

## **LA LIGURIA SI RAFFREDDA SUL TERZO VALICO**

*Angelo Albasio*

La bomba è scoppiata nel corso del convegno sullo sviluppo industriale ed economico del triangolo Genova - Savona - Alessandria, che si è tenuto lunedì 18 febbraio a Genova.

L'Autorità portuale di Genova ha infatti annunciato di avere in programma la realizzazione di alcuni "district park" (interporti e aree di stoccaggio delle merci) nell'entroterra ligure.

Sembra infatti che a Genova ci siano attualmente aree inutilizzate per un totale di un milione di metri quadrati (solo l'area dell'Ilva di Cornigliano, prossima allo smantellamento, ne porterà 1 milione e mezzo) più di quanto riescano a mettere a disposizione i cinque comuni del Basso Alessandrino (Arquata, Serravalle, Novi, Pozzolo e Tortona) interessati alla logistica integrata con la Liguria.

Ricordiamo infatti che la decisione sulla realizzazione del Terzo Valico partì da due riunioni fra le autorità locali liguri e piemontesi, avvenute fra il '98 e il '99, in cui fu decretata la creazione di una piattaforma logistica integrata con i porti liguri.

Ora sembra che le autorità liguri e assindustria facciano un passo indietro, al punto da far sorgere più di un dubbio al Sindaco di Novi Lovelli, che aveva partecipato al convegno, sulla volontà politica ed imprenditoriale di ricollocare aziende liguri o di creare aree per la logistica nel Basso Alessandrino.

Da qui è conseguito un parziale irrigidimento da parte degli amministratori Piemontesi, impegnati nell'elaborazione di un progetto per l'attraversamento del territorio da consegnare alla Regione Piemonte per la successiva presentazione a Italferr, società attualmente incaricata del progetto Alta Velocità.

E' sorto infatti il dubbio che il Terzo valico transiti in Piemonte arrecando solo danni senza alcun beneficio economico.

Brusca battuta d'arresto per l'iter progettuale anche in Regione Liguria, dove è sorto il contenzioso sul finanziamento e la dislocazione delle opere accessorie (strade di accesso, aree per i cantieri, siti di reperimento degli inerti e di scarico per i materiali di risulta, ecc.). Contrasti fra Regione, Provincia e Comuni su chi deve sostenere l'onere e subire l'impatto delle opere ha fatto sì che sia rimandato a data da destinarsi il passaggio ai progetti definitivi.

L'ennesimo stop non è che l'eloquente conferma di quanto questo progetto sia affrettato e lacunoso in ogni sua parte.

Infine l'assessore Bonifai del Comune di Genova, nel corso di un convegno dedicato a viabilità e mobilità esprime perplessità sul Terzo valico, un'opera che rischia di azzerare le risorse disponibili per l'ultimazione di altri progetti, quali il Passante di Borzoli di collegamento con la linea succursale dei Giovi, che consentirebbero di migliorare l'efficienza del nodo metropolitano ligure.

### **I Porti Liguri**

Come nel '92 il primo progetto dell'alta velocità Genova - Milano nacque per portare 50.000 viaggiatori al giorno (quando una statistica Fs diceva che i genovesi diretti a Milano

erano solo 800 al giorno), ora il Terzo Valico è stato progettato nella convinzione che entro il 2015 passeranno dal porto di Genova 5 milioni di container da 20 piedi (teu). Lo scorso anno il porto ha movimentato 1 milione 500 mila teus, traffico praticamente invariato rispetto al 2000.

I proponenti del Terzo Valico prevedono da oggi al 2015 una crescita del movimento di container pari a quasi il 400%: peccato che l'incremento medio degli ultimi anni si è attestato su una cifra inferiore al 10%.

Se poi pensiamo che il traffico containerizzato del porto di La Spezia ha ormai superato il milione di teus, ed è in crescita a due cifre, sembrerebbe più opportuno completare l'ultimazione del raddoppio della linea ferroviaria La Spezia - Parma (Pontremolese), per l'accesso ai valichi alpini e ai centri logistici e intermodali del milanese.

E' invece in crisi il porto di Savona. Per il suo rilancio le associazioni industriali e commerciali della provincia di Savona hanno fatto formale richiesta alla Regione Liguria e al governo, perché il potenziamento della linea ferroviaria Savona - S. Giuseppe di Cairo - Alessandria venga inserito nell'elenco delle opere prioritarie.

### **Le limitate risorse finanziarie**

Cresce intanto la preoccupazione fra i cittadini del Basso Alessandrino che si voglia iniziare in fretta e a tutti i costi un'opera inutile e costosissima, senza che ci siano le risorse finanziarie per ultimarla e ridurre al minimo l'impatto ambientale della stessa. Il rischio che venga creata una cattedrale nel deserto è altissimo, con le conseguenti drammatiche ricadute sul territorio (prosciugamento delle falde acquifere, deturpazione ambientale, cave e discariche, ecc.).

Il governo ha predisposto un elenco di opere strategiche, che è stato inserito nella Delibera CIPE approvata il 21 dicembre scorso, che verranno sottoposte alle nuove procedure e ai nuovi strumenti previsti dalla cosiddetta Legge Obiettivo, dalla Finanziaria 2002 e dal Collegato sulle Infrastrutture, che sarà discusso a giorni in Parlamento.

La Delibera CIPE prevede un investimento complessivo (in 10 - 15 anni) per oltre 243 mila miliardi di lire (da reperire in gran parte con il ricorso dei privati al "project financing" e con finanziamenti dell'Unione europea), mentre la Legge Finanziaria 2002 stabilisce un limite di impegno di spesa quindicennale di 15 mila miliardi di lire, di cui 3 mila miliardi per gli anni dal 2002 al 2004.

L'enorme divario tra le risorse pubbliche realmente disponibili e gli investimenti previsti in questo settore, in considerazione anche dei limiti del project financing, che nel nostro paese non vede applicazioni di rilievo, svelano la debolezza propagandistica e populista dell'impostazione con cui è stato redatto l'elenco (250 interventi strategici di cui 19 sono gli "assi prioritari", fra cui è stato inserito l'asse Ventimiglia - Milano, alta velocità Milano - Genova e adeguamento della Ventimiglia - Genova).

Ciò non vuol dire che avremo la partenza immediata dei cantieri delle opere strategiche, ma vedremo senz'altro una profonda revisione delle normative relative alla valutazione dell'impatto ambientale, alla Conferenza dei Servizi e agli appalti dei lavori, introducendo modifiche all'attuale legislazione in materia che creano confusione di ruoli e scarsa

trasparenza delle procedure e degli atti.

Se si esamina nel dettaglio la Delibera del CIPE si scopre che nel 2002 lo Stato prevede di destinare ai 19 "assi prioritari" 3.500 miliardi su un totale di 5.500 miliardi per tutte le opere strategiche (strade, ferrovie, valichi, trafori, acquedotti, ecc.).

La velleitarietà dell'operazione governativa sta nel fatto che nel triennio 2002 - 2004 il contributo statale sarebbe pari a 47.000 miliardi sui 243.000 previsti (solo il 19%).

Interessante poi vedere che sugli 8.480 miliardi di lire previsti per l'"asse" Ventimiglia - Milano, i finanziamenti previsti sono pari a 36 miliardi per il 2002, 87 per il 2003 e 354 per il 2004.

Nulla se si pensa che sta procedendo speditamente il progetto di completamento del raddoppio della Genova - Ventimiglia (linea ferroviaria di collegamento internazionale). Abbastanza se Lorisignori volessero provocare mostruosità ambientali come il "foro pilota" di Fraconalto e Voltaggio.

*Angelo Albasio*