

Genova, 10 novembre 2001

**Tre articoli da quotidiani genovesi** di sabato 10 novembre 2001 sul "**Progetto di linea ferroviaria veloce Milano-Genova**", ovvero del giacimento di danaro pubblico chiamato di volta in volta "**Alta Velocità**", alias "**Quadruplicamento**", alias "**Alta Capacità**", alias "**Terzo Valico**", alias chissà che altro ancora.

dal Mercantile 10.11.01

## **NON VOGLIAMO QUELL'OPERA**

POTREMO ANCHE RISOLVERCI ALL'OCCUPAZIONE DEI CANTIERI

Chiudere immediatamente la conferenza dei servizi sul terzo valico ferroviario e partire subito con l'ammodernamento del sistema ferroviario ligure.

E' la richiesta rilanciata ieri da Rifondazione Comunista e comitati ambientalisti della Val Chiaravagna e della Valpolcevera, proprio nel giorno della visita genovese del ministro Lunardi e alla quasi vigilia dell'incontro che lunedì si svolgera' in Regione per discutere appunto del terzo valico.

"La prosecuzione degli sforzi per arrivare ad approvare in conferenza dei servizi il terzo valico, cioè il primo lotto funzionale della linea ad alta velocità Genova - Milano, e' una sgradevole forzatura che il partito trasversale degli affari compie per salvare il progetto dell'alta velocità" ha dichiarato Antonio Bruno, vicepresidente del consiglio comunale, esponente di Sinistra Verde nel gruppo di Rifondazione.

Le ragioni del no sono note: inutilità dell'opera, al posto della quale s'invocano interventi sulle linee ferroviarie esistenti, costi eccessivi ed eccessivo impatto ambientale.

Per questo sia Bruno che gli ambientalisti della Val Chiaravagna e della Val Polcevera non condividono la decisione della giunta comunale che, confermando il parere favorevole al terzo valico, ha indicato una serie di condizioni per definire il tracciato definitivo.

"La decisione della giunta - ha osservato Bruno - e' in contrasto con un ordine del giorno approvato dal consiglio comunale che aveva una posizione più critica su questo progetto".

Le preoccupazioni riguardano soprattutto le conseguenze per la Val Chiaravagna "dove evidentemente - ha osservato Bruno - il proseguimento dell'attività delle cave, di cui si sta discutendo, e' funzionale alla realizzazione del terzo valico, mentre da mesi e' sospeso il perfezionamento di un accordo di programma per il risanamento del Monte Gazzo.

" E Livio Cresti, degli Amici del Chiaravagna, ha aggiunto un'altra preoccupazione: che la nuova strada per Scarpino, per la quale la Regione ha stanziato 15 miliardi, sia solo il primo passo per la riabilitazione delle cave "perché guarda caso, la strada arriverebbe in cima ad una collinetta al di là della quale ci sono proprio le cave di Panigaro.

" Ennio Cirmigliaro del Social Forum della Valpolcevera, ha criticato "la proposta della giunta comunale di realizzare una finestra di scavo del terzo valico nella valletta del rio Mainose, in una zona caratterizzata da edilizia rurale sparsa e dove esistono già problemi di dissesto idrogeologico.

Noi - ha aggiunto - continueremo ad opporci a quest'opera su due fronti: tecnico e politico.

Siamo pronti anche ad occupare i cantieri per fermare questo scempio."

dal Mercantile 10.11.01

## AMBIENTALISTI FURIBONDI "PROMESSE DA PULCINELLA MENTRE I SOLDI SCARSEGGIANO"

*"Invece di fare promesse da Pulcinella, proprio nel giorno in cui il governo preannuncia altri tagli alla Finanziaria 2002 per sostenere le spese belliche, il ministro delle Infrastrutture Lunardi farebbe bene a spiegare quali sono davvero le sue priorit  e come pensi di reperire qualcosa come 13.000 miliardi all'anno dalle casse dello Stato per le grandi opere dei prossimi anni."* questo il tagliente commento di Stefano Lenzi, portavoce ligure del WWF, presente ieri tra il pubblico al convegno sulle infrastrutture.

Anche il consigliere regionale dei Verdi Romolo Benvenuto si   presentato per seguire i lavori, lasciando tuttavia il salone dopo aver ascoltato le prime dichiarazioni di Lunardi. *"Frase del tutto inutili - era il commento dell'esponente del Sole che Ride - ha detto cosa vuol fare, senza spiegare pero' nei dettagli con quali soldi e in quanto tempo."*

Lenzi boccia soprattutto la decisione di recuperare il Co.Civ.: *"Non si capisce come il governo pensi di resuscitare questo general contractor nato per realizzare la linea ad alta velocit  ormai naufragata e al quale l'art. 13 della Finanziaria ha revocato le concessioni."* *"Lunardi come gi  per il passante di Mestre per il quale esiste una procedura di infrazione alla Commissione europea pensa di eludere cos  -   l'accusa di Lenzi - l'ordinamento europeo che prevede la gara internazionale, ma gli ambientalisti si opporranno."*

Per quanto riguarda il nodo autostradale di Genova, l'esponente del WWF   particolarmente severo: *"Il by-pass del capoluogo della Regione che ha il primato italiano dello sviluppo autostradale rispetto al proprio territorio   una scelta nociva che indurr  nuovo traffico su gomma nell'hinterland genovese."*

*Tutto questo in contrasto con il riequilibrio modale che dovrebbe essere perseguito dal nostro paese, visto il grave squilibrio in favore del trasporto su gomma."*

Lenzi trova infine singolare il favore contemporaneo di Lunardi sia al Terzo Valico che verso l'ammodernamento della vetusta Pontremolese, in lunghi tratti a binario unico: *"la linea tra Parma e La Spezia che collega il Sud e il litorale tirrenico con il Nordest italiano e l'Est europeo   naturalmente alternativa alla Genova Milano."*

-----  
dal Lavoro Repubblica 10.11.01

## La promessa del ministro "Via alle grandi opere"

DONATELLA ALFONSO

«PER ME, farei subito il terzo valico» dice Pietro Lunardi, ministro delle infrastrutture: ma subito aggiunge che le priorit  per la Liguria sono e restano quattro, comprendendo la tangenziale o bretella autostradale di Genova che dir si voglia, il completamento del raddoppio ferroviario del ponente e la Pontremolese.

Ma, spiega il ministro, e con lui il presidente della Regione, Sandro Biasotti, dalla promessa generica si fa un passo in avanti, inteso come un vero e proprio accordo di programma che dovrebbe essere varato la prossima settimana a Roma; ed entro il 31 dicembre, aggiunge Lunardi, si identificherà l'iter che porti ad una delibera del Cipe capace di garantire risorse e tempi.

Risorse non solo pubbliche, ma in buona parte private, insiste Lunardi: con la certezza di strumenti procedurali e anche finanziari veloci ed efficienti, che garantiscano a chi investe la certezza di un proprio reddito, e alla collettività il bene, cioè la strada o la ferrovia.

E se c'è uno strumento legislativo pronto a essere varato che si chiama "Legge Obiettivo" ed è in pratica una superconferenza dei servizi per dare il via libera al project financing, c'è una realtà ligure come la Carige a proporsi per prima a finanziare - e quindi ad organizzare anche le cordate di proponenti - per ferrovie, strade e chissà cos'altro.

La Sala delle Grida della Borsa Valori è affollata per il workshop «In Europa dalla porta principale», promosso dalla Regione Liguria alla presenza, tra gli altri, del presidente delle Fs Cimoli, di politici del centrodestra tra cui il sottosegretario Gagliardi, il senatore Luigi Grillo, i deputati Giorgio Bornacin e Gianfranco Cozzi (non erano stati invitati i rappresentanti dell'Ulivo, a parte il sindaco Pericu e il presidente dell'Autorità portuale Gallanti) e di numerosi imprenditori liguri, lombardi e piemontesi.

Tutti d'accordo, si devono recuperare gli anni persi, i blocchi contrapposti, i rinvii senza fine.

E gli "stop" imposti dalle proteste ambientaliste? «Le obiezioni degli ambientalisti non esistono perché gli ambientalisti non hanno niente da dire» risponde secco Lunardi davanti alle tv, ancora prima di entrare in sala.

E il terzo valico, insiste il ministro, è un'opera imprescindibile: altrimenti, precisa, si rimarrà nella palude.

Alla stessa maniera, i tecnici del suo ministero stanno lavorando per eliminare quell'articolo 131 introdotto nella Finanziaria dell'anno scorso che aveva interrotto il rapporto contrattuale tra Co.civ e governo: il primo "general contractor" della GenovaMilano potrebbe quindi tornare in sella anche perché, dice Lunardi, «questo tipo di canale consentirebbe di realizzare in tempi più brevi quest'opera indispensabile per Genova».

Quindi sì alle grandi opere, con una programmazione decennale dello stato (previsti 236 mila miliardi in 10 anni), i capitali dei privati e dei fondi europei in primo piano e le leggi sveltite.

La Legge Obiettivo, dice dal canto suo Biasotti, potrebbe essere l'occasione per riversare fiumi di denaro non solo sulle infrastrutture, ma anche sui servizi, come la sanità e l'assistenza: i penseremo con una "Legge Obiettivo" ad uso e consumo della Regione.

E intanto, sulle quattro priorità infrastrutturali, c'è già un appuntamento fissato a Roma per lunedì, con i ministri Lunardi e La Loggia, titolare degli affari regionali: sul tavolo, la stesura dell'accordo di programma per le quattro opere.

Mentre per un'Italia concorrenziale, dice Lunardi, bisogna ripensare al sistema dei valichi alpini, e annuncia un incontro con i colleghi di tutte le nazioni alpine (Francia, Svizzera, Austria, Germania) per il 5 dicembre.

E non possiamo nemmeno trascurare l'idea del traforo del Mercantour, aggiunge, per migliorare la viabilità tra Francia e Italia.

Una scelta che però la Liguria aveva sempre osteggiato, temendo di vedere il ponente passare in secondo piano rispetto all'area del cuneese.