approfittarne per impostare da subito un progetto integrato porti-retroporti-logistica, per richiamare le migliori risorse private e coinvolgerle nel collegamento ferroviario». Il presidente dell'authority, di ritorno da Roma per definire gli ultimi dettagli dell'accordo di programma su Fincantieri, spiega che lo stallo sul terzo valico sta condizionando anche la tabella di marcia del nuovo piano regolatore portuale. «Se dovessimo rinunciare, sarei costretto a rivedere tutto quanto, visto che la modalità ferroviaria è la spina dorsale dell'intero piano».

Presidente Merlo, mai come in questo momento la sorte del terzo valico è appesa a un filo. Lei conserva ancora un po' di ottimismo?

«Continuo a pensare che non si possa davvero arrivare a tanto, cioè a far cadere tutto. Ma ammetto che la preoccupazione è

sempre più forte».

Ma ci sono alternative a questo muro contro muro che sta opponendo Fs e Cociv?

«Ci sarebbe sempre l'autonomia finanziaria ai porti».

Ma è una questione vecchia, che questo governo non è mai riuscito a tradurre in una legge.

«Ora però potrebbero esserci delle novità legate alla riforma fiscale di Tremonti. L'incremento

delle aliquote Iva potrebbe essere dedicato alle opere infrastrutturali. Ma riconosco che è un tema ancora tutto da tradurre nel concreto».

Il presidente della Regione Claudio Burlando dice: diamo un tempo massimo e poi, in assenza di novità, andiamo a nuova gara. E' d'accordo?

«Io confido che si raggiunga l'accordo e che i cantieri si aprano. Concordo però con Burlando che non si può attendere in eterno. A un certo punto bisogna decidere e allora l'unica alternativa è una gara».

Immagini un po' lo scenario: il Cociv, che già rivendica un miliardo di euro di contenzioso,

ancor più arrabbiato; il ministero dell'Economia, che nel frattempo si è ripreso i 750 milioni di euro del primo lotto costruttivo, un po' più contento; la cassa comune completamente vuota. E a quel punto la nuova gara.

«Mi rendo conto che sarebbe una situazione difficilissima da gestire, ma se proprio dovessimo andare a una nuova gara allora io cercherei di gestirla nel migliore dei modi, mettendo in campo un vero e proprio sistema integrato fra porti-retroporti-logistica, con le migliori forze private pronte a sostenere l'operazione».

Quindi non resta che aspettare. Nel frattempo il porto continua ad attrezzarsi?

«Guardi, il porto non è mai stato così pronto. Stiamo realizzando tutti i riempimenti, abbiamo risistemato le banchine, fatto i dragaggi. Abbiamo addirittura individuato l'area in cui conferire lo smarino. Che altro possiamo fare? Siamo al paradosso con un porto che mette a disposizione spazi per quattro milioni di container e la mancanza di infrastrutture adeguate a sostenere questi volumi».

Che cosa stiamo rischiando?

«La progressiva marginalizzazione dai grandi flussi di traffico.

Anche uno studio recente degli interporti individua nei porti di Genova e della Spezia il fulcro della logistica del Nord Italia e del Sud Europa».

A condizione, ovviamente, che ci sia un'adeguata modalità ferroviaria.

«Proprio così. E questo è il punto più controverso per noi».

In che senso?

«Nel senso che lo stallo sul terzo valico sta condizionando anche i tempi di avvio del piano regolatore portuale. Nel nostro piano lo sviluppo dei traffici poggia soprattutto sulla modalità ferroviaria. Pensate un po' che cosa vuol dire progettare il disegno del porto dei prossimi ventitrent'anni con o senza il terzo valico».

Qual è la differenza?

«E' quella che passa da un porto che governa e smista flussi di traffico in grado di competere con gli scali del Nord Europa e uno che sta ai margini del business, che guarda gli altri crescere e non può più farci niente».

(massimo minella)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SUI MOLI
Claudio Burlando
e Luigi Merlo

"Concordo con Burlando, se salta tutto è necessario andare subito a una nuova gara"

"Il progetto poggia in gran parte sulla ferrovia, come si fa senza il treno per Milano?"

