

Comitato Spontaneo di Novi Ligure per il No al III Valico

Novi Ligure, 20 novembre 2001

NOVI LIGURE: IL TERZO VALICO PASSERÀ IN CENTRO CITTÀ

Angelo Albasio

Niente di nuovo sotto il sole!

Si potrebbero sintetizzare così le conclusioni del Consiglio comunale di lunedì scorso a Novi sul Terzo Valico.

Fra ipotesi fantasmagoriche e progetti futuribili, sembra delinearsi la realizzazione del progetto presentato agli Enti interessati il 7 gennaio 2000, per essere sottoposto alle dovute verifiche di impatto ambientale.

Quello stesso che ha ricevuto un parere interlocutorio negativo da parte della Commissione di Valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) il 5 Settembre 2000, con la famosa richiesta di integrazione che si basava su una serie di 13 prescrizioni. Quello stesso che è stato ripresentato il 25 novembre 2000 con pochissime variazioni rispetto all'originale, a parte l'esclusione della Val Borbera dal prelievo di ghiaia. Quello stesso che è stato sottoposto il 27 dicembre 2000 alla "Conferenza di Servizi Istruttoria" al Ministero dei Trasporti di Roma.

Ora, dicevamo, viene riproposto quel progetto, aggiornato con lo stralcio dello "sfiocco" di Rigoroso e con l'attraversamento di Novi con solo due binari anziché quattro.

IL PROGETTO

Non fatevi trarre in inganno dalle sei ipotesi presentate nell'incontro con il Consiglio Comunale, che per i rappresentanti di Rfi (Rete ferroviaria italiana) costituisce, come il precedente, una riunione informativa nell'ambito della Conferenza di Servizi, che proseguirà lunedì prossimo in Regione (tempi stretti, riunioni che si susseguono senza soluzione di continuità, voglia di concludere!). Possiamo dire con certezza che il Centro di Novi verrà attraversato dai soli due binari della linea storica Genova - Torino. Per i progettisti della Tav e di Italferr convenuti quella linea è lontana dalla saturazione (passano, a loro dire, 112 treni/giorno, contro una potenzialità di 240 treni/giorno, capacità che continua ad aumentare di anno in anno, grazie alle innovazioni tecnologiche e all'aumento della velocità commerciale dei convogli). L'ipotesi, che considerano la sola compatibile a livello "industriale", è quella che prevede l'interconnessione del Terzo Valico al tracciato esistente presso la frazione Barbellotta con un'intersezione del tipo "a salto di montone" (dal basso in alto). Quindi la linea ad alta velocità non si affianca più ai binari esistenti, causando di fatto un quadruplicamento, ma si interconnette con gli stessi, facendo sì che non si verifichi nessun cambiamento apparente nell'attraversamento di Novi.

UN'OCCASIONE MANCATA

Diciamo apparente, perché è da vedere quale impatto per la città provocherà il passaggio continuo di treni merci per Torino, Milano, ed i passi alpini e viceversa. Accanto alla linea ferroviaria ci sono molte abitazioni private, un ospedale, piazze e isole pedonali. Per i rappresentanti delle Fs, le ferrovie non hanno mai arrecato disturbo alla città, e quindi non lo darà neppure l'aumento dei treni in transito. Noi, rappresentanti dei Comitati contro il Terzo Valico, lasciati a vegetare in un angolo della sala senza diritto di parola, avremmo voluto dire che ciò non è vero, che ci sono state diverse petizioni per rumori, vibrazioni e danni arrecati dalla ferrovia, che ci sono stati sopralluoghi, misurazioni e verbali che hanno confermato queste violazioni di norme legislative da parte delle Fs.

Ci saremmo aspettati un intervento del sindaco o di alcuni assessori presenti, a cui erano state indirizzate le petizioni e i verbali di constatazione della presenza di danni, rumori e vibrazioni, che confutasse questa affermazione. Avremmo voluto chiedere il perché dell'assoluta necessità del terzo Valico, il perché di un inutile spreco di migliaia di miliardi pubblici, quando le attuali linee, a loro dire, possono essere agevolmente utilizzate per almeno 10 - 15 anni prima di essere sature.

Invece nulla, il rinfrancato relatore di Italferr ha potuto continuare agevolmente il suo intervento, facendo capire che quella soluzione era la migliore per tutti.

VIA LIBERA ALL'ALTA CAPACITA'

Questa situazione idilliaca ha consentito al relatore di approfondire il progetto di linea ferroviaria ad alta capacità "Genova - Tortona". Sì perché a Novi oltre a non fermarsi il supertreno non si ferma più neppure il progetto! Più che al vecchio scalo di San Bovo, che, a detta del relatore, verrà utilizzato, oltre che per deposito di carri e traversine, per parcheggiare le macchine di manutenzione delle gallerie, si guarda ormai al nuovo centro logistico di Rivalta. Un breve accenno alla Genova - Milano via Cassano, che per il relatore è vicina alla saturazione, mentre per i Comitati è ben lungi dall'esserlo. E noi, poveri tapini, che credevamo di aver ottenuto un parziale successo nel vedere lo stralcio dell'interconnessione di Rigoroso, siamo venuti a sapere che erano state la regione Piemonte e la provincia a volerlo, per dare uno sbocco sull'alta capacità a Rivalta e per poter completare l'opera tutta in un sol colpo, eliminando la deviazione su Cassano. Siamo poi venuti a sapere che all'interno del progetto c'è anche il raddoppio della Novi - Tortona.

Non esultino però i pendolari per Milano! Le Fs costruiranno questa nuova linea solo per vendere "tracce orarie", o pedaggi che dir si voglia. E visto che le società pubbliche o private di trasporto merci pagano bene, dedicheranno questa tratta quasi esclusivamente alle merci. Al punto che qualcuno in sala ha chiesto: " come farò allora ad andare a Milano?" "In macchina!" si è sentito rispondere da una voce anonima, che però non è stata contraddetta da alcuno! Inizino a preoccuparsi invece le migliaia di novesi che abitano lungo la linea ferroviaria, perché quasi tutto il traffico verso i valichi alpini si concentrerà nel centro città.

Agli assessori e consiglieri che gli chiedevano lumi e approfondimenti sulle varie ipotesi, ha fatto capire che le Fs si impegneranno a costruire una galleria lunga quasi 40 Km, la più lunga d'Europa, per consentire il passaggio di convogli merci più lunghi, pesanti e veloci e che alla fine rimarranno ben pochi soldi. Da qui tutti abbiamo capito che come il

Conte Raggio ha voluto la linea "Sussidiaria dei Giovi" alla fine dell'800 per fare arrivare le mattonelle di carbone più velocemente e con costi inferiori, così ora i grandi industriali e imprenditori della logistica vogliono quest'opera per diminuire i costi e ampliare i ricavi. E' la storia più vecchia del mondo: lo Stato, cioè noi tutti, paga, i potenti ci guadagnano, la gente comune ci rimette!

LE IPOTESI FANTASIOSE

La soluzione 2, l'ipotesi 3, la linea rossa, quella blu o quella gialla: tutte righe sulla carta, fumo negli occhi! L'ingegner Venzano di Italferr si è affrettato a dire che le Ferrovie sono lì per progettare, costruire e gestire linee ferroviaria che generino utili, e ha fatto capire implicitamente che non esistono risorse per fare favori a questo o quel Comune, a questo o quell'assessore! Quindi sono da abbandonare l'ipotesi 2 della tangenziale di Novi per Rivalta, o la 3 dello "shunt" sotterraneo per Torino. Troppo costose e senza senso gallerie o trincee in pianura, assurda l'ipotesi di spostamento della stazione, che è e resta in centro città.

ANCORA DENTRO LA VAL BORBERA, RIGOROSO E . IL COCIV

Abbiamo appreso con costernazione e stupore che né la Val Borbera né Rigoroso possono ancora essere considerati fuori dal progetto.

Per quanto riguarda la val Borbera, difesa strenuamente dagli abitanti e dagli ambientalisti della zona, a dire dei progettisti esiste la legge n. 30/99 della regione Piemonte, che prevede il disalveo prioritario di tutti i fiumi e torrenti in presenza di una grande opera. Inoltre il materiale riveniente dalle cave di pianura non è adatto per fare il calcestruzzo da impiegare nella costruzione delle gallerie.

Rigoroso poi potrebbe essere interessata da un nastro trasportatore che convogli in zona "Costa" lo "smarino" proveniente dall'escavazione dei tunnel e delle finestre. "Bisogna risparmiare anche sul trasporto degli inerti!" - ha concluso Venzano.

Infine la cava "Cementir" di Voltaggio, verrà riempita anch'essa di "smarino". Ma non era una zona particolarmente scoscesa e geologicamente instabile?

Che dire poi del disegno di legge collegato alla Finanziaria, che sarà votato in settimana, che affida nuovamente al consorzio Co.civ la progettazione e la costruzione dell'alta velocità Genova - Milano, annullando di fatto un'articolo della legge finanziaria dello scorso anno che assegnava il Terzo Valico ad una gara internazionale, come previsto dalla normativa europea?

Che dire poi della legge "Obiettivo", che sarà approvata entro il 15 dicembre, che stabilisce una serie di norme per semplificare l'iter autorizzativo delle grandi opere, annullando il potere di veto della Commissione di V.I.A., e che pone fra le opere prioritarie proprio il Terzo Valico, stabilendo anche i tempi di realizzazione e i finanziamenti?

C'è dell'altro ma è meglio fermarsi qui!