

## **Genova la Superba e il Terzo Valico**

*di Angelo Albasio*

Genova la Superba: con questo epiteto il capoluogo ligure è stato definito per secoli. E superba Genova si sta dimostrando anche in questi giorni a proposito del Terzo Valico, con una smodata fiducia nei propri mezzi e un totale disprezzo nei confronti dei suoi vicini.

Ma vediamo di fare un riassunto delle ultime vicende.

### **LA LEGGE OBIETTIVO**

Il 6 dicembre 2001 viene approvata la legge n. 443/2001 o Legge Obiettivo.

La legge è articolata in tre punti.

1. La riforma della Conferenza dei Servizi e del VIA (valutazione di impatto ambientale) La Conferenza dei servizi dovrà dare solo un parere consultivo, non vincolante. E la valutazione di impatto ambientale dovrà essere espressa quando un'opera è a livello progettuale. Una volta approvato il progetto e dichiarato esecutivo, il VIA non potrà più bloccarlo e rallentare l'iter.
2. Si prevede il Project financing, che significa la possibilità di trovare finanziamenti o partner privati anche per le opere pubbliche.
3. Viene reintrodotta la figura del general contractor, uno stesso soggetto che progetterà, ricercherà i finanziamenti (sia pubblici che privati) e porterà a termine l'opera. Sarà il responsabile dell'operazione.

### **LA DELIBERA DEL CIPE**

Approvata il 21 dicembre 2001 prevede un elenco di opere strategiche che verranno sottoposte alle nuove procedure e ai nuovi strumenti previsti dalla Legge Obiettivo.

La delibera Cipe prevede un investimento complessivo (in 10 - 15 anni) per oltre 243 mila miliardi di lire da reperire anche con il contributo dei privati, con il ricorso al project financing e con finanziamenti da parte dell'Unione europea.

Ricordiamo che la Legge finanziaria 2002 stabilisce un limite di impegno di spesa quindicennale di 15 mila miliardi di lire per le opere pubbliche.

### **LA FINANZIARIA 2002**

Nel frattempo la situazione del debito pubblico sta precipitando: a fine 2001 siamo alla cifra iperbolica di 1.330.711 milioni di euro, quando nel dicembre 2000 era di 1.287.696.

Una situazione simile all'insolvenza dell'Argentina, se non fosse che la maggior parte del debito è nelle mani di creditori italiani e non stranieri.

Le risorse straordinarie fissate in Finanziaria 2002 effettivamente disponibili per la legge obiettivo ammontano a 2,7 miliardi di euro. Inoltre il Ministro dell'Economia Tremonti ha contestato la mancata copertura finanziaria al Piano "Lunardi" sulle grandi opere e lo ha fermato con una serie di emendamenti.

### **IL PATTO PER LA LIGURIA**

Mercoledì 6 Marzo il Presidente del Consiglio Berlusconi firma il "Patto con la Liguria".

"Un atto notarile - lo definisce il Ministro delle Infrastrutture Lunardi - per togliere ogni dubbio e dar forza all'impegno preso dal governo".

Questo documento impegna il governo a finanziare opere con risorse che ammontano a 7 miliardi di euro (tredicimila miliardi di lire).

Fra queste c'è il completamento del raddoppio della Genova - Ventimiglia, il nodo ferroviario di Genova, il Terzo Valico Milano - Genova e la Pontremolese, oltre alla metropolitana di Genova, il nodo autostradale di Genova, e due tunnel di collegamento viario nel capoluogo e nel levante ligure.

Nei prossimi mesi verrà redatto un resoconto sui costi e i tempi di realizzazione dei progetti, fermo restando che grazie alle semplificazioni procedurali introdotte con la legge obiettivo l'apertura dei cantieri è prevista fra il 2003 e il 2004.

E qui finisce il libro dei sogni e si torna alla realtà.

La delibera del Cipe (comitato interministeriale per la programmazione economica) del 21 dicembre 2001 in attuazione della legge Lunardi, prevede infatti nel triennio 2002 - 2004 investimenti in Liguria pari a 552 milioni di euro.

Ad esempio per il nodo autostradale di Genova, dal costo previsto di 2 miliardi e 700 milioni di euro, nel triennio non è previsto nulla, tranne un milione di euro per la progettazione; per l'asse Ventimiglia - Milano, dal costo previsto di 4 miliardi e 400 milioni di euro, il finanziamento nel triennio è pari a 25 milioni di euro.

Tutto ciò fa parlare di operazione propagandistica.

La fretta di iniziare le opere senza un'adeguata progettualità e il venir meno delle procedure di controllo, fa pensare a possibili e imminenti disastri ambientali causati da lavori che non vedranno mai la fine.

### **LA RIUNIONE DEL CONSIGLIO EUROPEO**

"I soldi non ci sono? Iniziamo a cercarli!". Deve averlo pensato il Presidente della Regione Liguria, Biasotti, quando si è presentato per l'ennesima volta da Berlusconi e ha chiesto che il governo avvii la pratica per l'inserimento del nuovo collegamento veloce su rotaia Genova - Milano nel T.E.N. (rete transeuropea dei trasporti).

Lunardi ha assicurato che a Barcellona, sede della riunione del Consiglio europeo, il governo formalizzerà ufficialmente questa richiesta alla Commissione europea, per accelerare la pratica.

L'inserimento dell'alta velocità Milano - Genova fra gli interventi di importanza extranazionale nella rete dei trasporti europei, comporta il finanziamento del 20% dell'opera da parte dell'Unione europea. Circa 600 milioni di euro potrebbero presto arrivare nelle casse del general contractor per il Terzo Valico. Missione compiuta!

### **I DISTRIPARK**

A Cornigliano, nell'area dell'Ilva, potrebbe sorgere in pochi anni un retroporto di 30 ettari per la movimentazione e la lavorazione dei container, uno dei più grandi d'Europa.

Autorità portuale e Assindustria lo vogliono fortemente al servizio del porto, e lo considerano fondamentale per un rilancio dell'attività portuale e per creare nuova occupazione.

Indubbiamente il potenziamento del retroporto di Genova fa venire meno l'importanza della "piattaforma logistica integrata" che doveva sorgere nel Basso Piemonte e che era stata concordata dalle province di Alessandria, Savona e Genova.

Quell'accordo sta alla base della presentazione del progetto del Terzo Valico.

Sentiamo cosa ne pensa Marino Abbo, genovese e Presidente dell'Associazione ligure del commercio estero: " Tutti dicono che a Genova mancano spazi. Ma quelli che ci sono perché non li usiamo? Il distipark serve e si può fare solo dietro le banchine. Eppure tutti lo sanno che l'interporto di Rivalta va male, malissimo. E lo sapete perché? Perché non è ne' lontano ne' vicino!".

### **IL PORTO DI GENOVA**

Dei cinque milioni di container che Genova si apprestava a movimentare, non vi è neppure l'ombra.

Il totale di container nell'anno 2001 è pari a 1.526.000, l'1,7 % in più rispetto al 2000.

A gennaio 2002 il traffico dei contenitori è stato di 110.737 teu, il 9,9% in meno rispetto al dicembre 2001, il cui dato era già in diminuzione del 3,4% rispetto a dicembre 2000.

Ralleghiamoci, per ora Genova non rischia di soffocare sepolta da un mare di container.

### **LA PROVINCIA DI ALESSANDRIA**

Mentre il Presidente Palenzona è impegnato a polemizzare con gli ambientalisti, il Vicepresidente Borioli tenta di riannodare il dialogo con le Amministrazioni liguri con un accordo di programma sul Terzo Valico.

Si torna a parlare del rilancio degli scali ferroviari di Alessandria e San Bovo (che non figurano in alcun progetto finora presentato) e del potenziamento delle attività logistiche collegate agli Interporti di Rivalta e Arquata.

Forse qualcuno non ha capito che il Basso Alessandrino sarà solo attraversato dall'alta velocità ferroviaria, e che i precedenti accordi erano solo il mezzo per arrivare all'approvazione del progetto del Terzo Valico.

*Angelo Albasio*