

Antonio Bruno, vice Presidente del Consiglio Comunale di Genova, Altro Polo - Sinistra Verde

Resoconto della CONFERENZA STAMPA di venerdì 9 novembre 2001 ore 11 contro il progetto di linea ad alta velocità Genova - Milano (primo lotto funzionale Terzo Valico). Gruppo PRC via Garibaldi 14 Genova. - pag. 1 di 2

Chiudere immediatamente la Conferenza dei Servizi sul Terzo Valico. Partire subito con l'ammodernamento del sistema ferroviario ligure.

"La prosecuzione degli sforzi per arrivare ad approvare in Conferenza dei Servizi il primo lotto funzionale della linea ad Alta Velocità Milano - Genova (Terzo Valico) (il 12/11/2001 c/o Regione Liguria via D'Annunzio 113 sala CTU 10° piano ore 10,00 argomento: sintesi delle problematiche riscontrate nei sopralluoghi e confronto per la ricerca delle soluzioni progettuali da sviluppare) è una sgradevole forzatura che il partito trasversale degli affari compie al fine di salvare il progetto di alta velocità Genova - Milano" sostiene il vice presidente del Consiglio Comunale di Genova Antonio Bruno.

"Infatti, il progetto ha scelte progettuali tali da permettere la velocità di 250 km/h tipiche dell'Alta Velocità e pertanto esso può essere considerato come un vero e proprio primo lotto funzionale di un sistema (l'Alta Velocità) non adeguato all'orografia e alla densità abitativa del nostro paese con un aumento spropositato dei costi".

"Forse il motivo di tanta ostinata determinazione", prosegue Antonio Bruno, "risiede nella lucida analisi dell'onorevole Ferdinando Imposimato, laddove nel suo libro "Corruzione ad Alta Velocità" (pagina 116) sostiene che *"Tutti i gruppi di Tangentopoli erano stati accontentati, eppure vi erano ancora dei problemi, ma anche questi vengono risolti con la costruzione dell'ultimo consorzio per la tratta più incerta, il Cociv, per la Genova - Milano. Un consorzio anomalo, senza una capogruppo, anche se fra le sei imprese che lo costituiscono, il 3 dicembre 1991, i due gruppi più rappresentati sono quelli del cavalier Salvatore Ligresti con la Grassetto e il gruppo Montedison - Ferruzzi con la Gambogi"*.

Per Livio Cresti, amici del Chiaravagna "è molto grave l'impatto sul territorio genovese della linea ad Alta Velocità.

Infatti da mesi è sospeso il perfezionamento di un accordo di programma per il risanamento del Monte Gazzo a Sestri Ponente, proprio perché si intende continuare l'attività estrattiva delle cave (di cui più volte si era prevista la dismissione), per almeno altri 15 anni.

Emerge chiaramente che la realizzazione della viabilità tratta tra la val Chiaravagna, Borzoli e lo svincolo autostradale di Erzelli renderebbe possibile continuare lo scempio ambientale e idrogeologico della Val Chiaravagna e, comunque non risolverebbe il problema del borgo di Panigaro, che è condannato a rimanere per sempre devastato dalle attività estrattive."

Per Ennio Cirmigliaro, rappresentante del gruppo SDA della Valpolcevera giudica "la finestra proposta dalla Giunta Comunale nella valle del rio Mainose, devasterà uno delle ultime aree verdi della val Polcevera. "

Inoltre la decisione di Giunta sposa acriticamente le tesi delle lobby del cemento, posizionandosi al di fuori dell'ordine del giorno approvato durante la discussione del Piano Urbanistico Comunale, che invitava la Giunta a prendere atto del parere del Ministero dell'Ambiente che ha giudicato la previsione di 5 milioni di TEU (2015)

largamente sovradimensionata, mancando una attendibile stima della crescita della domanda di passeggeri e di merci.

Tutto questo mentre l'ammodernamento delle linee esistenti e il completamento della Pontremolese (Spezia - Val Padana) segnano colpevolmente il passo e sono ritardate, probabilmente, per favorire il grande affare Alta Velocità - Alta capacità - Terzo Valico.

Anche accettando le cifre del Piano Regolatore Portuale relative all'aumento di treni merci che gli adeguamenti in atto solo su Genova (marce parallele sulle due linee per i Giovi e bretella Voltri - Ovada), si potrebbe portare il trasporto ferroviario container a 1.564.000 TEU l'anno (se 1 treno porta 50 TEU, 1.200.000 TEU se il rendimento è minore).

Comprendendo gli interventi per l'ammodernamento dell'intera rete ligure (Pontremolese e Savona - Cairo Montenotte) La quantità aggiuntiva di container che si riuscirebbe ad instradare arriva ad oltre 5 milioni di TEU.

"Per quanto riguarda il nodo di Genova è invece assolutamente prioritario il completamento della bretella ferroviaria Voltri - Borzoli - linee di valico che permetterebbe di limitare ai soli treni metropolitani la linea ferroviaria costiera, permettendone così un uso esclusivamente metropolitano.

Su questo progetto, invece, le Istituzioni latitano e non dimostrano l'interesse dimostrato per la linea ad Alta Velocità.", conclude Antonio Bruno.

(Antonio Bruno, vice Presidente del Consiglio Comunale di Genova, Altro Polo - Sinistra Verde)