

## Burlando preme: «Tav in Liguria» Porti cuore del sistema

di MASSIMILIANO BORGIA

IL PRESIDENTE della Liguria, Claudio Burlando, ha una sua proposta per chiudere la stagione di opposizione al Tav in valle di Susa. Fare passare il Corridoio 5 non da Torino e da Lione ma da Genova, Ventimiglia e quindi Marsiglia. Un'ipotesi che potrebbe abbattere i costi fino ad un terzo, per l'Italia, per la Francia e per l'Europa: dai 15 miliardi per la Torino-Lione ai 5 occorrenti per il terzo valico.

Non è la boutade di un No Tav qualunque. Burlando è stato ministro dei trasporti con Prodi e la Torino-Lione l'ha sempre caldeggiata. E a sentirlo così non pare nemmeno la spaurita del vicino di casa che cerca di soffiare al Piemonte le risorse per un'opera classificata come "strategica". Burlando ha anche studiato i sistemi di trasporto e di logistica di tutto il mondo ed è anche per questo che oggi parla di «tracciato non più attuale».

«Oggi l'Europa produce sempre meno beni i beni che consuma al proprio interno - osserva il presidente - Da anni diciamo che la logistica deve svilupparsi a partire dalla portualità, cioè dagli approdi per le grandi navi porta container che arrivano dall'Asia. Una moderna dorsale trasportistica su rotaia deve quindi necessariamente passare per i porti: da quelli spagnoli di Valencia e Barcellona, fino a Marsiglia e a quelli della Liguria. E' dai porti che le merci vanno in giro per i mercati europei. Una linea per l'alta capacità ferroviaria deve passare dai porti per raccogliere le merci e poi commettersi con i corridoi sud-nord per smistarle».

Oggi viene firmato da Rfi il contratto con le ditte per i lavori del Terzo valico, quindi il porto di Genova, con un milione e 800 mila container l'anno, ha una reale prospettiva di sbocco logistico verso la Pianura Padana e le direttrici del Gottardo (Corridoio 24) e del Brennero (Corridoio 1). «Stanno procedendo anche i lavori di raddoppio della ferrovia Genova-Ventimiglia. A questo punto, bichiamo una volta sola e per un'opera già in esecuzione (costo: un miliardo e mezzo, ndr) e facciamo passare di qui il Corridoio 5». Le merci dal nord della Francia arriverebbero attraverso la nuova linea ad alta capacità in progetto da Lione a Marsiglia.

Per l'ex ministro Burlando, lo scenario economico europeo che avremo di fronte quando tra 25-30 anni saranno terminati i lavori, sarà talmente diverso che l'indebitamento necessario per la Torino-Lione potrebbe non essere stato un buon investimento. «Avremo un'opera basata su ipotesi vecchie di 50 anni. Il progetto è nato con le previsioni di trasporto di 25 anni fa e sarà terminato tra altri 25 anni. In questo tempo abbiamo visto che i flussi di merci viaggeranno sempre più da nord a sud e viceversa, proprio perché arrivano ai porti del Mediterraneo e in quelli del Nord Europa e da questi sono consumate principalmente nell'area centrale dell'Europa e in Pianura Padana. Investire così tanto per un corridoio est-ovest, proprio adesso che non si hanno le risorse, non ha molto senso. E al momento non è immaginabile un forte sviluppo dei trasporti merci lungo un asse est-ovest. Le merci arriveranno sempre più ai porti mediterranei come quelli liguri per essere spedite lungo gli assi del Gottardo e del Brennero».

Burlando ha incontrato la scorsa settimana alcuni sindaci della valle di Susa e ne ha condiviso le opinioni. «La riflessione che ho fatto con loro è la stessa che faccio nel mio libro sui fatti del G8 del 2001. Della battaglia che sta facendo la valle di Susa c'è il rischio che rimangano solo le immagini degli scontri con la polizia e che nessuno parli delle ragioni di questa protesta. Nel 2001 le ragioni c'erano eccome, lo ha dimostrato poi la critica recente all'eccessiva presenza delle finanze nell'economia. Ma tutti ci ricordiamo solo delle violenze della polizia, perché quello è ciò che è rimasto dopo 10 anni. Non vorrei che tra 10 anni tutti si ricordassero solo degli scontri e non della giusta critica che viene fatta sull'uso delle risorse pubbliche per un'opera che è considerata non necessaria».

Certo che l'ipotesi di "soffiare" al Piemonte il nuovo collegamento con la Francia desta qualche sospetto di opportunismo. «Penso di esprimere un'opinione motivata che è frutto di considerazioni oggettive. Non si capisce perché una valle che vuole investire sul turismo, sulla sua manifattura, sulle risorse culturali e naturalistiche debba essere solo un corridoio di transito per convogli che passeranno vuoti. Anche il volume di merci che serve il Piemonte non arriva da Lione o da Trieste ma da Genova e Savona. Nel momento in cui il governo non riesce a trovare 300 milioni per la sanità e mette i ticket, finanziamo un'opera come la Torino-Lione? E poi non vedo perché l'Europa non dovrebbe dirottare i soldi già impegnati in valle di Susa per un progetto che abbia più senso. Io penso solo che un itinerario merci sia più utile qui e che non costi nulla. Basta quello che si sta già facendo, senza spendere altri soldi. Non porteremo via soldi al Piemonte per portarli in Liguria».

Per Burlando l'idea di fare scendere il Corridoio 5 fino al golfo ligure non significherebbe la fine delle relazioni economiche tra Liguria e Piemonte. «Mi pare che i collegamenti ferroviari tra le due regioni esistano, no? Non mi pare che l'economia piemontese sarebbe isolata dai porti liguri e viceversa. Ma finché, nel trasporto merci, continuiamo a ragionare solo per appalti, invece che per i servizi, non riusciremo a spostare merci dai tir ai treni. Quando ero ministro (dal 1996 al 1998, ndr) il problema del trasporto ferroviario delle merci era il costo e l'inadeguatezza dei tempi e dei servizi. Il problema dell'infrastruttura veniva dopo. Ed è ancora così oggi».

