

L'intervista**Galizzi: «Interporto? Meglio pensare subito allo scalo merci»**

G. ARRIGHETTI A PAGINA 32



«No alle distrazioni Lo scalo merci deve restare la priorità»

L'intervista. Il presidente degli Industriali Galizzi
«L'ipotesi di realizzarlo insieme all'interporto?
Interessante, ma in questo momento non percorribile»

GIUSEPPE ARRIGHETTI

«**H**o paura che a inseguire un progetto che si concretizzerà, forse, fra cinque o dieci anni, ci si dimentichi della scadenza tassativa che il gruppo Ferrovie dello Stato ha dato a Bergamo. Il 31 dicembre 2017, lo scalo merci in città chiude. Il nostro sistema industriale e produttivo, questo non se lo può permettere». Ercole Galizzi, presidente di Confindustria Bergamo, lo aveva detto dal palco del teatro Donizetti dove qualche giorno fa si era riunita l'assemblea degli industriali bergamaschi: perdere lo scalo merci sarebbe una sciagura che rischia di mettere a repentaglio circa «cinquemila posti di lavoro», principalmente nel settore della Chimica. E dunque, si lavori tutti insieme per risolvere prima questa urgenza. Soltanto dopo ci si potrà concentrare sul progetto e sulla realizzazione del nuovo interporto nella Bassa, rilanciato proprio in questi giorni da una cordata di multinazionali e grandi società.

Possono essere conciliate le due opere?

«Ho forti dubbi nel portare avanti parallelamente i due interventi, sperando magari di ottenere nuove proroghe per l'attuale scalo merci e inserire poi quello nuovo nel futuro interporto. Questi timori nascono dal fatto che ci sono ancora troppi se e troppi ma, e con i se i ma che ci trasciniamo da almeno otto anni siamo arrivati a ridosso della scadenza delle autorizzazioni per lo scalo merci di Bergamo».

■ ■ **Del nuovo scalo merci l'industria chimica bergamasca ha bisogno domani»**

■ ■ **Per l'interporto invece siamo ancora alle manifestazioni di interesse»**

mo. Riunire le due infrastrutture è sicuramente interessante, ma al momento non è una strada percorribile perché i tempi sono sfalsati. Per l'interporto di Treviglio e Caravaggio, o Cortenuova, siamo, da quel che leggo, solo alle manifestazioni di interesse, mentre del nuovo scalo merci l'industria chimica bergamasca ha bisogno subito, domani».

Non si può applicare anche questa volta la solita tattica attendista, sperando che le Ferrovie dello Stato concedano un'ulteriore proroga per lo scalo merci in città?

«È passato circa un anno da quando le Ferrovie dello Stato hanno concesso l'utilizzo dello scalo merci fino al 31 dicembre 2017, ma non erano per niente dell'idea di proroghe. Ed è per questo che è necessario percorrere il tragitto già individuato, e cioè quello di realizzare il nuovo scalo merci a Verdello».

E come si supera l'opposizione del comune di Levate?

«Guardi, io non voglio entrare in contrapposizione con il sindaco di questo Comune perché so che ognuno, nell'esercita-



Il presidente degli industriali bergamaschi Ercole Galizzi

re le funzioni del proprio ruolo, ha mille motivazioni e giustificazioni. Però so che la Provincia e la Regione sono al lavoro per trovare delle soluzioni alternative (al tracciato della Bergamo Treviglio, ndr), che potrebbero ammorbidire la posizione di Levate. Questa vicenda ha ulteriormente rafforzato una mia convinzione: ci sono delle opere pubbliche che dovrebbero essere portate avanti grazie a un processo decisionale che non può essere così lento, così farraginoso, e che ha bisogno di così tante autorizzazioni e consensi».

Come le sembra il progetto di cui si

parla in questi giorni del nuovo interporto a Treviglio e Caravaggio?

«Da quanto leggo sui giornali, si tratta di una proposta molto importante: un investimento di quasi 500 milioni di euro capace di generare 3.500 posti di lavoro. Molto positivo quindi, tenuto anche conto del fatto che le merci viaggeranno sempre di più sui treni. Il tunnel del San Gottardo in Svizzera rafforzerà questa tendenza. Quindi un interporto collegato come quello della Bassa all'alta capacità ferroviaria e alla Brbcemi sarebbe strategico non solo per Bergamo ma anche per l'intero nord Italia».

Meglio Treviglio e Caravaggio su un'area verde, oppure Cortenuova, come propone la Provincia, su un'area già urbanizzata?

«L'interporto andrà realizzato con la maggiore efficienza ed efficacia possibile, non facciamone una questione di localismo. Se entrambe le alternative, Treviglio e Caravaggio o Cortenuova, sono valide, si punti su quella più efficiente, cioè che costa di meno, e è anche più efficace, realizzabile cioè in tempi più brevi. E quando parlo di costi, intendo costi in senso lato, comprendendo anche risorse come territorio e ambiente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA