

Da "Il nostro GIORNALE" anno X n.10 del 15 marzo 2003 - pag. 6

Una risposta a Ubaldeschi: una serie di dati che smontano le tesi dei fautori dell'Alta Velocità ferroviaria

I Comitati ripropongono le loro "puttanate" sul Terzo Valico

di Renato Milano

In riferimento al Consiglio Comunale sul Terzo Valico del 28 febbraio scorso, leggo sulle pagine di questo settimanale il compiacimento di Ubaldeschi per quelle "puttanate" che Moretti avrebbe attribuito alle nostre istanze.

Intanto, è ormai risaputo che chi ha l'ultima parola ha sempre ragione (e sono sempre i più furbi a riservarsela), soprattutto se dopo di lui la platea si alza soddisfatta per lasciare la sala e porre così fine al dibattito. Avremmo voluto aggiungere qualcosa: non ci siamo riusciti, lo faremo adesso dalle pagine de "Il nostro Giornale".

- Punto 1. Siamo soddisfatti che sui dati del traffico portuale Moretti ci abbia dato ragione, contro tutti quelli che ancora fanno sopravvivere la fattibilità del Terzo Valico su previsioni di traffico fantasiose, ossia 4 milioni di contenitori (teu) al 2005 (vedi il resoconto di un convegno a Pozzolo apparso su "Il nostro Giornale" dell'11 gennaio). Ma sono fantasiosi anche i 3 milioni e mezzo previsti per il 2010 dal presidente dell'Autorità Portuale. Invece, i 2,5 milioni delle previsioni di Moretti sono già più ragionevoli, anche se, comunque, discutibili. E per 2,5 milioni di teu le nostre proposte alternative sono più che sufficienti.

Infatti, la doppia linea dei Giovi ha ancora una potenzialità residua di circa 800/850.000 teu all'anno in uscita dal porto di Genova e la linea Voltri-Ovada-Alessandria di 200/250.000 teu in uscita dal porto di Voltri (Vto). Inoltre, siccome in un sistema di trasporti "a ventaglio", (certamente più logico che l'"imbuto" che verrebbe a determinarsi nel corridoio Genova-Milano a seguito del Terzo Valico) sono compresi anche i porti di Savona e di La Spezia, a monte degli stessi esistono altre linee con una notevole potenzialità residua.

Ad esempio: il raddoppio delle due tratte ferroviarie in salita, fra Savona e San Giuseppe di Cairo porterebbe ad una potenzialità residua di 150 treni nei due sensi di marcia, pari ad un trasporto annuo di 1.200.000 teu (pur considerando con molta prudenza le basse prestazioni delle due linee). Si tratta di 600.000 teu in uscita dal porto.

Se, finalmente, si ultimassero i lavori sulla Pontremolese, e si completasse il raddoppio della galleria Serena (il miglior collegamento tra la tirrenica e il porto di La Spezia con i valichi del Brennero, di Tarvisio e di Villa Opicina e gli interporti di Bologna, Brescia, Verona, ecc.), avremmo un incremento di trasporto di 1.400.000 teu all'anno (700.000 in uscita da La Spezia e da S. Stefano Magra).

Con tali cifre, peraltro molto prudenziali che, sommate fanno 2.400.000 teu in partenza dalla Liguria, possiamo già ottenere il risultato di alleggerire notevolmente le autostrade; anzi, la fetta più grossa delle merci passerebbe alle ferrovie. E considerando altresì che i camion oggi movimentano circa il 90% delle merci, possiamo ben parlare di un risultato "eccezionale" al di sopra di qualsiasi previsione ottimistica.

- Punto 2. E' vero che la linea Mignanego-Busalla ha un tratto in salita con pendenza del 32 per mille; ma le altre quattro linee che abbiamo preso in esame hanno pendenze molto inferiori (16 per mille circa). E la Pontremolese, se ultimata secondo un progetto con una nuova galleria di valico che ne aumenterebbe le potenzialità fino a 2.400.000 contenitori all'anno (e cosa vogliamo di più?!), avrebbe una pendenza del 5 per mille, contro il 12 per mille del Terzo Valico.

I lavori sulla Pontremolese, pur essendo in stato avanzato, sono stati poi abbandonati, si dice, per l'eccessivo costo, ma il Terzo Valico non costa forse di più?

Inoltre, con il sistema della "banalizzazione" delle linee dei Giovi (ossia i treni possono marciare nella stessa direzione, sia sul binario di destra che su quello di sinistra) la linea con maggior pendenza può essere utilizzata solo in discesa con containers vuoti.

Tuttavia, il risultato dei lavori che avrebbero dovuto alimentare notevolmente la potenzialità delle linee dei Giovi si vede nell'ammasso di ruggine del "Salto del Montone", ad Arquata.

Di soluzioni ce ne sono tante, bastava pensarci.

- Punto 3. Quando Moretti ha parlato dei valichi del Gottardo e del Sempione, in riferimento a quest'ultimo ha dimenticato di dire che la Freeway europea, ossia la linea che l'Unione Europea considera privilegiata per i trasporti delle merci e che pertanto ha finanziato per un adeguamento delle gallerie alle sagome europee (quelle degli Hight Cub), è la Voltri-Ovada-Alessandria-Novara-Domodossola-Sempione-Lotschberg (la galleria di 37 chilometri citata da Moretti).

E i lavori per l'elettrificazione e l'adeguamento alle sagome europee della Novara-Domodossola-Iselle, nonché l'adeguamento per il trasporto intermodale della Voltri-Alessandria erano già completati alla fine del '96. Infatti, oggi l'interporto di Alessandria Smistamento è progettato per essere servito da tale linea, non dal Terzo Valico!

- Punto 4. Concordiamo con Moretti sul fatto che in Italia, su 16.002 chilometri di linee esistenti, 5.878 sono ancora da elettrificare e 10.012 sono ancora a binario unico (i dati sono del '99, ma non credo siano cambiati di molto).

Ma allora, perché prima di fare linee nuove, non si finiscono quelle esistenti?

Perché abbandonare l'esistente e occupare nuovi spazi, nuovi territori, stravolgendo l'ambiente?

- Punto 5. Riguardo la differenza fra un sistema dei trasporti ad imbuto e l'architettura a ventaglio proposta da noi, è sufficiente prendere in mano una cartina delle linee ferroviarie del Centro-Nord Italia per capire quale idiozia sia convogliare tutti i traffici in un territorio largo da 12 a 24 chilometri, dove passano già tre linee ferroviarie e due autostrade.

Questo corridoio è già caratterizzato da una delle più alte densità infrastrutturali d'Italia.

Infine, vorrei ritornare sul tema dello "sviluppo sostenibile", sul quale tutti sono d'accordo ma, o non sanno cosa sia o mentono spudoratamente, e vorrei ribadire alcune cose nel merito dei principi che lo animano e che sono recepiti dalla normativa europea (che nelle premesse ne fa sempre cenno).

Un po' meno sono recepiti dalla normativa italiana; per niente da chi oggi ci amministra e sostiene di applicarli.

Posso capire Ubaldeschi, che viene dall'ambiente dei costruttori, dei cementificatori per i quali la difesa dell'ambiente è solo un ostacolo, e il territorio è solo spazio da coprire di infrastrutture.

Ma almeno loro hanno l'onestà di essere chiari nei loro principi, anche se sono l'opposto dei nostri.

Se pur contro l'ambiente, l'avversario così è visibile, e si potrebbe definire persino leale.

Non parlerà mai di sviluppo sostenibile, perché è contro i suoi interessi.

Ma quando l'offesa all'ambiente è avvallata da chi ci amministra e parla di sviluppo sostenibile, allora ci sentiamo traditi.

A che serve oggi il Ministero dell'Ambiente se non per gettare fumo negli occhi a chi, grazie alla sua presenza, si sente protetto nelle sue aspettative ambientali?

Dove sono finiti quei tecnici che per tre volte hanno bocciato il progetto dell'alta velocità Fs?

A che serve l'Arpa, se non per avvallare qualsiasi opera che sia sostenuta dal politico di turno?

La stessa Unione Europea nelle sue premesse propedeutiche alle norme ed alle direttive, dice che di ogni opera che abbia un pesante impatto ambientale deve essere dimostrata la necessità.

E dice altresì che ogni opera deve prevedere delle alternative onde poter far cadere la scelta sull'alternativa di minor impatto. Inoltre, fa parte della normativa Cee di cosiddetta alternativa di opzione; nonché l'opzione zero che nega la fattibilità dell'opera.

Vale a dire che se un progetto non va bene perché produce un impatto ambientale nefasto non è sufficiente modificare il progetto, o il tracciato, ma occorre cercare delle alternative che possono anche prescindere dal progetto stesso.

Nel nostro caso il potenziamento e l'ammodernamento delle linee esistenti soddisferebbe anche il principio del minor consumo di territorio a parità di risultato (anzi, offrendo dei risultati trasportistici notevolmente migliori).

Tuttavia, ciò che c'è di sano nella norma europea contrasta palesemente con la nostra famigerata "legge obiettivo". E su questo speriamo vivamente in un intervento della Corte Costituzionale, là dove essa afferma che "...le disposizioni della Cee che soddisfino i requisiti della immediata applicabilità, cioè precise e incondizionate, e per le quali è scaduto il termine per l'attuazione

devono essere considerate a pieno titolo vigenti negli stati e prevalgono anche su norme interne di segno contrario".

Ma un altro fondamentale principio dello Sviluppo Sostenibile afferma che l'uomo ha bisogno di un suo spazio vitale, quasi come gli animali. Invece, basta guardarsi attorno per vedere centri commerciali, colline distrutte, svincoli, rotonde, progetti megalitici, capannoni, code di automobili, e basta guardare sulla carta come sarà domani il nostro territorio per capire che per l'uomo è venuto il momento di andarsene da un'altra parte e lasciare lo spazio alle merci e a chi ci speculerà sopra.

Renato Milano
(WWF Novi Ligure)

Il nostro GIORNALE

Settimanale Indipendente del Basso Piemonte

Direttore Responsabile: Gino Fortunato - Redazione: Gavi - Via Roma, 22 Tel. 0143.643885 Fax 0143.643927 -

E-mail: ilnostrogiornale@nostrogiornale.it - Sito web: <http://www.nostrogiornale.it>

15 MARZO 2003 ANNO X - N. 10 - Euro 1,00