

Osservazioni allo studio di impatto ambientale relativo al progetto di Alta Capacità Genova-Milano -Terzo valico - realizzato da Co.Civ.

Più di un anno fa, esattamente il 15 marzo 2000, esordivamo, come Associazione con queste osservazioni, da allora ben poco è mutato, per cui esse sono tutt'ora, purtroppo, validissime (anche se la torta è ora sponsorizzata da Italferr).

- 1) Il progetto di nuova linea ferroviaria Genova-Milano che ci era stato presentato anni fa con l'etichetta "**Alta Velocità passeggeri**", dopo la seconda e definitiva bocciatura ci viene ora ripresentato, con un cambio di destinazione e di etichetta, come "**Alta Capacità per le merci**" ed il tratto che attraversa l'Appennino in galleria come "**Terzo Valico**".

Visto che la torta è stata riverniciata con i colori del trasporto merci, vediamo un po' di discuterne:

Esistono alternative, che appaiono addirittura più valide.
(ma discuterne si è rivelato "non politicamente corretto")

Esiste una direttiva dell'Unione Europea per tutt'altro valico.
(ma è bene non si sappia)

E' risultato sin troppo evidente che per alcuni, *(da imporre ai molti)* ... esiste solo la loro "Galleria Flavia", il loro "Terzo Valico". E' questa l'Unica, è questa la sola "Alta Capacità", **non si discute**.

Ciò ha un che di mistico:
siamo di fronte al sacro dogma dell'"**Alta Capacità Rivelata**".

Il cataclisma che questa brava gente intende scaraventarci addosso, con i suoi ingiustificati misteri, con i suoi pressapochismi, con la sua capillare *(e per ciò sin troppo evidente)* rete di connivenze, ci induce a pensare che il cosiddetto "**Terzo Valico**" sia giustificato solo dalla **insaziabile voracità** dei soliti noti e di quei (troppi) nostri concittadini da noi incautamente delegati ad amministrare la cosa pubblica, che di tale responsabilità fanno meretricio.

Non è chiara l'analisi costi benefici e non si capiscono i motivi per cui da un progetto iniziale in cui il capitale era al 60% privato si sia arrivati all'attuale dove le ditte finanziatrici sono praticamente inesistenti.

Tutto ha sinora concorso nel confermarci nell'opinione di trovarci in presenza dell'ennesimo caso di malversazione, e spudoratamente recidivo per giunta *(anche con lo "sconto" dagli iniziali 6000 miliardi agli attuali 3400 miliardi per la sola tratta Genova-Arquata Scrivia, la torta è comunque appetibile e destinata a crescere; non si capisce infatti quale sia il costo finale dell'opera)*.

(I vari contatti che abbiamo avuto ci hanno tra l'altro confermato come davanti a questa grandiosa opera di preminente interesse pubblico siano cadute tutte le barriere ideologiche, l'unità di intenti manifestata da TUTTE le forze politiche,

nessuna esclusa, al di qua e al di là dell'Appennino, ha del commovente).

- 2) Nell'ipotesi che a Genova esistesse un porto (cosa che nei fatti non è) si nota che da Genova verso la pianura Padana esistono già due linee (**linee storiche dei Giovi**) che non si è in alcun modo provveduto a potenziare (con il solo impiego delle nuove ma già sperimentate tecnologie informatiche si è in grado di aumentare notevolmente la cadenza dei convogli su una linea). Il fatto è che l'attuale carico di traffico merci su queste due linee di capacità tanto limitata da richiederne una terza è ben lungi dal metterle in crisi.
*(Vi è inoltre la **Voltri-Ovada**, forse trascurata perchè facente capo al porto di Voltri e non a quello di Genova).*

Già ora discretamente intasato è invece il nodo ferroviario di Genova, ancor di più lo è quello di Milano, che è addirittura uno dei nodi più critici della rete ferroviaria della pianura Padana.

Essendo più logico (per noi) alleggerire piuttosto che intasare ulteriormente i due nodi di Genova e Milano, partiamo dalla constatazione che esistono dalla Liguria alla pianura Padana già ben cinque valichi, su quattro direttrici:

- a- **Savona - San Giuseppe di Cairo - Torino** (collegamento con il Nord-Ovest).
Il cui potenziamento è però stato abbandonato.
- b- **Voltri - Ovada**, inserita dall'Unione Europea tra le principali vie per il traffico merci, che attraversa la Pianura Padana via Ovada-Alessandria-Novara-Domodossola.
Lo stesso ministro Ronchi, durante l'audizione alla Commissione Trasporti della Camera del 25-11-97, valutò che il potenziamento e ammodernamento delle linee storiche dei Giovi e Voltri-Ovada, avrebbe portato ad una potenzialità di 400 treni al giorno contro la stima dell'autorità portuale di 125-175 al giorno.
Il Co.Civ. non tiene conto dell'avvenuto adeguamento della galleria di valico agli High Cube.
- c- **Genova - Milano**, già citata, su due linee (dette "storiche", dei Giovi, via Mignanego e via Busalla).
- d- **La Spezia - Parma** (valico della Pontremolese, collegamento con il Nord-Est, Brennero e Tarvisio). Potenziamento anche qui abbandonato, e con soli 18 Km di raddoppio ancora da fare.

Tutte queste linee di valico, utilizzate al meglio, potrebbero assorbire ben 800 treni merci al giorno nel 2010; traffico 7 volte superiore rispetto alle stime previste per lo stesso anno indirizzando sul cosiddetto "Terzo Valico" di Genova il traffico di La Spezia e Savona.

E' purtroppo sin troppo ovvio che l'utilizzo dei valichi di Savona e La Spezia va fortemente a sfavore della costosa realizzazione del "Terzo Valico per le merci" di Genova

Un'ultima annotazione:

Quest'opera "urgente" ha un tempo di realizzazione (*messa in servizio*) stimato intorno ai 14 anni.

- 3) Tracciato della galleria "Flavia":
è confermato che per circa il 60% del tracciato la galleria si svolge in "*terreno molto fratturato*" (e quindi instabile) ed "*a permeabilità medio alta*" (tipica delle falde acquifere).
Banalizzando, il paragone che si può fare è: "come costruire una galleria nella ghiaia bagnata".
La faglia Sestri-Voltaggio non è interessata dal percorso (almeno quello).
Corre comunque parallela e non troppo distante.

Tutto ciò risulta dalla documentazione a disposizione nei Comuni, ma la realizzazione della galleria, nonostante ciò, è in essa giustificata in quanto "opera di interesse prioritario".

Sono possibili variazioni di percorso durante i lavori proprio a causa delle formazioni attraversate dalle gallerie. Inoltre le gallerie potrebbero attraversare le serpentiniti (*presenti in zona*), "*tipi litologici suscettibili di contenere minerali amiantiformi*" (*contenenti amianto*) con conseguente impegno aggiuntivo di risorse per la "*mitigazione e messa in sicurezza durante lo scavo e la collocazione a dimora definitiva del marino*".

(*nel caso, si otterrebbe ovviamente un bel risparmio di tempo e denaro non dicendo niente a nessuno ed esponendo all'amianto prima gli ignari operai e poi gli ancor più ignari cittadini esposti alle discariche del marino*).

Ci sono i presupposti perchè i costi ed i tempi previsti per la realizzazione della Flavia lievitano abbondantemente, inoltre una simile opera, una volta terminata, ha ottime possibilità di divenire preziosa ed inesauribile fonte di lavori di manutenzione.

Ma tutto ciò fa parte del gioco.

- 4) Discariche per milioni di metri cubi di materiale estratto dalle gallerie (gli inerti verranno utilizzati per "rimodellare il paesaggio"); "*... si parla di 10 milioni di metri cubi di materiale scavato e da collocare in discarica*".
Ed ancora, sullo smaltimento dei 10 milioni di metri cubi: "*... il risultato sarebbe il riempimento con pietrisco di molte delle valli nelle vicinanze degli scavi, ancora con distruzione di rii, falde acquifere, bellezze naturali in genere ...*".

Nel caso specifico del "ripristino ambientale", con 2.500.000 metri cubi di smarino, previsto nella ex cava a parete Cementir di Voltaggio, si obietta che, non trattandosi di opera soggetta a regolare controllo e manutenzione, bensì di una discarica che deve durare un tempo indefinito, è da scartare l'ipotesi di sistemazione a "terre armate" in quanto ciò innescherebbe una calamità naturale latente (tipo "Sarno"), poiché in natura non esistono inclinazioni di materiale non litificato superiori ai 30°, oltre a questo limite si hanno smottamenti e frane; che nel caso specifico prenderanno "fatalmente" il via con il deterioramento del dispositivo "terre armate".

(*... solo dando alle terre angoli "naturali" di sicurezza delle scarpate è possibile assicurare una durata indefinita dell'opera.*).

In tutti i casi una montagna all'amianto a ridosso di un centro abitato, è già di per sé un atto criminale.

E a proposito di atti criminali:

Per quanto a noi noto, nell'alessandrino le discariche, più o meno autorizzate, vengono regolarmente scoperte ricettacoli di rifiuti industriali fortemente nocivi quando non addirittura radioattivi, non c'è motivo per cui ciò non accada anche per le appetitose a tale scopo discariche della galleria Flavia.

Col bel risultato di trovarci con le sorgenti avvelenate per sempre.

Questi pericolosi precedenti che ci inducono a non fidarci non li abbiamo creati noi, bensì lo stesso genere di individui che ora intende rifilarci a forza l'Alta Velocità, alias Alta Capacità, alias Terzo Valico, alias chissà che altro ancora.

- 5) Ulteriori altre considerazioni che si possono fare sull'intero argomento sono sin troppo ovvie: avremmo flotte di giganteschi camion sulle nostre strade per un minimo di 14 anni (*i cantieri sono previsti in attività su tre turni, alimentando un traffico di mille camion nelle 24 ore su una rete viaria per cui dal progetto non risulterà nessun apprezzabile miglioramento, per di più in concomitanza con l'apertura del mega centro commerciale "Praga 2000"*), ambiente invivibile per 14 anni, stravolto per sempre, falde idriche sconvolte, fiumi rovinati dagli scarichi dei cantieri e dagli scarichi delle gallerie, lo scempio del Borbera ...ecc... ecc... ecc...

Fate lavorare la fantasia: pensate il peggio e sarete nel giusto.

Su tutto quanto qui esposto (e su molto altro ancora) esistono dati e cifre, ma il sacro dogma dell'"**Alta Capacità Rivelata**" ne ha vietato la discussione.

(*sino al punto dall'aver tentato di inibire al cittadino, in quel di Alessandria, il suo diritto ad assistere alle riunioni della commissione in cui si discuteva dell'"Alta Capacità-Terzo Valico"*).

Un ultimo appunto al termine di queste osservazioni:

A chi abita e lavora molto distante da tutto questo sconvulso non verrà ovviamente abbattuta la casa, non verrà egli travolto dai camion dei cantieri, non vivrà per anni ed anni dentro i cantieri stessi, non si vedrà distrutto l'ambiente in cui è nato e vissuto.

Gli viene solo richiesto di contribuire alle spese.

E, si badi bene, non rispondono al vero le voci di un finanziamento europeo per fondi strutturali; l'Europa non sborsa una lira (e neppure un euro), si limita a partecipare per un 50% allo studio di fattibilità. Inoltre (Amsterdam) impone ai paesi membri rigidi controlli sulle spese (sembrerà strano, ma quello che non hai non lo potrai più spendere), quindi, dove volete che li prendano questi qua i soldi per farsi il Supertreno?

Indovinato! Proprio dalle nostre Pensioni, dalla Sanità, dai Servizi, ecc..

Concludendo:

E' un progetto attuato nel totale disprezzo per coloro che vivono e lavorano nelle zone coinvolte, continua ad apparire come un'opera non necessaria, parto della aberrante filosofia de "l'importante è che costi", nell'interesse dei soliti pochi a danno dei molti (di noi tutti).

Associazione "Alta Voracità - Contro questo Terzo Valico"
Sede: Loc. Vallegge n° 31 Gavi (AL) – cap 15066
Tel. 0143/64.33.82
E-mail: altavoracita@libero.it
Sito Web: <http://digilander.iol.it/altavoracita/>

Il presidente – Gualco Gigliola

A handwritten signature in black ink, reading "Gualco Gigliola". The signature is written in a cursive style with a large initial 'G' and a long, sweeping tail.