

13 ottobre 2003 a Novi Ligure - **NO a una Opera Inutile, Costosa, Devastante per L'ambiente
NO AL TERZO VALICO**

INTERVENTO DI ANTONELLO BRUNETTI

La vicenda del Terzo Valico nasce nell'agosto del 1991 quando venne deciso di inserire la Milano-Genova fra le opere dell'Alta velocità per spartire più equamente la torta dell'affare del secolo, appunto L'Alta Velocità ferroviaria.

Nel libro di Ferdinando Imposimato "**Corruzione ad alta velocità**" viene riportata una affermazione di *Salvatore Portaluri*, che fu presidente della TAV per tre anni, fatta ai magistrati di Perugia "*Tutti i gruppi imprenditoriali erano stati accontentati, eppure vi erano ancora dei problemi di equilibrio, ma anche questi vengono risolti con la costituzione di un nuovo consorzio per la tratta più discussa, il COCIV per la Milano-Genova, un consorzio anomalo di sei imprese*".

Queste imprese erano la Del Prato di Genova, la Grassetto di Ligresti, l'Itinera di Gavio, la Gambogi di Ferruzzi, la Technimont e il CIV, ossia un 3 per cento delle cooperative emiliane e un 2 per cento di un pool di banche tra le quali la San Paolo di Torino.

Allora il ministro Bernini e l'Amministratore delegato Necci dissero a Giacomo Gualco, presidente della Regione Liguria, "*Signori avete vinto la vostra battaglia*".

Vi risparmio la cronaca di quanto accaduto fra quella data e oggi, il tutto ben documentato e raccolto in una ventina di faldoni, dai quali si potrebbe ricavare benissimo un libro da aggiungere al già citato volume di Imposimato e all'altro testo "Alta velocità" di Tartaglia, Zambrini e company.

Seguono una serie di progetti sempre bocciati dai Ministeri e definiti scadenti e lacunosi dalla Comunità europea; proclami di imminente avvio dei lavori mai avvenuto; convegni, riunioni festose e protocolli di intesa mai rispettati; un abbozzo di scavo, definito *fori pilota*, bloccato dai carabinieri e sotto processo a MILANO con una imputazione assai grave di TRUFFA AGGRAVATA PER IL CONSEGUIMENTO DI EROGAZIONI PUBBLICHE, ecc, ecc.

Ma veniamo ad oggi, ossia al 29 settembre 2003, ore 18,30, quando Gianni Letta, alla presenza di Berlusconi, Marzano, Tremonti, Lunardi, Buttiglione, Moratti e altri, rivolgendosi al presidente della Regione Liguria Biasotti, gli dice: "*Lo porti a casa il Terzo Valico, finalmente, eh*".

Biasotti, commentando l'accaduto il giorno dopo con il SECOLO XIX, dichiara: "*È un vantaggio per tutto il Paese*".

Noi ovviamente non concordiamo affatto con questo commento, noi che siamo definiti da Lunardi inutili ambientalisti e più recentemente *pseudoambientalisti*, noi *asini raglianti*, come ci ha definito il signor Palenzona, quel *cavallo da corsa* vincitore di ogni gara al posticino prestigioso e remunerativo. Noi non consideriamo affatto quell'opera come un vantaggio per tutti, bensì, riprendendo il nostro vecchio logo, un **UTILE PER ALCUNI, UN LUSO PER POCHI, UN DANNO PER MOLTI, A SPESE DI TUTTI**.

Vediamo ora le caratteristiche generali di questo progetto, così come emergono dal parere VIA espresso nell'agosto scorso.

- **54 chilometri** da Genova a Tortona, di cui 35 in galleria, 4 in gallerie artificiali e 15 all'aperto

- Si chiama sempre, esattamente come nel 1991, **Tratta ad Alta Velocità Milano-Genova** ed è ancora general contractor il **Cociv** che ora, però, è tutto di proprietà della Impregilo di Romiti che ha acquistato tutte le quote dei sei soci originari. Va ricordato che la Comunità europea ha diffidato il governo italiano, il quale fa orecchio da mercante, ad affidare opere di questa consistenza senza una gara d'appalto. Inoltre pare che i ricorsi regionali contro la Legge obiettivo stiano dando qualche risultato.

- Il CIPE, nella sua seduta del 29 settembre [2003], ha deciso che le Ferrovie dello stato, tramite un mutuo con il Tesoro, stanzino **319 milioni di euro** per la progettazione definitiva ed esecutiva, abbinata alle indagini geognostiche richieste dal VIA.

Ancora una volta a carico del COCIV neppure un lirino. Insomma ai privati i benefici e i profitti, allo Stato le spese e i rischi.

- Facciamo **due conti** alla buona: 155 miliardi + IVA per tutta la progettazione del periodo 1992-1993 (non siamo a conoscenza di ulteriori versamenti negli anni successivi); 100 miliardi nel 1997 per i fori pilota voluti dal senatore Grillo; ora più di 600 miliardi per i mesi futuri: in totale quasi novecento miliardi al Cociv senza il benché minimo miglioramento effettivo al trasporto ferroviario.

- I lavori dovrebbero iniziare il 1° agosto 2005 e proseguirebbero **per sette anni** con avvio del servizio nel febbraio 2013. Il ministro Lunardi, in una dichiarazione di dodici giorni fa, sostiene che i lavori inizieranno prima del giugno 2004 e saranno completati nel 2011.

- Dal bivio Fegino del nodo di Genova ad Arquata **si sviluppa** in galleria a doppia canna, con un breve viadotto in Liguria di soli 25 metri. Viene allo scoperto ad Arquata in corrispondenza della zona Moriassi-Libarna.

Dopo Novi si realizza la connessione con Torino e Piacenza e la linea prosegue in rilevato a parte alcuni tratti in galleria artificiale nel Novese e tra Rivalta e Tortona.

- **Sono previste** sei finestre, 4 interconnessioni, 6 cave, 14 depositi e 35 cantieri.

- Verrà creata una **nuova viabilità** funzionale alle attività di cantiere.

- I lavori dureranno sette anni e prevedono, ad esempio per la zona di Novi, il transito di **322 camion** al giorno con un impatto insostenibile con la viabilità ordinaria o la presenza di **700 addetti** esterni ospitati presso i due campi base con intuibili impatti sociali ed economici.

- Occorrerà smaltire 12 milioni e mezzo di metri cubi di materiale proveniente dallo scavo e necessiteranno 6 milioni e mezzo di inerte da costruzione che nulla ha a che fare con lo **smarino**.

- Le motivazioni Co.civ del Terzo Valico sono quelle

a) della saturazione **della linea passeggeri** nel 2004 (questa è una novità assoluta),

b) della saturazione **della linea merci** nel 2007 (teniamo presente che la linea Voltri-Ovada-Domodossola è quasi inutilizzata; tanti convogli merci vengono annullati; esistono altre due linee alle spalle di Savona e La Spezia da finire di ammodernare con le quali si può andare dove si vuole, anche a Rotterdam e a Kiev come vuole Lunardi),

c) della necessità di **velocità** (dicono a 250 km. orari in galleria); eppure tutti sanno che le merci non hanno bisogno di velocità ma di smistamenti organizzati, basti pensare che negli USA i merci viaggiano a 30-50 all'ora,

d) del bisogno di **risparmiare tempo**. Annunciano che si andrà da Genova a Milano con ben 15 minuti in meno, ma pagheremo questi pochi minuti con uno sfacelo ambientale (ad esempio si pensi solo a tutte le sorgenti che inaridiranno alla faccia della priorità della difesa dell'acqua sostenuta, nell'enunciato berlusconiano del tema d'esame) e con una valanga di miliardi,

e) dell'utilità di aver concluso una parte del percorso Genova-Rotterdam, magari – come traspare dai panegirici dei fautori dell'opera – con un successivo secondo lotto **Tortona-Milano** ripreso dal progetto iniziale del 1992, come se fosse indispensabile raggiungere il Nord Europa passando tutti per il collo d'imbuto della Genova-Milano e non utilizzando i cinque passaggi appenninici attualmente esistenti fra porti liguri e la pianura padana.

Dopo questa rapida sintesi delle vicende del Terzo valico e delle sue caratteristiche attuali, vorrei concludere rapidamente per lasciare spazio agli altri interventi, riassumendo schematicamente i motivi della nostra opposizione. Opposizione non certo allo sviluppo del trasporto su rotaia, non all'ammodernamento, non all'efficienza, come vi spiegherà Renato Milano, bensì ad un'opera troppo costosa, distruttiva dell'ambiente e fortemente impattante con la qualità della vita rispetto ai pochi benefici recati e all'urgenza artificialmente dilatata di una nuova via da aggiungere ai cinque valichi appenninici.

- Il riequilibrio del settore dei trasporti, ovvero il trasferimento di quote significative del trasporto passeggeri dal mezzo privato a quello collettivo e del trasporto merci dalla strada alla ferrovia è un obiettivo prioritario. Ma va ottenuto aumentando la capacità complessiva, la funzionalità e la

sicurezza della rete esistente. Quello che è indispensabile è il miglioramento dei trasporti locali e sulle medie distanze, velocizzandoli e ammodernandoli per favorire una utenza che oggi è in via di riduzione poiché penalizzata da ritardi, disagi e da una pessima gestione evidenziata nell'ultimo servizio di Report dedicato alle ferrovie italiane

- La concessione per la realizzazione della ferrovia è stata affidata a un consorzio preconfezionato, senza lo svolgimento di alcuna gara, Una tale procedura, priva di qualsiasi trasparenza, è talmente contraria ai principi di una buona amministrazione che il maggiore giornale francese nel settore ferroviario (La vie du rail) titolava nel 1992 con un Milan-Genes: scandales sur toute la ligne e commentava con "un consortium privé a fait main basse sur le projet". Il che equivale a dire che hanno trovato il modo di privatizzare i profitti e di addebitare allo Stato le perdite.

- Smettiamola di parlare contemporaneamente di Alta Velocità e di Alta Capacità. Non è possibile sulla stessa linea far viaggiare i passeggeri a 250 all'ora e treni merci per una questione di verifica e manutenzione costante. Inoltre il problema delle merci non è la velocità ma la presenza di scali efficienti.

- Ci raccontano che l'opera fornirà migliaia di posti di lavoro. Non è così e per di più si tratterà in gran parte di mano d'opera di basso profilo professionale che richiamerà nuova immigrazione con annessi problemi di inserimento sociale.

- Sul SOLE 24 ORE del 5 gennaio 1994 veniva espresso un giudizio che abbiamo sempre condiviso "Per costruire binari, di cui abbiamo urgente bisogno, è necessario abbandonare l'originario progetto dell'Alta velocità che prometteva di autofinanziarsi mentre in realtà consuma ingenti risorse pubbliche lasciando al resto delle ferrovie poche briciole del piano di investimenti. Il progetto risulta fortemente squilibrato per gli elevati impatti ambientali e per le scarse ricadute positive. Vanno abbandonate le tratte più insensate come la Milano-Genova e la Milano-Venezia che non hanno utenze tali da ripagare l'investimento e quindi le Ferrovie dovrebbero riequilibrare i loro piani e destinare le risorse al potenziamento delle tratte esistenti e ai servizi ferroviari regionali".

- Una volta il sindaco di Genova, certo Merlo, raccontava la favoletta dei genovesi che, con l'Alta Velocità, sarebbero andati alla Scala a vedere l'Aida e tornati a casa a dormire comodi e sicuri entro un'oretta, mentre i milanesi avrebbero potuto partire dopo colazione e andare a Genova a comprare la focaccia e tornare a casa per l'ora di pranzo. Il che avrebbe coinvolto 55.000 persone al giorno, ossia un decimo degli abitanti di Genova.

Ora a motivare l'opera ci raccontano che il prossimo anno i treni passeggeri saranno stracolmi e fra quattro anni il traffico merci sarà tale che dovranno chiudere il porto di Genova. Vanno bene la creatività, la fantasia e l'immaginazione nel creare storie originali e simpatiche, ma non certo per un'opera da 9.000 miliardi di vecchie lire.

- A fronte di una linea in più, praticamente superflua ma che comporterà certamente qualche beneficio trasportistico, vi sono una spesa gigantesca che toglierà risorse per interventi più urgenti, un impatto ambientale notevole, anni di sensibili disagi nelle zone cantierizzate, viabilità fortemente compromessa, falde e sorgenti inaridite (vedi cosa è successo lungo la Firenze-Bologna), cave e depositi di smarino, alterazione delle linee di scorrimento delle falde di pianura fra Novi e Tortona, elettromagnetismo, rumore e polveri per almeno cinque anni. Il problema sta tutto qui: ne vale la pena? O sarebbe meglio spendere i soldi di tutti e chiedere sacrifici a tutti per opere ben più valide e impellenti.

La questione è che a decidere non sono i cittadini (o il popolo, come dice Bossi), ma le grandi imprese che movimentano tanta ghiaia e tanti miliardi. A loro vanno bene le opere che danno alti profitti e non tengono conto della razionalità economica, del bene comune, delle popolazioni che vivono nel territorio coinvolto. I big delle costruzioni anziché farsi concorrenza fra di loro, come ci raccontano i fautori delle privatizzazioni selvagge, si accordano fra loro, formano consorzi e hanno come unico fine il profitto.

Antonello Brunetti