

19 settembre 2003

## CRONISTORIA DELLA VICENDA ALTA VELOCITA' MI-GE E TERZO VALICO A PARTIRE DAL MAGGIO 1991 AD OGGI 19 SETTEMBRE 2003 – A. Brunetti

Il progetto di collegamento ferroviario ad Alta Velocità fra Milano e Genova si inserisce nel novero delle linee ad A.V. affidate, per la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico, in concessione alla TAV.

La questione della linea Milano-Genova presenta, però, peculiarità interessanti, tali da far ritenere che il luogo più indicato in cui dibattere della possibilità di realizzarla debba essere l'aula di un Tribunale e non le sedi di governo.

Questa affermazione si basa essenzialmente sulle dichiarazioni ufficiali dell'Amministratore straordinario Lorenzo Necci, riportate su "Il sole-24 ore" del 11/5/1991 e mai smentite:

*“ dopo l'ok del ministro dei trasporti che ha autorizzato l'Ente FS a perfezionare le strutture organizzative del sistema A.V., circa l'eventuale concessione al consorzio privato C.I.V. (Collegamenti Integrati Veloci) della linea veloce MI-GE, Necci non nega che la Milano-Genova sia stata una carta di scambio per avere il via sulla TAV; aggiunge inoltre che le FS ad oggi non hanno dati che confortino la fattibilità della linea”*

e sullo sviluppo cronologico della storia Milano-Genova:

- aprile 1990 la società SINA del consorzio C.I.V. presenta lo studio preliminare per il collegamento ferroviario ad A.V. Genova-Milano ed il relativo piano economico-finanziario. In nessuna pagina viene indicato un numero che dica quanti passeggeri e merci hanno utilizzato strade e ferrovia in un determinato periodo. Il prodotto del Sina è indecentemente lacunoso e mira a sovrastimare i ricavi
- Agosto 1991 lo studio della SINA non è considerato attendibile, ma poiché il Si alla MI-GE serve per continuare nel progetto A.V., il ministro Bernini, rivolto alla Giunta della Regione Liguria, annuncia *“Signori, avete vinto la vostra battaglia”*, in realtà la vittoria è stata di Salvatore Ligresti, Marcellino Gavio ed Elio Del Prato e l'unico piano economico-finanziario che abbia un senso è quello della speculazione fondiaria e degli interessi delle imprese di costruzione che i tre rappresentano
- 7 agosto 1991 la “Grande opera” della TAV viene presentata ufficialmente in una conferenza stampa dal ministro Bernini, dall'Amministratore delegato Necci, da Romiti per la FIAT, da Nobili per l'IRI e da Cagliari per l'ENI. Prende il via così quella che possiamo definire la **“Più grande truffa ai danni dello Stato”**
- 24 settembre 1991 la situazione della MI-GE è tutt'altro che tranquilla, tanto che nella convenzione FS e TAV la MI-GE continua a essere subordinata alla dimostrazione di fattibilità economica e finanziaria
- Dicembre 1991 viene costituito il Co.C.I.V. per agire da general contractor per la costruzione della A.V. MI-GE. A fianco di Gavio, Del Prato e Ligresti sono entrati il gruppo Gambogi-Ferruzzi e la Montedison. Questi i componenti iniziali del Co.C.I.V.: Grassetto 25%, Del Prato 25%, Itinera 20%, Gambogi 20%, Tecnimont 5%, Cer (una serie di cooperative) 3%, Civ (Manzitti e un gruppo di banche) 2%. Del piano di fattibilità economico-finanziaria nessuna notizia. Il “Sole-24 ore” annuncia che il costo previsto è di 4.000 miliardi e che la linea si svilupperà fra Genova Principe e Rogoredo
- 16 marzo 1992 con delibera AS 1124 le FS affidano al Co.C.I.V. la concessione della linea ad alta velocità MI-GE
- 9 giugno 1992 dopo una serie di incontri, iniziati nel febbraio 1992, viene costituito nella sede della Biblioteca di Castelnuovo Scivria il COMITATO INTERREGIONALE “ALT AL SUPERTRENO MI-GE” sul cui logo appare la scritta *“Un utile per alcuni - un lusso per pochi - un danno per molti - a spese di tutti”*. Fra i costitutori di questo coordinamento vi sono i comitati di Castelnuovo, di Casei

Gerola, di Tortona, di Novi, di Voghera, di Gavi e di Locate; in particolare Baldo Romeri, Francesco Barbieri, Antonello Brunetti, Vincenzo Fasciolo, Franco Corti, Alberto Mallarino, Giuseppe Carbonato e Pierlorenzo Righetti

- 2 luglio 1992 il Co.C.I.V. pubblica la richiesta di “Pronuncia di Compatibilità ambientale del Ministero dell’Ambiente e del Ministero dei Beni culturali”, scadenza 1° agosto, prorogata poi al 25 settembre
- settembre 1992 viene presentata una valanga di osservazioni da parte di tutti i Comuni, da associazioni, da circa duemila cittadini e dal Comitato interregionale. Quest’ultimo presenta un fascicolo di 60 pagine, coordinato da Alberto Santel di Legambiente Piemonte. Primi firmatari Baldo Romeri, Antonello Brunetti, Giorgio Gatti, Vincenzo Fasciolo, Roberto Drigo, Mina Magri (seguono altre firme)
- **2 giugno 1994** Il Ministero dell’Ambiente boccia il progetto Alta Velocità MI-GE accogliendo le osservazioni presentate dalle Regioni, dai Comuni, dalle associazioni agricole e ambientaliste, da gruppi di cittadini e dal Comitato interregionale “ALT al Supertreno MI-GE” che rappresenta 7.000 firmatari da Genova Brignole a Pontedecimo, da Serravalle-Gavi-Carrosio a Novi, da Tortona-Castelnuovo a Zerbolò, da Bereguardo a Locate Trivulzio
- 30 ottobre 1996 il Co.C.I.V. ripresenta il progetto con alcune varianti, tra le quali la partenza da Genova Brignole, la “gobba” Novi-Frugarolo-Alessandria-Sale-Castelnuovo; spostamenti di linea nel tratto pavese (Zerbolò) e milanese (Lacchiarella). Il costo sale a 4.900 miliardi, ma a consuntivo si prevede di raggiungere i 10.000 miliardi
- novembre 1996 viene stampato in duemila copie il fascicoletto “Le alternative al progetto TAV MI-GE”, a spese del Comitato interregionale e contenente scritti di Stefano Lenzi, Baldo Romeri, Enzo Messina, Giambattista Cassulo e Renato Milano
- 28 novembre 1996 vengono presentate le Osservazioni da parte del Comitato interregionale. Un fascicolo di 89 pagine, redatto da Mario Zambrini, Angelo Tartaglia, Claudio Cancelli, Alberto Santel, Renato Milano, Enzo Messina ed Enrico Falqui. Presentatori: Antonello Brunetti, Baldo Romeri, Vincenzo Fasciolo, Franco Corti (seguono altre firme)
- gennaio 1997 il coordinamento dei Comitati che si oppongono all’Alta Velocità pubblica il libro “Alta Velocità”, Cuen ecologia, con scritti di Bettini, Cancelli, Galantini, Rabitti, Tartaglia e Zambrini
- Anni 1996-1997 il Co.C.I.V. realizza con soldi pubblici (165 miliardi) vere e proprie gallerie di servizio al tunnel di valico, senza che ci fosse alcun progetto approvato, fatto che comporta forti opposizioni e una denuncia da parte del WWF Liguria
- 24 febbraio 1998 avviene il sequestro dei cantieri del Co.C.I.V. da parte del Nucleo operativo ecologico dei carabinieri in località Fraconalto e Voltaggio. La vicenda è stata indagata dalla Procura di Milano e ha portato alla incriminazione del senatore Luigi Grillo, di Ettore Incalza e di altre persone con l’accusa di avere speso soldi dello Stato senza alcun progetto approvato e per opere che non sono affatto “fori pilota” ossia cunicoli esplorativi per sondaggi geodiagnostici
- marzo 1998 la T.A.V. diventa di totale proprietà del gruppo FS che ha riacquistato le quote detenute al 57% dai privati
- **15 luglio 1998** Il secondo progetto Co.C.I.V., quello della “gobba”, viene bocciato dal Ministero all’Ambiente
- settembre 1998 esce il libretto di Cassulo, Messina e Milano “La questione del Terzo valico” inserto redazionale de “L’Inchiostro fresco”

- dicembre 1999 viene pubblicato il libro di Ferdinando Imposimato “Corruzione ad Alta Velocità”, Ed. KOINè nel quale il giudice esanima la Tangentopoli connessa con l’Alta Velocità
- 7 gennaio 2000 viene presentato il progetto Alta Capacità - Terzo Valico. E’ il terzo progetto della serie Milano-Genova
- **5 settembre 2000** la Commissione V.I.A. del Ministero all’Ambiente, presieduta da Maria Rosa Vittadini, formula un pronunciamento interlocutorio negativo e richiede una lunga serie di integrazioni e modifiche assai ampia e articolata. Semplificando, anche il terzo progetto Co.C.I.V. è stato bocciato
- ottobre 2000 su proposta del ministro Bersani viene azzerata la “autoconcessione” al consorzio Co.C.I.V. e si impone di procedere ad un appalto europeo per il Terzo valico
- dicembre 2001 viene approvata la Legge Obiettivo che introduce corpose variazioni nella normativa per la valutazione ambientale di opere considerate “strategiche” e il Terzo Valico viene inserito in queste
- 17 luglio 2002 con la Legge Obiettivo e l’articolo 10 del Collegato Infrastrutture, la concessione rilasciata al Co.C.I.V. viene riconfermata e il Governo Berlusconi annulla la revoca dell’ottobre 2000. L’Autorità Antitrust boccia tale decisione poiché le nuove normative sono in contrasto con le leggi comunitarie in materia di appalti pubblici. Anche la Comunità europea ha assunto lo stesso atteggiamento, ma il Co.C.I.V. continua ad apparire in tutti i documenti e progetti. Non si è in grado di quantificare quanto sia costato allo Stato l’esistenza di questo Consorzio spuntato fuori all’epoca dei Bernini, Prandini, Necci, Cirino Pomicino, Zamorani, Lodigiani, Balzamo, Dell’Urso e company. Certamente i 165 miliardi dei fori piloti e almeno altri 250 miliardi dei quattro progetti, carotaggi, convegni, pubblicazioni e ...annessi e connessi
- 10 marzo 2003 dopo una lunga serie di incontri con le amministrazioni comunali, con le province di Alessandria e Genova, con le Regioni Piemonte e Liguria, viene presentato il progetto preliminare per l’avvio della procedura (è la quarta volta dal 1992) finalizzata alla pronuncia di compatibilità ambientale relativa all’Alta Capacità-Terzo Valico
- aprile 2003 vengono presentate le osservazioni critiche da tutti i comuni e in particolare dal WWF di Genova e dal Comitato di Novi
- giugno 2003 il Co.C.I.V. ha assunto una nuova veste societaria: rispetto alla fase iniziale molte cose sono cambiate. Dapprima scomparvero (travolte da Tangentopoli) Del Prato, la Gambogi di Ferruzzi, poi la Grassetto di Ligresti, assorbita dalla Itinera di Gavio. Svaniscono le cooperative e il C.I.V. di Manzitti e delle banche (tra le quali Cariplo, San Paolo e C.R.T.). Intorno al 1999 Gavio vende e il Consorzio della MI-GE rimane alla Tecnimont-Edison per il 50,55% e alla Impregilo con il 44%. Ora la Impregilo di Pier Giorgio Romiti ha acquisito la quota Tecnimont per 39 milioni di euro e ha il 94,5% del Co.C.I.V
- **fine agosto 2003** la Commissione di V.I.A. ha approvato, dopo una dozzina di anni e quattro tentativi, un progetto Co.C.I.V. sia pure ponendo molte condizioni e prescrizioni. Il Terzo Valico è quindi approvato e il Cipe con tutta probabilità confermerà la decisione entro un mese, verso la fine di settembre
- **19 settembre 2003** viene affidato all’avvocato alessandrino Andrea Ferrari l’incarico di preparare un ricorso al TAR contro il progetto Terzo Valico
- **fine novembre 2003** avrà luogo il processo per i fori pilota di Fraconalto e Voltaggio, bloccati nel marzo 1998 su denuncia del WWF Liguria. L’accusa, presentata dal PM Fabio De Pasquale, è di “truffa aggravata ai danni dello Stato” nei confronti del senatore Luigi Grillo, dell’ex amministratore TAV Ercole Incalza, del rappresentante del Co.C.I.V. Mario Nicolini, degli imprenditori Marcellino Gavio, Bruno Binasco, Rosario Alessandrello, oltre che del dirigente Italferr Massimo Palliccia

A supporto del procedimento esistono le seguenti fonti di prova: 1° informazioni rese da Amadio, Bianchi, Vaciago e altri; 2° verbali di Pacini Battaglia; 3 ° verbale di interrogatorio Necci; 4° nota della Guardia di Finanza; 5° atti acquisiti presso i ministeri del Tesoro e dell'Ambiente 6° consulenze varie.