

Comitato Spontaneo di Novi Ligure per il No al III Valico

Novi Ligure, 10 dicembre 2001

IL TERZO VALICO FRA LE OPERE PRIORITARIE

Angelo Albasio

I primi cento giorni del governo Berlusconi si chiudono, seppur con un certo ritardo, con la ciliegina sulla torta. Giovedì 6 dicembre è stata approvata definitivamente in Senato la "legge obiettivo".

Con essa, nelle intenzioni del governo, potranno partire i lavori per ammodernare le infrastrutture del Paese. Un'ottantina sono le opere strategiche previste dal "piano Lunardi", che verrà presentato al Cipe il 19 dicembre.

L'Italia viene vista come un unico immenso cantiere dove poter investire in dieci anni circa 250mila miliardi e creare 400mila nuovi posti di lavoro (oltre un milione con l'indotto).

Ecco così realizzarsi in pochi mesi la promessa di ricchezza e di lavoro per tutti da parte del presidente del Consiglio, che ha caldeggiato ripetutamente la sollecita approvazione della legge sulle grandi opere.

Le risorse al momento disponibili per avviare il programma sono però irrisorie: soltanto 6 miliardi sono stati stanziati per una decina di opere di "emergenza", fra cui il **Terzo Valico** e il Ponte sullo Stretto di Messina.

Il **Terzo Valico** passa così in pochi giorni dalla polvere agli altari mentre sono passate in secondo piano infrastrutture attese da anni e mai come ora particolarmente urgenti per il Nord-Ovest come il raddoppio della Genova-Ventimiglia, della Pontremolese e l'autostrada Asti-Cuneo.

Dopo la polvere dell'esclusione da parte della commissione europea della **Genova-Milano** dall'elenco delle opere prioritarie del network europeo (TEN-T), che dovrebbe essere realizzato entro il 2010, gli altari della legge obiettivo.

Dalla perdita del contributo europeo del 20% dell'investimento, corrispondente a circa 800 miliardi di lire su un investimento stimato in 4mila miliardi, agli incerti finanziamenti che dovrebbero venire con le finanziarie degli anni futuri.

Cosa prevede la legge n. 374

Art. 2. Il governo è delegato ad emanare entro dodici mesi dall'entrata in vigore della legge uno o più decreti legislativi volti a definire un quadro normativo finalizzato alla celere realizzazione delle infrastrutture, a tal fine riformando le procedure per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e l'autorizzazione integrata ambientale.introducendo un regime speciale.

La lista delle grandi opere sarà inserita nel Dpef (Documento di programmazione economica e finanziaria) con l'indicazione degli stanziamenti necessari. Nella finanziaria dovranno invece essere indicate le risorse necessarie per la loro realizzazione.

E' stata estesa fino al 2003 la fase transitoria nella quale il Governo potrà emanare decreti

su progetti specifici. E Lunardi ha specificato che già a dicembre ci sarà una delibera del Cipe per le prime grandi opere.

Come realizzare le grandi opere.

- Innanzitutto riducendo la durata della procedura per ottenere le concessioni e autorizzazioni: non potranno andare oltre i sei mesi per il progetto preliminare e i sette mesi per quello definitivo.
- In secondo luogo il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica integrato dai presidenti delle regioni interessate) avrà il compito di approvare il progetto preliminare e definitivo, di vigilare sull'esecuzione dei progetti approvati, adottando i provvedimenti concessori ed autorizzatori necessari, comprensivi della localizzazione dell'opera e, ove prevista, della VIA istruita dal competente Ministero.
- Modificazione della disciplina in materia di conferenza dei servizi, con la previsione della facoltà, da parte di tutte le amministrazioni competenti a rilasciare permessi e autorizzazioni, di proporre, in detta conferenza, nel termine perentorio di novanta giorni, previsioni e varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere: le prescrizioni e varianti migliorative proposte in conferenza sono valutate dal Cipe ai fini dell'approvazione del progetto definitivo.

Infine la parte più paradossale è quella che affida nuovamente, con atto d'imperio, la concessione per la progettazione e la realizzazione delle grandi opere ai general contractor.

- Affidamento, mediante gara ad evidenza pubblica nel rispetto delle direttive dell'Unione europea, delle infrastrutture strategiche ad un unico soggetto contraente generale o concessionario.

(Cosa?!? Dovremmo credere che al Cociv, general contractor dell'alta velocità Genova-Milano, la concessione sia stata data mediante gara d'appalto?)

Applichiamo ora la nuova legge al Terzo Valico e, come d'incanto il cerchio si chiude:

- Il progetto preliminare c'è. E' quello presentato il 7 gennaio 2000.
- La conferenza dei servizi istruttoria, iniziata il 27 dicembre 2000, si sta concludendo.
- Italferr e Cociv considerano il progetto ormai consolidato fino alla piana di Novi, mentre stanno lavorando sulle varianti per l'attraversamento della città.
- Elaborato il progetto definitivo, dopo il passaggio in c.d.s. lo sottoporranno all'approvazione del SuperCipe.
- I cantieri verranno aperti entro il 2003, come ha recentemente affermato il sottosegretario alle Infrastrutture Martinat.

I nostri dubbi

In questo bailamme di nuove leggi, di nuove procedure, di nuovi Enti concessionari e autorizzatori, chi tutelerà le amministrazioni locali e i privati cittadini, che per loro sfortuna saranno interessati dalla costruzione di una nuova infrastruttura?

Che fine ha fatto la procedura di Valutazione di impatto ambientale, sancita da una legge europea?

E la conferenza dei servizi, regolata dalla legge 241/90, perché è stata esautorata e trasformata da momento fondamentale ad una mera formalità?

Termino con due considerazioni sul progetto del Cociv, fatte da Maria Rosa Vittadini, direttore generale della Commissione di VIA e dalla Regione Piemonte, in occasione dell'apertura della conferenza dei servizi istruttoria.

Diceva la Vittadini: "In data 5 settembre 2000, con nota 10784/VIA, questo Ministero, considerata la insufficiente documentazione presentata da Cociv e i numerosi problemi ambientali non risolti dal progetto, ha avanzato una serie di integrazioni, approfondimenti e modifiche assai ampia e articolata, tanto da richiedere sicuramente, una volta conclusa la revisione del progetto, una nuova pubblicazione ai fini della raccolta delle osservazioni dei soggetti interessati".

Sappiamo tutti com'è andata, la Vittadini non è più al Ministero dell'Ambiente mentre il Cociv è di nuovo prepotentemente presente nell'agone delle grandi opere.

Diceva la Regione Piemonte, che ora si appresta ad approvare il progetto:

"Preliminarmente a qualsiasi istanza diretta ad ottenere autorizzazioni sul progetto, occorrerà riavviare il procedimento di valutazione di impatto ambientale presso l'autorità ministeriale competente, rispettando le indicazioni contenute nella lettera di richiesta integrazioni, in particolare per la parte relativa agli oneri di informazione al pubblico.

Una diversa soluzione non consentirebbe infatti di rispettare il principio fondamentale della previetà della VIA, vale a dire la necessità che gli aspetti ambientali dell'opera siano valutati preliminarmente rispetto a qualsiasi atto autorizzatorio inerente l'opera da realizzare, sancito espressamente dall'art. 6, comma 3, della L.349/1986.. Peraltro va sottolineato che, ai fini della conferenza, Italferr ha trasmesso lo stesso progetto già istruito nella prima fase di valutazione".

Chi si oppone

In questo caso i Comitati sono in buona compagnia. Oltre ai Comuni, che con questa legge potranno essere bypassati nelle autorizzazioni sulle infrastrutture con un atto governativo, ed ai partiti di opposizione anche le Regioni hanno parlato apertamente di illegittimità del provvedimento.

Lunardi ha annunciato una correzione in tempi brevi con il "collegato sulle infrastrutture", accrescendo il peso regionale nella procedura di approvazione del piano.

Il grande piano delle opere strategiche, definito da Verdi e ambientalisti "il ritorno in pompa magna della Prima Repubblica con colate di cemento e deturpazione dell'ambiente" è stato oggetto di polemiche all'interno del governo stesso quando il

Ministro dell'Ambiente Matteoli dichiarò qualche settimana fa: "Lunardi viene da un altro mondo, se non condividerò i contenuti del piano mi opporrò".

Molto critiche le Associazioni ambientaliste che chiedono al Presidente della repubblica Ciampi di non promulgare la legge obiettivo (Wwf) e parlano di " provvedimento che apre la strada ad una nuova appaltopoli".

Per il capogruppo dei Ds nella Commissione Lavori pubblici del Senato Paolo Brutti il problema più grosso è invece quello del potenziale conflitto di interessi che ora coinvolgerà lo stesso Lunardi "Le opere strategiche di questo Paese - denuncia l'esponente della Quercia - saranno infatti quelle che il ministro ha progettato come professionista e che le sue società potrebbero realizzare".

Infine la revisione della legge "Merloni" sugli appalti e il ritorno della dilagante figura del general contractor, oltre a suscitare un vespaio di polemiche nel Paese, ha preoccupato vivamente le piccole e medie imprese aderenti all'Ance (Associazione nazionale costruttori edili), che temono una riserva di mercato per le grandi e grandi abusi nei subappalti.

Ambiguo il silenzio dei Sindacati nella vicenda. Che siano stati attratti dal "Milione di posti di lavoro" di berlusconiana memoria?