



PATTO LIGURIA, PIEMONTE E LOMBARDIA

I governatori del Nord Ovest stringono una nuova alleanza: regia unica sulle infrastrutture

l'inviato **ROSSI** >> 9

ALLEANZA TRA LIGURIA, PIEMONTE E LOMBARDIA

Porti e ferrovie, il Nord Ovest prova a fare lobby

«Serve una cabina di regia unica». Toti a Delrio: «Per il dopo-Merlo il governo non decida da solo»

IL CASO

dal nostro inviato

EMANUELE ROSSI

MILANO. Dal triangolo industriale al triangolo logistico. Allungare le concessioni portuali e autostradali per finanziare le grandi infrastrutture che servono alla Liguria, con la partnership dei privati ma anche di Lombardia e Piemonte. E con l'ok dell'Unione europea per sbloccare investimenti sui valichi.

Giovanni Toti cala la carta dell'alleanza del vecchio "triangolo industriale" del Nord ovest per smuovere gli investimenti. E lo fa con Sergio Chiamparino, presidente del Piemonte, e Roberto Maroni, della Lombardia, nella cornice dell'Expo di Milano. I tre governatori, alla fine di un incontro sulle infrastrutture, lanciano anche l'idea di una cabina di regia interregionale e unica

sulle infrastrutture del corridoio Reno-Alpi, per fare lobby politica a Roma e nell'Unione. «Non dobbiamo nasconderci che il sistema del Nord Ovest non è l'unica opzione che viene valutata al momento di assegnare le risorse, per questo dobbiamo dimostrarne l'importanza», spiega Chiamparino, presidente della conferenza delle Regioni. «Esiste un corridoio che l'Europa ritiene fondamentale che è il corridoio Reno-Alpi e le Regioni da cui è attraversato sono queste tre - spiega il professor Maurizio Maresca, consulente del premier Renzi per la portualità e tra i potenziali commissari del porto di Genova - ci sono tre aree su cui intervenire in maniera comune: sistema autostradale che deve essere più integrato, meno frazionato, con meno capacità di investire; le autostrade lombarde; il sistema di porti Genova-Savona che deve essere in grado di competere con il Nord Europa. Per questo servono la nuova

diga portuale di Genova, il Terzo valico e il collegamento con la Svizzera e tra Svizzera e Germania. Per fare questo ci vogliono i traffici, anche se non si può pensare che bastino i privati». Il confronto con la vicina situazione Svizzera è illuminante: Peter Fuglistaler, capo del dipartimento dei trasporti svizzero, ha ricordato che la Confederazione elvetica si è già messa in moto da tempo sui corridoi del Gottardo e del Loetschberg, per puntare decisamente sul traffico via ferro, finanziandolo anche con tasse su quello via gomma. Toti è ancora più esplicito: «Il sistema

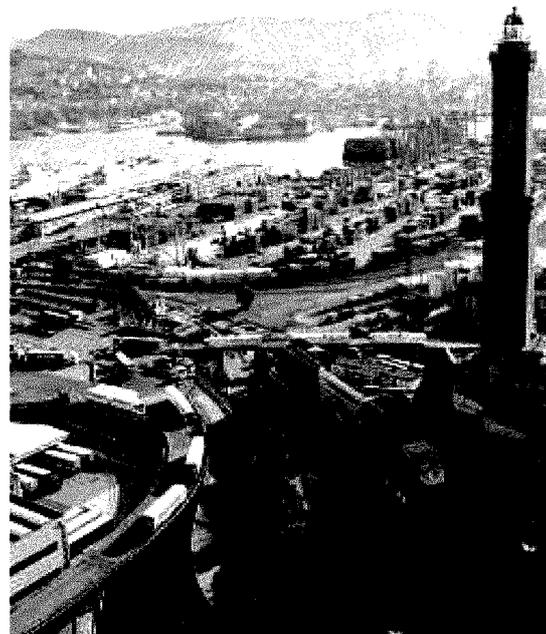


autostradale deve essere rivisto, a cominciare dal numero di concessionari. Possiamo ragionare sulla durata per sbloccare investimenti importanti: la Gronda ma non solo, anche la sicurezza dei tunnel in Liguria che non hanno la terza corsia». E insala ascolta attento Rino Canavese, ex presidente del porto di Savona e oggi nel gruppo Gavio. E per Toti la strada delle concessioni allungate in cambio di investimenti sulle infrastrutture può servire anche per realizzare la nuova diga del porto. «L'Egitto ha raddoppiato il canale di Suez, la Svizzera fa i valichi. Noi siamo in mezzo e se non siamo in grado di intercettare i traffici andranno da un'altra parte».

In mattinata era stato l'assessore allo Sviluppo economico Edoardo Rixi a riunirsi con i suoi omologhi lombardo-piemontesi per una presentazione dei porti liguri e degli investimenti realizzati e da realizzare. C'era anche il presidente del porto di Genova Luigi Merlo, protagonista solo l'altro ieri di uno scontro con l'assessore. Con lui gli omologhi di La Spezia e Savona (Forcieri e Miazza) sotto l'insegna dei "ligurian ports". Ma ieri Merlo ha tenuto il ruolo istituzionale e evitato le polemiche «per il bene dei porti, che siamo venuti qui a presentare al mondo. Genova è stata il porto di Expo, qui siamo a casa». Tra i relatori anche i rappresentanti di Costa Crociere, Msc e Royal Caribbean che hanno chiesto maggiori investimenti sul waterfront genovese per l'accoglienza dei viaggiatori e sui collegamenti tra terminal crociere e ferrovie, per poter offrire ai crocieristi anche destinazioni come Milano e Torino. La polemica tra Regione e Autorità portuale è tutt'altro che sopita. Ora il centrodestra vuole accelerare sulla sostituzione di Merlo e Toti lo dice senza mezzi termini: «Abbiamo capito che vuole lasciare perché ce lo dice ogni due giorni. Ma dobbiamo parlare con il ministro Delrio e spiegargli che il più importante porto italiano non può rima-

nere bloccato o inattivo per un lungo commissariamento. Io chiederò che venga già scelto il prossimo presidente e lo si faccia in sintonia con quanto chiesto dagli elettori per la Regione e con il lavoro che vogliamo fare sulla portualità nei prossimi cinque anni». Tradotto: deve essere un uomo indicato dal centrodestra. Ma la strada che porta a palazzo San Giorgio, oltre che per Roma, (dove non c'è un governo di centrodestra), ora passa anche un po' da Milano e Torino.

shipping@ilsecoloxix.it



Il terminal traghetti e il porto container (Sech) a Genova



Il summit milanese

ROSSI