

Intervista a Sandro Biasotti

Presidente della Regione Liguria



Presidente Biasotti, qual è lo stato dell'arte delle grandi infrastrutture in Liguria?

L'ultima grande opera realizzata nella nostra regione risale alla metà degli anni Settanta. Sto parlando dell'autostrada A26 che collega il porto di Voltri con la piastra logistica di Novara e quindi del Nord-Ovest. Da allora, nonostante il traffico veicolare e le attività portuali, in particolare l'aumento della movimentazione dei container, specie su gomma, sia cresciuto in modo esponenziale di tre/quattro volte nulla è stato programmato e, peggio ancora, fat-

to per adeguare la rete infrastrutturale alle esigenze della regione Liguria che è da tutti considerata la vera porta sud dell'Europa con i suoi sistemi portuali di Genova, Savona e di La Spezia.

In questo quadro è doveroso ricordare che la Liguria è parte fondamentale della più vasta area settentrionale del Paese dove, dal Piemonte al Friuli Venezia Giulia si concentra oltre il 53 per cento del prodotto interno lordo. Inoltre la nostra regione per la sua posizione e conformazione fisica, è parte costitutiva dei grandi assi strategici della mobilità che congiungono l'Europa occidentale con quella orientale, dove transita più di un quarto della movimentazione europea delle merci attraverso i così detti corridoi plurimodali, costituendo uno dei sottosistemi chiave di una poderosa struttura geo-economica anche per l'offerta logistica rappresentata dagli hub portuali di Genova, Savona e di La Spezia.

Quindi, quando nel 2001 stilammo la lista delle opere prioritarie che interessavano la nostra regione, non eravamo certo sicuri che un numero così importante di interventi, per un importo complessivo di circa 20 mila miliardi di lire (circa 11 miliardi di euro) potesse essere inserito nel primo elenco delle opere strategiche realizzabili subito. Ebbene oggi ben quattro su ventuno di quelle opere considerate strategiche sono in Liguria. Il merito di ciò va riconosciuto al Governo Berlusconi, e in particolare al Ministro Lunardi, ma anche alla capacità della Giunta regionale che mi onoro di presiedere per averci creduto fino in fondo, impegnandosi affinché interventi come il Terzo valico dei Giovi, di cui si parla dal 1904, ormai cento anni, e il nodo ferroviario di Genova, che aspettiamo ormai da troppi decenni, possano diventare una vera realtà.

Cosa è stato fatto negli ultimi anni?

Abbiamo affrontato con il pragmatismo che ci contraddistingue il problema delle infrastrutture. Ci siamo subito resi conto che con l'approvazione della Legge Obiettivo entravamo in una formidabile congiunzione favorevole. Abbiamo subito affidato, di concerto con il Dipartimento Infrastrutture della Regione, alla nostra Finanziaria regionale (Filse) l'incarico di advisor tecnico-finanziario, per seguire passo dopo passo tutto l'iter previsto dalla nuova normativa. Abbiamo prima fatto un'analisi dello stato dell'arte contribuendo anche alla stesura del Decreto 190 che regola l'applicazione della Legge Obiettivo. Ebbene facendo quella analisi non abbiamo trovato una straccio di progetto.

In soli seicento giorni abbiamo approvato il tracciato condiviso, il progetto preliminare, fatto approvare dal Cipe (per un ammontare di oltre 4,7 miliardi di euro) il terzo Valico dei Giovi e il nodo ferroviario di Genova, recuperando decenni per opere che la nostra comunità aspetta da troppo tempo.

Cosa può dirci del nodo autostradale genovese?

Il nodo autostradale, che io considero il nuovo passante della Liguria su una viabilità transnazionale, è la vera emergenza nazionale e ne sanno qualcosa i miei concittadini liguri che giornalmente devono attraversarlo per raggiungere Genova o andare oltre subendo ore e code interminabili. Sui ritardi di questa infrastruttura avrei molto da dire e molte responsabilità da addossare alla giunte regionali che ci hanno preceduto.

Ricordo solo che quest'opera era già stata finanziata per oltre 440 milioni di euro dallo stato nel 1989 e che i lavori erano iniziati con cantieri aperti in città. Nel 1990 sono stati sospesi e definitivamente bloccati nel 1992 per iniziativa dell'allora giunta di sinistra del Comune di Genova sotto la spinta di alcuni comitati di cittadini.

Ebbene abbiamo perso i finanziamenti, che sono stati dirottati su altre opere, e oggi stiamo

ancora parlando di un'opera non solo necessaria, ma di naturale sopravvivenza, per la città e per la regione. Credo che certe scelte abbiano davvero danneggiato tutti noi. È prevalsa la logica di "bottega" anziché l'interesse collettivo. Oggi per fortuna siamo ripartiti e dopo la validazione da parte della Corte dei conti del quarto Atto aggiuntivo tra Anas e Autostrade per l'Italia, anche per il nodo di Genova, dopo sterili polemiche da parte del Comune e della Provincia di Genova, che hanno fatto perdere oltre un anno di tempo, è ripresa la progettazione preliminare da parte della Concessionaria, che realizzerà l'opera in totale finanziamento, per 2,2 miliardi di euro, e contiamo di trasmettere al Cipe il progetto preliminare entro la fine di questo anno.



Sandro Biasotti con Pietro Lunardi, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti