

Associazione **ALTA VORACITA'**
- Contro questo Terzo Valico -



Associazione "Alta Voracità - Contro questo Terzo Valico"
Sede: Loc. Vallegge n° 31 Gavi (AL) - cap 15066 - Tel. 0143/64.33.82

E-Mail: altavoracita@libero.it

E' consentita e gradita la riproduzione.



Testi

1. **Presentazione Associazione ALTA VORACITA' - Contro questo Terzo Valico** - 09 marzo 2000
2. **Osservazioni allo studio di impatto ambientale** - 15 marzo 2000
3. **Considerazioni sul cosiddetto "Terzo Valico"** - 22 marzo 2000
4. **Chi siamo?** - 03 aprile 2000
5. **E' solo un armistizio** - 21 maggio 2000
6. **Vuolsi così colà ...** - 07 giugno 2000
7. **"Terzo Valico" - Interpellanze sulla Delibera 50084 della Regione Piemonte** - 24 giugno 2000
8. **Vuolsi così colà ... parte seconda** - 28 giugno 2000
9. **San Francesco e il Lupo** - 15 settembre 2000
10. **La guerra continua** - 01 dicembre 2000
11. **Vacche da corsa** - 09 dicembre 2000
12. **Sinistri incontri a Pratolungo** - 02 gennaio 2001
13. **Pratolungo contrattacca** - 04 febbraio 2001



1. **Presentazione Associazione ALTA VORACITA' - Contro questo Terzo Valico**
- (Dallo Statuto dell'Associazione - 09 marzo 2000). ... ([segue](#))

- [Torna ad inizio pagina](#) -



2. **Osservazioni allo studio di impatto ambientale**
relativo al progetto di Alta Capacità Genova-Milano -Terzo valico - realizzato da Co.Civ.
- (Consegnato in Regione Piemonte e pubblicato sugli organi di stampa in data 15 marzo 2000 -
con in allegato: "Leggi e decreti da prendere in considerazione per l'approvazione del progetto terzo
valico" di Romina Odino) ... ([segue](#))

- [Torna ad inizio pagina](#) -



3. - **Considerazioni sul cosiddetto "Terzo Valico"**
 - (Sintesi delle nostre argomentazioni - dal 22 marzo 2000 distribuite in forma di volantino). ... ([segue](#))

- [Torna ad inizio pagina](#) -

Articoli pubblicati sulla stampa del Basso Piemonte dal marzo 2000



4. - **Chi siamo?**
 - 03 aprile 2000 - Siamo solo dei cittadini che si sono trovati costretti ad associarsi per cercare di ostacolare questa follia.
 Ribadiamo che siamo solo cittadini tra i cittadini che si preoccupano di dare corrette informazioni, perchè, nonostante nelle zone coinvolte se ne parli molto e pullolino i comitati, la disinformazione è tanta e favorisce il nascere di bizzarre leggende. ... ([segue](#))

- [Torna ad inizio pagina](#) -



5. - **E' solo un armistizio**
 - 21 maggio 2000 - "Terzo Valico": Concessioni revocate, progetto bloccato, tempi lunghi in vista per le gare internazionali ...
 Sì, certo, ma non abbassiamo la guardia e soprattutto cerchiamo di approfittare di questa apparente pausa per chiarire e puntualizzare quanto sinora accaduto ed azzardare qualche ipotesi per il futuro. ... ([segue](#))

- [Torna ad inizio pagina](#) -



6. - **Vuolsi così colà ...**
 - 07 giugno 2000 - (Appunti sulla "Proposta di atto deliberativo per la giunta regionale" (Regione Piemonte) dell' Assessorato Trasporti , Viabilità e Comunicazioni, Direzione Trasporti, Settore Grandi infrastrutture ferroviarie; avente per oggetto il parere relativo al progetto di "Alta Capacità Milano-Genova III Valico Genova-Arquata Scrivia-Novi Ligure" presentato dalla società Co.Civ. - Cui segue Testo Delibera num.provvisorio 50084 - Non compare la data, il fax è del 5 giugno 2000) ... ([segue](#))

- [Torna ad inizio pagina](#) -



7. - **"Terzo Valico" - Interpellanze sulla Delibera 50084 della Regione Piemonte**
 - 24 giugno 2000 - Presentiamo qui un primo stralcio dalle interpellanze da noi presentate per la discussione in Regione Piemonte a seguito la delibera relativa al progetto di "Alta Capacità Milano-Genova III Valico Genova-Arquata Scrivia-Novi Ligure" presentato dalla società Co.Civ. (num.provvisorio 50084) . (In questa prima parte sono riportate in particolare le problematiche del sito di Voltaggio). ... ([segue](#))

- [Torna ad inizio pagina](#) -



8. - **Vuolsi così colà ... parte seconda**
 - 28 giugno 2000 - Martedì sera (27 giugno) a Palazzo Guasco in Alessandria, gli Assessori ai Trasporti ed all'Ecologia della Regione Piemonte hanno accettato di discutere del "Terzo Valico"

con i movimenti ambientalisti, alla luce della recente Delibera regionale. ... ([segue](#))

- [Torna ad inizio pagina](#) -



9. - **San Francesco e il Lupo**

- 15 settembre 2000 - "Terzo Valico" - E' recentissima la notizia che la Commissione di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) del Ministero dell'Ambiente ha per la terza volta bocciato il progetto. E nel bel mezzo del titanico contendere ... ti salta fuori tal geometra ([segue](#))

- [Torna ad inizio pagina](#) -



10. - **La guerra continua**

- 01 dicembre 2000 - Terzo Valico: la guerra continua, e con una convergenza di azioni da parte del partito trasversale dei terzovalicisti che fa presagire trattarsi dell'attacco finale, da noi atteso invece non prima del dopo-elezioni del 2001. ... ([segue](#))

- [Torna ad inizio pagina](#) -



11. - **Vacche da corsa**

- 09 dicembre 2000 - Siamo ormai alla prima metà di dicembre. Abbiamo alle spalle oltre dieci mesi di dialogo tra sordi. ...
... un'iniziativa promozionale notata e già in atto da qualche tempo: l'ostentata esibizione "delle vacche da corsa". ...
... considerando che il Ministro dei Lavori Pubblici Nesi continuava a dichiarare di non sapere che esiste una opposizione delle popolazioni e delle Amministrazioni locali al "Terzo Valico" ... ([segue](#))

- [Torna ad inizio pagina](#) -



12. - **Sinistri incontri a Pratolungo**

- 02 gennaio 2001 - Il 3 dicembre 1991 nasce il consorzio Co.Civ., concessionario del giacimento di danaro pubblico chiamato di volta in volta Alta Velocità, alias Quadruplicamento, alias Alta Capacità, alias Terzo Valico, alias chissà che altro ancora; il 18 dicembre 2000 la concessione viene ufficialmente annullata.
Ma, a quanto pare, ancora si scava. ... ([segue](#))

- [Torna ad inizio pagina](#) -



13. - **Pratolungo contrattacca**

- 04 febbraio 2001 - Terzo Valico. La guerra continua: una postazione fissa di "Carota selvaggia" individuata a 120° Est di Pratolungo, quota 400, circondata e bombardata con decine di foto. ... ([segue](#))

- [Torna ad inizio pagina](#) -

Osservazioni allo studio di impatto ambientale relativo al progetto di Alta Capacità Genova-Milano -Terzo valico - realizzato da Co.Civ.

Per quanto permessoci dai tempi volutamente ridotti e dall'ostruzionismo messo in atto dagli enti pubblici, elenchiamo le seguenti osservazioni:

- 1) Il progetto di nuova linea ferroviaria Genova-Milano che ci era stato presentato anni fa con l'etichetta "**Alta Velocità passeggeri**", dopo la seconda e definitiva bocciatura ci viene ora ripresentato, con un cambio di destinazione e di etichetta, come "**Alta Capacità per le merci**" ed il tratto che attraversa l'Appennino in galleria come "**Terzo Valico**".

Visto che la torta è stata riverniciata con i colori del trasporto merci, vediamo un po' di discuterne:

Esistono alternative, che appaiono addirittura più valide.
(ma discuterne si è rivelato "non politicamente corretto")

Esiste una direttiva dell'Unione Europea per tutt'altro valico.
(ma è bene non si sappia)

E' risultato sin troppo evidente che per alcuni, *(da imporre ai molti)* ... esiste solo la loro "Galleria Flavia", il loro "Terzo Valico". E' questa l'Unica, è questa la sola "Alta Capacità", **non si discute**.

Ciò ha un che di mistico:
siamo di fronte al sacro dogma dell'"**Alta Capacità Rivelata**".

Il cataclisma che questa brava gente intende scaraventarci addosso, con i suoi ingiustificati misteri, con i suoi pressapochismi, con la sua capillare *(e per ciò sin troppo evidente)* rete di connivenze, ci induce a pensare che il cosiddetto "**Terzo Valico**" sia giustificato solo dalla **insaziabile voracità** dei soliti noti e di quei (troppi) nostri concittadini da noi incautamente delegati ad amministrare la cosa pubblica, che di tale responsabilità fanno meretricio.

Non è chiara l'analisi costi benefici e non si capiscono i motivi per cui da un progetto iniziale in cui il capitale era al 60% privato si sia arrivati all'attuale dove le ditte finanziatrici sono praticamente inesistenti.

Tutto ha sinora concorso nel confermarci nell'opinione di trovarci in presenza dell'ennesimo caso di malversazione, e spudoratamente recidivo per giunta *(anche con lo "sconto" dagli iniziali 6000 miliardi agli attuali 3400 miliardi per la sola tratta Genova-Arquata Scrivia, la torta è comunque appetibile e destinata a crescere; non si capisce infatti quale sia il costo finale dell'opera)*.

(I vari contatti che abbiamo avuto ci hanno tra l'altro confermato come davanti a questa grandiosa opera di preminente interesse pubblico siano cadute tutte le barriere ideologiche, l'unità di intenti manifestata da TUTTE le forze politiche, nessuna esclusa, al di qua e al di là dell'Appennino, ha del commovente).

- 2) Nell'ipotesi che a Genova esistesse un porto (cosa che nei fatti non è) si nota che da Genova verso la pianura Padana esistono già due linee (**linee storiche dei Giovi**) che non si è in alcun modo provveduto a potenziare (con il solo impiego delle nuove ma già sperimentate tecnologie informatiche si è in grado di aumentare notevolmente la cadenza dei convogli su una linea). Il fatto è che l'attuale carico di traffico merci su queste due linee di capacità tanto limitata da richiederne una terza è ben lungi dal metterle in crisi.
(Vi è inoltre la **Voltri-Ovada**, forse trascurata perchè facente capo al porto di Voltri e non a quello di Genova).

Già ora discretamente intasato è invece il nodo ferroviario di Genova, ancor di più lo è quello di Milano, che è addirittura uno dei nodi più critici della rete ferroviaria della pianura Padana.

Essendo più logico (per noi) alleggerire piuttosto che intasare ulteriormente i due nodi di Genova e Milano, partiamo dalla constatazione che esistono dalla Liguria alla pianura Padana già ben cinque valichi, su quattro direttrici:

- a- **Savona - San Giuseppe di Cairo - Torino** (collegamento con il Nord-Ovest). Il cui potenziamento è però stato abbandonato.
- b- **Voltri - Ovada**, inserita dall'Unione Europea tra le principali vie per il traffico merci, che attraversa la Pianura Padana via Ovada-Alessandria-Novara-Domodossola.
Lo stesso ministro Ronchi, durante l'audizione alla Commissione Trasporti della Camera del 25-11-97, valutò che il potenziamento e ammodernamento delle linee storiche dei Giovi e Voltri-Ovada, avrebbe portato ad una potenzialità di 400 treni al giorno contro la stima dell'autorità portuale di 125-175 al giorno.
Il Co.Civ. non tiene conto dell'avvenuto adeguamento della galleria di valico agli High Cube.
- c- **Genova - Milano**, già citata, su due linee (dette "storiche", dei Giovi, via Mignanego e via Busalla).
- d- **La Spezia - Parma** (valico della Pontremolese, collegamento con il Nord-Est, Brennero e Tarvisio). Potenziamento anche qui abbandonato, e con soli 18 Km di raddoppio ancora da fare.

Tutte queste linee di valico, utilizzate al meglio, potrebbero assorbire ben 800 treni merci al giorno nel 2010; traffico 7 volte superiore rispetto alle stime previste per lo stesso anno indirizzando sul cosiddetto "Terzo Valico" di Genova il traffico di La Spezia e Savona.

E' purtroppo sin troppo ovvio che l'utilizzo dei valichi di Savona e La Spezia va fortemente a sfavore della costosa realizzazione del "Terzo Valico per le merci" di Genova

Un'ultima annotazione:

Quest'opera "urgente" ha un tempo di realizzazione (*messa in servizio*) stimato intorno ai 14 anni.

3) Tracciato della galleria "Flavia":

è confermato che per circa il 60% del tracciato la galleria si svolge in *"terreno molto fratturato"* (e quindi instabile) ed *"a permeabilità medio alta"* (tipica delle falde acquifere).

Banalizzando, il paragone che si può fare è: "come costruire una galleria nella ghiaia bagnata".

La faglia Sestri-Voltaggio non è interessata dal percorso (almeno quello).

Corre comunque parallela e non troppo distante.

Tutto ciò risulta dalla documentazione a disposizione nei Comuni, ma la realizzazione della galleria, nonostante ciò, è in essa giustificata in quanto "opera di interesse prioritario".

Sono possibili variazioni di percorso durante i lavori proprio a causa delle formazioni attraversate dalle gallerie. Inoltre le gallerie potrebbero attraversare le serpentiniti (*presenti in zona*), *"tipi litologici suscettibili di contenere minerali amiantiformi"* (*contenenti amianto*) con conseguente impegno aggiuntivo di risorse per la *"mitigazione e messa in sicurezza durante lo scavo e la collocazione a dimora definitiva del marino"*.

(nel caso, si otterrebbe ovviamente un bel risparmio di tempo e denaro non dicendo niente a nessuno ed esponendo all'amianto prima gli ignari operai e poi gli ancor più ignari cittadini esposti alle discariche del marino).

Ci sono i presupposti perchè i costi ed i tempi previsti per la realizzazione della Flavia lievitano abbondantemente, inoltre una simile opera, una volta terminata, ha ottime possibilità di divenire preziosa ed inesauribile fonte di lavori di manutenzione.

Ma tutto ciò fa parte del gioco.

4) Discariche per milioni di metri cubi di materiale estratto dalle gallerie (gli inerti verranno utilizzati per "rimodellare il paesaggio"); *"... si parla di 10 milioni di metri cubi di materiale scavato e da collocare in discarica"* .

Ed ancora, sullo smaltimento dei 10 milioni di metri cubi: *"... il risultato sarebbe il riempimento con pietrisco di molte delle valli nelle vicinanze degli scavi, ancora con distruzione di rii, falde acquifere, bellezze naturali in genere ..."*.

Nel caso specifico del "ripristino ambientale", con 2.500.000 metri cubi di smarino, previsto nella ex cava a parete Cementir di Voltaggio, si obietta che, non trattandosi di opera soggetta a regolare controllo e manutenzione, bensì di una discarica che deve durare un tempo indefinito, è da scartare l'ipotesi di sistemazione a "terre armate" in quanto ciò innescherebbe una calamità naturale latente (tipo "Sarno"), poiché in natura non esistono inclinazioni di materiale non litificato superiori ai 30°, oltre a questo limite si hanno smottamenti e frane; che nel caso specifico prenderanno "fatalmente" il via con il deterioramento del dispositivo "terre armate".

(... solo dando alle terre angoli "naturali" di sicurezza delle scarpate è possibile assicurare una durata indefinita dell'opera.)

In tutti i casi una montagna all'amianto a ridosso di un centro abitato, è già di per sé un atto criminale.

E a proposito di atti criminali:

Per quanto a noi noto, nell'alessandrino le discariche, più o meno autorizzate, vengono regolarmente scoperte ricettacoli di rifiuti industriali fortemente nocivi quando non addirittura radioattivi, non c'è motivo per cui ciò non accada anche per le appetitose a tale scopo discariche della galleria Flavia. Col bel risultato di trovarci con le sorgenti avvelenate per sempre.

Questi pericolosi precedenti che ci inducono a non fidarci non li abbiamo creati noi, bensì lo stesso genere di individui che ora intende rifilarci a forza l'Alta Velocità, alias Alta Capacità, alias Terzo Valico, alias chissà che altro ancora.

- 5) Ulteriori altre considerazioni che si possono fare sull'intero argomento sono sin troppo ovvie: avremmo flotte di giganteschi camion sulle nostre strade per un minimo di 14 anni (*i cantieri sono previsti in attività su tre turni, alimentando un traffico di mille camion nelle 24 ore su una rete viaria per cui dal progetto non risulterà nessun apprezzabile miglioramento, per di più in concomitanza con l'apertura del mega centro commerciale "Praga 2000"*), ambiente invivibile per 14 anni, stravolto per sempre, falde idriche sconvolte, fiumi rovinati dagli scarichi dei cantieri e dagli scarichi delle gallerie, lo scempio del Borbera ...ecc... ecc... ecc...

Fate lavorare la fantasia: pensate il peggio e sarete nel giusto.

Su tutto quanto qui esposto (e su molto altro ancora) esistono dati e cifre, ma il sacro dogma dell'"Alta Capacità Rivelata" ne ha vietato la discussione.

(sino al punto dall'aver tentato di inibire al cittadino, in quel di Alessandria, il suo diritto ad assistere alle riunioni della commissione in cui si discuteva dell'"Alta Capacità-Terzo Valico").

Concludendo:

E' un progetto attuato nel totale **disprezzo** per coloro che vivono e lavorano nelle zone coinvolte, continua ad apparire come un'opera non necessaria, voluta da chi (*forse con eccessiva leggerezza*) la spaccia come "opera prioritaria", dandone per scontata l'attuazione.

Associazione "Alta Voracità - Contro questo Terzo Valico"
Sede: Loc. Vallegge n° 31 Gavi (AL) – cap 15066 – Tel. 0143/64.33.82

Il presidente – Stretti Roberto



P.S.

In allegato: "Leggi e decreti da prendere in considerazione per l'approvazione del progetto terzo valico" di Romina Odino

Alta Voracità' considerazioni sul cosiddetto "Terzo Valico"

Esistono alternative, che appaiono addirittura più valide.
(ma discuterne non è politicamente corretto)

Esiste una direttiva dell'Unione Europea per tutt'altro valico.
(ma è bene non si sappia)

Ma per alcuni, da imporre ai molti

esiste solo la loro "Galleria Flavia", il loro "Terzo Valico".
E' questa l'Unica, è questa la sola "Alta Capacità", non si discute.
Ciò ha un che di mistico: siamo di fronte all'"Alta Capacità Rivelata".

Davanti a questa grandiosa opera di preminente interesse pubblico sono cadute tutte le barriere ideologiche, l'unità di intenti manifestata da TUTTE le forze politiche, nessuna esclusa, ha del commovente.

Il cataclisma che questa brava gente intende scaraventarci addosso, con i suoi ingiustificati misteri, con i suoi pressapochismi, con la sua capillare (e per ciò sin troppo evidente) rete di connivenze, ci induce a pensare che il cosiddetto "Terzo Valico" sia giustificato solo dalla **insaziabile voracità** dei soliti noti e di quei (troppi) nostri concittadini da noi incautamente delegati ad amministrare la cosa pubblica, che di tale responsabilità fanno meretricio.

Ci si mette all'improvviso davanti al fatto compiuto (o perlomeno così si vorrebbe), come cosa ineluttabile, caduta dall'alto.

(Ma sono almeno due anni che la filastrocca terzovalicista echeggia in quei postriboli chiamati eufemisticamente e pomposamente "Segreterie di Partito", al di qua e al di là dell'Appennino).

"... è tassativo aprire l'indispensabile sbocco verso la pianura allo sterminato numero di container che si sta accumulando per ogni dove nell'angusto territorio montuoso di Genova e del suo laborioso porto."

così suona sin dal 1998 il rosario terzovalicista iniziatosi a recitare subito dopo la seconda e definitiva bocciatura dell'"Alta Velocità" per quella stessa galleria che ora si intende rifilarci a forza come "Alta Capacità"
(e da allora da tutti i personaggiuncoli incapaci di dissimulare, di tutti i partiti, l'abbiamo sentito recitare identico).

Chi siamo?

Siamo solo dei cittadini che si sono trovati costretti ad associarsi per cercare di ostacolare questa follia.

Ribadiamo che siamo solo cittadini tra i cittadini che si preoccupano di dare corrette informazioni, perchè, nonostante nelle zone coinvolte se ne parli molto e pullulino i comitati, la disinformazione è tanta e favorisce il nascere di bizzarre leggende.

Ad esempio: si è gridato ai quattro venti che trattasi di una linea inerente il trasporto merci; eppure ci sono cittadini che sono convinti che questo "terzo valico" sia una linea passeggeri, nello specifico pendolari, che permetterebbe di ridurre la percorrenza di 15 minuti sulla linea Genova-Novi.

Quando addirittura non rientra in circolo l'informazione "sicura e riservata", partita due anni fa, per cui la galleria, sottoterra, è praticamente già ultimata e si attendono solo le autorizzazioni ufficiali per abbattere l'ultimo diaframma.

(Tale mitologia è conseguenza diretta dalla consegna tutt'ora rigidamente rispettata di totale silenzio sul progetto).

Siamo semplici cittadini e per questo non ci siamo preoccupati di curare la nostra immagine pubblica, ma ci siamo piuttosto preoccupati di capire e analizzare la documentazione riguardante il progetto, faticosamente reperita peraltro, e redigere, anche attraverso il lavoro di esperti, delle osservazioni fatte poi pervenire agli Enti Competenti.

Ci siamo premurati di essere presenti a Consigli Comunali e Provinciali o comunque riunioni di partito aperte ai cittadini in questo scorcio di campagna elettorale e con il nostro gazebo "ALTA VORACITA'" abbiamo cercato e cercheremo di portare solidarietà a tutta la popolazione dei vari comuni interessati dal progetto mettendo a disposizione la nostra documentazione a chiunque la richieda.

La nostra associazione apolitica è aperta al dialogo democratico nei confronti di Enti, Amministrazioni, Politici di ogni ordine e grado di qualunque tendenza o semplici cittadini che sono decisi a dire come noi a gran voce NO a questo "terzo valico".

Questa nostra richiesta di collaborazione nasce dalla convinzione che questo ennesimo scempio ecologico ed economico contro la collettività SIA FORTEMENTE VOLUTO e non vorremmo quindi che terminato questo periodo di campagna elettorale si avesse una recrudescenza del contagiosissimo VIRUS da "Terzo Valico" che allontanato dalla porta rientrerebbe dalla finestra.

Un'ultima considerazione: quale incauta ditta da Genova verrebbe ad investire nell'area della Valle Scrivia in nuove strutture ora che la suddetta area è stata eliminata dai finanziamenti dei fondi Europei?

Associazione "Alta Voracità - Contro questo Terzo Valico"
Sede: Loc. Vallegge n° 31 Gavi (AL) – cap 15066 – Tel. 0143/64.33.82

Il presidente – *Stretti Roberto*

E' solo un armistizio

"Terzo Valico": Concessioni revocate, progetto bloccato, tempi lunghi in vista per le gare internazionali ...

Sì, certo, ma non abbassiamo la guardia e soprattutto cerchiamo di approfittare di questa apparente pausa per chiarire e puntualizzare quanto sinora accaduto ed azzardare qualche ipotesi per il futuro.

Dal lato Genova della galleria si continua ad enfatizzare la grande opera. E' del 12 maggio un articolo di un quotidiano genovese in cui è riportato un commento attribuito al presidente del Co.Civ., Attilio Oliva; vi si legge testualmente "... con le gare internazionali i tempi si allungherebbero moltissimo e, vista la situazione di Genova, dove c'è un porto che scoppia, questa sarebbe una prospettiva preoccupante per l'intera comunità ligure ...".

A dispetto, e senza aver minimamente discusso, delle cifre sul traffico stimato presentate dal "Comitato Interregionale contro l'Alta Velocità Milano-Genova", dal WWF Italia e dall'Associazione "La Nostra Terra", ci risiamo con il rosario terzovalicista.

E sempre dallo stesso articolo: *"E, per cercare di accelerare comunque i tempi, Oliva insiste sulla necessità di aprire al più presto la conferenza dei servizi per approvare almeno il progetto del Terzo Valico ferroviario, sebbene sia ancora in corso la valutazione d'impatto ambientale."*

Attenzione, questi sono discorsi di oggi, cioè di dopo che il progetto ha subito un arresto. E' perciò evidente che solo di arresto temporaneo si tratta. Per cui tra sei mesi, un anno, due anni forse, lo riavremo di nuovo addosso, più aggressivo e letale di prima. Non facciamoci trovare impreparati.

E dal dibattito organizzato dalla sezione del WWF Italia di Novi, tenutosi presso l'Hotel – Ristorante "Da Bruno" in Località San Nazzaro alle ore 21 del 12 maggio, che è stato un compendio di quanto più volte detto e scritto, e, mai come in questi casi "repetita iuvant", si sono tratte valide indicazioni.

Presenti gli autorevoli "Comitato Interregionale contro l'Alta Velocità Milano-Genova", WWF Italia e Associazione "La Nostra Terra"; cioè coloro che per ben due volte hanno respinto e deviato il mostro che corre sottoterra.

E presenti con noi anche gli altri Comitati ed Associazioni sorti recentemente.

Ampia e puntuale relazione del dibattito è già stata data la settimana scorsa negli articoli rispettivamente di Angelo Albasio (del Comitato di Novi) e di Andrea Guenna. Noi ci limitiamo qui a segnalarne e commentarne alcune fasi.

E' stato ricordato come questa concessione che ora verrebbe revocata, fu assegnata nel 91, rispettando le regole allora vigenti, ma vincendo una gara con il tempo, cioè vi si arrivò ad appena due giorni prima che entrasse in vigore la normativa europea che impone invece le gare internazionali cui ora ci si richiama.

Già in inizio di serata, tratteggiandone la storia, l'ingegner Brunetti ("Comitato Interregionale contro l'Alta Velocità Milano-Genova"), accenna alla Milano-Genova come di "Torta aggiuntiva" (ed autoaggiudicata).

Gli attuali concessionari, cioè, vi avrebbero ricorso in quanto, essendosi inaridite le loro usuali fonti, ed essendo già state aggiudicate le linee "vere", bisognosi

com'erano di appalti e nuove commesse, sarebbero stati miracolati da una torta non prevista nel piano originario; una Torta, per l'appunto, "aggiuntiva".

Fa qui capolino la figura dell'ex ministro genovese Burlando con il suo progetto di raggiungere Kiev e anche Tokio ... passando per Novi.
Dovreste frequentare di più queste riunioni, vi perdetevi delle vere chicche.

Torniamo seri: citiamo dall'intervento della dottoressa Anna Donati (responsabile nazionale dei trasporti per il WWF e membro del Consiglio di Amministrazione delle FF.SS.) l'osservazione che l'andamento e l'esito della questione "... dipende da tre elementi: da voi, dal Ministero dell'Ambiente, dai vostri amministratori (in conferenza dei servizi) ...".

Va da sé che il terzo elemento impegna tutti noi a "stargli sul collo" ai nostri amministratori, ad evitare che vuoi per leggerezza, vuoi per incompetenza, vuoi ... fate voi per cosa, ci rendano vittime di decisioni sbagliate.

Altra citazione che riteniamo opportuno fare è l'affermazione dell'ingegner Brunetti per cui gli aiuti (autentici) si debbono accettare da chiunque, "... anche a rischio di qualche fregatura ...".

Concordiamo pienamente. Gestire un evento serissimo come la minaccia del "Terzo Valico" alla stessa stregua di una tifoseria calcistica, agendo nell'intento di escludere dalla lotta per la tutela degli interessi del cittadino le forze appartenenti ad un'ipotetica "squadra avversaria", tendendo così ad indebolire la protesta, a tutto vantaggio di chi vuole il "Terzo Valico", è, nella migliore delle ipotesi, un agire irresponsabile.

A proposito della definizione corrente di "Terzo Valico" data alla concessione Co.Civ., Renato Milano, del WWF di Novi, ne ha fatto rilevare la palese inesattezza, essendo in realtà questo ipotetico ulteriore collegamento dal mar Ligure alla pianura Padana il "Sesto Valico".

In quanto già esistono:

- 1) Savona - San Giuseppe di Cairo – Torino.
- 2) Voltri – Ovada.
- 3) Genova-Milano via Busalla.
- 4) Genova-Milano via Mignanego.
- 5) La Spezia-Parma.

Ribadiamo a questo proposito quanto già indicato (traendolo da fonte autorevole) nelle nostre osservazioni presentate il 15 marzo:

"Tutte queste linee di valico, utilizzate al meglio, potrebbero assorbire ben 800 treni merci al giorno nel 2010; traffico 7 volte superiore rispetto alle stime previste per lo stesso anno indirizzando sul cosiddetto "Terzo Valico" di Genova il traffico di La Spezia e Savona.

E' purtroppo sin troppo ovvio che l'utilizzo dei valichi di Savona e La Spezia va fortemente a sfavore della costosa realizzazione del "Terzo Valico per le merci" di Genova".

Dal punto di vista tecnico, un passo dell'intervento del geologo dottor Pietro Maifredi

(prof. di geologia applicata presso il Dipartimento di Ingegneria Strutturale e Geotecnica DISEG, Università di Genova) ha fatto balenare nelle nostre menti un'extrapolazione agghiacciante nella sua disarmante ovvietà.

Cioè: una galleria scavata dentro le falde acquifere drena immancabilmente ed irrimediabilmente le stesse e le acque defluiscono (ovviamente) nel verso della pendenza della galleria.

Di ciò, oltre alle conoscenze geologiche, fanno testo le esperienze fatte in tutto il mondo, nel corso di oltre cento anni con tutti i precedenti trafori.

Guarda caso, nella riunione tenutasi il 18 aprile a Rigoroso con i tecnici del VIA, essi affermarono a tal proposito che per il deflusso delle acque è già prevista apposita galleria a livello inferiore di quelle di transito.

Se consideriamo che il vero problema che assilla Genova e i genovesi, al di là del loro improbabile porto, è la cronica mancanza d'acqua, la prospettiva di succhiarsi via la nostra con una cannuccia lunga 35 chilometri è per essi una prospettiva senz'altro allettante.

Nel suo intervento il dottor Maifredi ha anche rilevato come, a differenza del progetto del precedente tracciato in cui si ammetteva, anche se in maniera superficiale, la possibilità di problemi geologici (da risolversi man mano si presentassero), *"in questo progetto la geologia applicata non c'è, così non ci sono i problemi"*.

E inoltre: *"questi si aprono le cave da soli"*; molte sono le obiezioni a ciò, addirittura tra quelli indicati nel progetto vi sono siti protetti, il cui uso come cava è già stato vietato più volte. L'Autorità di Bacino non risulta ancora essere stata informata (verbalmente essa rilascia tale dichiarazione).

Allo scopo di avere conferma scritta della situazione in tal senso sia del Magistrato del Po che dell'Autorità di Bacino, abbiamo chiesto e ottenuto, come Associazione, in data 3 maggio 2000, una interrogazione a risposta scritta al Ministro dei Lavori Pubblici e al Ministro dell'Ambiente.

(Il firmatario è l'Onorevole Oreste Rossi, cui dobbiamo dare atto con ciò di star dimostrando una coerenza post-elettorale sconosciuta ai più).

Sarà nostra cura vigilare affinché tale coerenza persista nel tempo.

Il nostro impegno come Associazione "Alta Voracità - contro questo Terzo Valico" ci ha portato anche a partecipare all'incontro tenutosi il 15 maggio a Palazzo Guasco in Alessandria, presenti, oltre al consigliere regionale Cavallera, l'ing. Perotto (direzione regionale trasporti) e altri tecnici, sempre della Regione.

Presente, insieme ai Comitati ed alle Associazioni contrarie al "Terzo Valico", anche l'On. Oreste Rossi, che nel suo intervento ha attaccato il Co.Civ. ribadendone la carenza di informazioni e la scarsa serietà dimostrata nella presentazione del progetto agli enti locali, Provincia compresa; ha illustrato gli enormi problemi e pericoli relativi a quest'opera: dai 30 ettari di cave in Val Borbera e relativo (tra l'altro) abbassamento dei pozzi, alla ricostruzione del monte della ex cava Cementir a Voltaggio con incombente frana (e diffusione nell'ambiente di polverino siliceo/amiantifero), agli scarichi della lavorazione del calcestruzzo per il rivestimento delle gallerie che finiranno anch'essi nell'ambiente, alle cave previste a Pozzolo, al traffico spaventoso e pericolosissimo dei camion sulle nostre già ora carenti strade, alle case demolite; tutto ciò per un'opera di dubbia utilità che si ferma ad Arquata.

E da cui è da tempo fuggito il finanziamento privato.

Mario Bavastro del WWF, a nome del "Comitato Interregionale contro l'Alta Velocità Milano-Genova" ha consegnato copia delle stime emesse dal porto di Genova relative alle previsioni di incremento dei traffici. Su tali previsioni di incremento si basa la richiesta di costruzione del famigerato "Terzo Valico".

Già in data 31 gennaio 2000 il "Comitato Interregionale contro l'Alta Velocità Milano-Genova", il WWF Italia e l'Associazione "La Nostra Terra" presentavano un'analisi molto particolareggiata delle previsioni di incremento sopracitate dalla quale si può dedurre che da parte dei fautori del "Terzo Valico" ci si trova di fronte anche ad una sovrastima dei traffici previsti (se ne consiglia la lettura).

Dino Frambati per il "Comitato spontaneo Ligure-Piemontese per la valorizzazione e la salvaguardia della Val Borbera" ha ribadito il no deciso al colossale prelievo di ghiaia per il "Terzo Valico"; precisando inoltre che la normale movimentazione di ghiaia per la manutenzione dell'alveo del Borbera è e deve restare una questione completamente separata.

Angelo Albasio per il comitato di Novi ha segnalato che esistono già ora problemi agli edifici posti vicino alla massicciata FS di Novi (infiltrazioni d'acqua, vibrazioni).

Roberto Stretti per l'Associazione "Alta Voracità - Contro questo Terzo Valico" ha ricordato la superficialità della progettazione di questa opera, facendo notare tra l'altro la mancanza di studi geologici degni di tale nome ed eseguiti in profondità lungo tutto il tracciato della galleria.

Ha poi chiesto notizie della Voltri-Ovada, in quanto inserita dall'Unione Europea tra le principali vie per il traffico merci che attraversa la Pianura Padana (via Ovada-Alessandria-Novara-Domodossola).

Come si legge nella relazione WWF-Comitati del 31 gennaio precedentemente citata: "... è stata scelta dalla CEE per i finanziamenti comunitari ed oggi viene sistemata per il passaggio degli high-cube, con un investimento di 35 miliardi ...".

Stretti ha inoltre ricordato come lo stesso allora ministro Ronchi, durante l'audizione alla Commissione Trasporti della Camera del 25-11-97, valutò che il potenziamento e ammodernamento delle linee storiche dei Giovi e Voltri-Ovada, avrebbe portato ad una potenzialità di 400 treni al giorno contro la stima dell'autorità portuale di 125-175 al giorno.

A quest'ultimo intervento gli interlocutori sono apparsi contrariati. Anche in questa occasione si è manifestata la sindrome del sacro dogma dell'"Alta Capacità Rivelata" si è cioè avuta ancora una volta la netta sensazione che il mettere in dubbio l'opportunità dell'opera sia argomento non gradito.

Al termine degli interventi, Cavallera ha dichiarato che il demanio idrico della Val Borbera è passato alle dirette competenze della Regione per cui da essa, in base al piano di bacino, e alla legge regionale, n.40 del 1998 che regola le cave e l'approvvigionamento materiali per le grandi opere, dipendono le decisioni finali.

Ha inoltre confermato di essere a conoscenza del fatto che la valle (anche nel tratto minacciato dai prelievi) è sede di biotopi sottoposti a vincolo ambientale-paesaggistico.

L'ing. Perotto, a proposito dei problemi attuali delle case vicino alla massicciata FS di Novi (infiltrazioni d'acqua, vibrazioni), ha espresso l'intenzione di organizzare un

incontro con le FS, il Comune e il Comitato (di Novi), perchè *"per legge, le FS devono risolvere questi problemi"*.

Per quanto riguarda il progetto del terzo valico ha dichiarato che da parte loro (Regione) c'è grande preoccupazione per l'aspetto idrico e geologico e nelle osservazioni si chiedono studi geologici e idrogeologici approfonditi, precisi e completi *"senza i quali il problema non è risolvibile"*.

Quindi, nel complesso, si è potuto constatare che almeno alcune delle obiezioni sollevate dai Comitati contro il "Terzo Valico" sono state recepite e figureranno nella stesura delle osservazioni a livello Regione.

E' in questa occasione che ha suscitato scalpore l'affermazione dell'ing. Perotto sulle cave in val Borbera, per cui, in Regione, sarebbero stati il presidente di quella Comunità Montana ed alcuni sindaci (di cui non ha fatto i nomi) a chiedere di prelevare ghiaia.

Cavallera ha infine dichiarato che la Regione esprimerà parere alla prima riunione di giunta e si è detto disponibile ad altri incontri.

Veniamo infine alla seduta pubblica del Consiglio della Comunità Montana Valli Borbera e Spinti di sabato 20 maggio, ore 21.

Durante il Consiglio i cittadini hanno potuto esprimere la loro opinione.

Ordine del giorno: Progetto "Alta Capacità" Milano-Genova-Terzo Valico - Studio di compatibilità ambientale in relazione alla salvaguardia e la valorizzazione della Val Borbera.

La seduta si è aperta con i consiglieri arroccati in posizione fortemente difensiva, tanto da dare la sensazione di ritenersi sul banco degli accusati.

D'altra parte il sorgere di Comitati per questioni che sono normalmente di competenza degli eletti nelle istituzioni denota come minimo una sfiducia in esse.

Dopo l'ottimo intervento letto dal rappresentante del "Comitato spontaneo Ligure-Piemontese per la valorizzazione e la salvaguardia della Val Borbera" (il cui testo, inviato alla stampa, è un'altra delle letture consigliate), la discussione ha iniziato inevitabilmente a ruotare intorno alla famigerata frase dell'ing. Nicolini a pag. 64 del progetto Co.Civ. presentato ai Comuni.

Il semplice riferire poi, da parte del giornalista dott. Dino Frambati, che tale concetto era stato ampiamente ribadito ad Alessandria dai rappresentanti della Regione, ha dato, come si suol dire, fuoco alle polveri.

Comunque non vogliamo qui dilungarci. La riunione nel complesso è risultata corretta, con numerosi e qualificati interventi e, soprattutto, grandemente costruttiva.

Il Consiglio ha infine presentato una delibera sull'ordine del giorno. La delibera è stata approvata con voto unanime.

Essa ricalca le "Osservazioni allo studio di impatto ambientale relativo al progetto di terzo valico ferroviario tra Liguria e Piemonte funzionale al sistema di trasporto ad Alta Capacità" emesse dalla Comunità Montana Val Borbera e Valle Spinti (protocollo n. 863 in data 27 marzo 2000) e inviate ai Ministeri dell'Ambiente e dei Trasporti, alla Provincia di Alessandria ed alla Regione Piemonte, in cui tra l'altro si dichiara categoricamente che *"... il Consiglio della Comunità Montana respinge il progetto di prelievo di ghiaia da questo territorio ritenendolo non sostenibile sotto i profili ambientale ed economico ..."*.

E inoltre: *" che l'eccessività del prelievo comporta una altrettanto insostenibile attività di trasporto al frantoio previsto in Borghetto e di qui ai cantieri: la stima circa la*

movimentazione di centinaia di automezzi al giorno attraverso alcuni centri abitati (Borghetto e Vignole) e l'utilizzo di una rete viaria "fragile" come quella provinciale e comunale non può che indurre ad una ferma opposizione. "

Tra le richieste contenute nelle osservazioni (che per motivi di spazio citiamo parzialmente, invitando comunque i cittadini a leggersele per intero) compare quella di *"un'adeguata informazione sui benefici dell'opera in progetto a fronte dei costi richiesti, nella consapevolezza che in caso contrario risulterà quasi impossibile il coinvolgimento delle comunità locali in progetti che dovrebbero avere un ruolo strategico nello sviluppo nazionale dei prossimi decenni"*.

Non vi è cioè una chiusura totale al dialogo, ma esso vi è fortemente condizionato.

Ciò contribuisce a mettere a tacere le voci di una acquiescenza nei confronti dei fautori del cosiddetto "Terzo Valico".

A questo punto, per fare chiarezza, dichiarazioni verbali "di parte" come quella attribuita a Co.Civ. cui ha fatto eco un "super partes" come il già citato ing. Perotto della direzione Trasporti della Regione Piemonte, sarebbe opportuno figurassero in un pubblico confronto in presenza dei chiamati in causa.

E, visto che le voci sono tante e discordanti anche nella generalità degli altri siti interessati dal Tortone "Terzo Valico", stiamo prendendo visione, forti dell'articolo 425 della Legge sulla Trasparenza, delle delibere a tal proposito emesse da quelle Amministrazioni comunali.

Delle osservazioni sopra citate abbiamo copia, e comunque sono state pubblicate a cura della stessa Comunità Montana sul suo periodico trimestrale "Comunità Montana VALLI BORBERA e SPINTI" (anno 12 n.1) uscito nella seconda metà di aprile.

Dello stesso periodico ci trova sostanzialmente d'accordo anche il contenuto dell'articolo "Alta capacità ... di confondere" a firma dell'assessore all'Ambiente Giorgio Serratto, integrato dal trafiletto "Gli assenti hanno sempre torto".

Cogliamo qui l'occasione dataci dall'assessore Serratto per dissociarci dalla fasulla *"... camicia verde di qualche noto (?) personaggio"* associandoci invece all'esortazione che *"... Meglio farebbero, certi consiglieri che non hanno mai partecipato alle sedute del consiglio della Comunità Montana, a esprimere la propria opinione nelle sedi istituzionali, anziché nelle piazze o al bar"*.

Associazione "Alta Voracità - Contro questo Terzo Valico"
Sede: Loc. Vallegge n° 31 Gavi (AL) – cap 15066 – Tel. 0143/64.33.82

Il presidente – *Stretti Roberto*

Vuolsi così colà ...

(Appunti sulla "Proposta di atto deliberativo per la giunta regionale" (Regione Piemonte) dell'Assessorato Trasporti, Viabilità e Comunicazioni, Direzione Trasporti, Settore Grandi infrastrutture ferroviarie; avente per oggetto il parere relativo al progetto di "Alta Capacità Milano-Genova III Valico Genova-Arquata Scrivia-Novì Ligure" presentato dalla società Co.Civ. Cui segue Testo Delibera num.provisorio 50084 - Non compare la data, il fax è del 5 giugno 2000)

Giovedì 1 giugno 2000:

La Giunta regionale del Piemonte delibera con voto unanime che il "Terzo Valico" s'ha da fare.

Da pag.11 della delibera:

"La Giunta regionale, condividendo le argomentazioni dei Relatori

visto l'art. 6 della L. 349/86;

visto il D.P.C.M. 377/88 e s.m.i;

vista la L.R. 40/98

*con votazione espressa nei termini di legge, unanime
delibera*

- *di riconfermare l'interesse strategico, sotto il profilo trasportistico, per il progetto relativo alla linea ferroviaria ad "Alta Capacità Milano-Genova", III Valico Genova-Arquata Scrivia-Novì Ligure", presentato dal Consorzio COCIV con sede legale in Genova, Via C.R. Ceccardi n. 4/16, e di confermare la scelta sulla soluzione "C" proposta;*
- *di ritenere, ai sensi e per effetti dell'art. 6 della L. 349/86, per i motivi indicati in premessa, che l'opera sia compatibile sotto l'aspetto ambientale, solo a seguito dell'adozione delle specifiche condizioni di seguito riportate:".*

(le condizioni sono 16 e sono qui state omesse per motivi di spazio, la deliberazione sarà pubblicata sul BU della Regione Piemonte).

Il "Terzo valico" s'ha da fare perchè si ipotizza che il porto di Genova prima o poi entri in funzione e "Rivalta Scrivia", insieme a "Novi S.Bovo" e "Alessandria Smistamento" sarebbero di importanza vitale.

Nulla di nuovo quindi. Il Sacro Dogma dell'"Alta Capacità Rivelata" è giunto alle sue estreme conseguenze.

E' risultato sin troppo evidente che per alcuni, *(da imporre ai molti)* ...

esiste solo la loro "Galleria Flavia", il loro "Terzo Valico". E' questa l'Unica, è questa la sola "Alta Capacità", **non si discute.**

Alcune argomentazioni dei Relatori:

a pag. 3 si legge: "... è stata riaffermata la validità trasportistica della realizzazione di una nuova linea di attraversamento dell'Appennino, per i traffici, soprattutto merci, connessi allo sviluppo della movimentazione portuale.

Dagli approfondimenti progettuali per la realizzazione del III Valico sono stati individuati tre possibili corridoi: Ovada, linea Genova-Novì Ligure via Arquata "Succursale" e linea dei "Giovi".

Dal confronto tra le diverse ipotesi alternative sui diversi corridoi analizzati è poi emersa l'impercorribilità dell'ipotesi di raddoppio della attuale linea Voltri-Ovada-Alessandria, in ragione degli standards tecnici da perseguire, delle differenze sotto il profilo funzionale, economico, geologico, idrogeologico ed ambientale relative alle

altre varianti che sono state parametrare al fine di individuare il corridoio e la soluzione perseguibile per l'approfondimento delle progettazioni. "

Abbiamo verificato di aver copiato esattamente quanto sopra e vi possiamo assicurare che non abbiamo commesso errori.

a pag. 4 si legge, **a proposito di "alcune significative criticità"**:

"... - l'impossibilità di smaltimento rapido del traffico merci attuale, soprattutto per quanto riguarderà il porto di Voltri (con utilizzo dello scalo merci di Alessandria); ...".

(smaltimento ... attuale, per quanto riguarderà ...)

Si nota un leggero stato confusionale tra passato, presente e futuro.

Qui non vengono, come al solito, presentati dei dati da verificare e discutere.

Possiamo comunque fornire una traccia per un'eventuale discussione:

corre voce che in effetti per il porto di Voltri le FF.SS. siano gravate di costi improduttivi, in quanto sono molti i casi di treni merci soppressi, con conseguente personale inutilizzato da pagare ugualmente.

Ci si dice: "è la lobby del trasporto su gomma ecc.. ecc..".

Comunque dal porto di Voltri sono segnalati nelle 24 ore, in partenza, 5 treni; uno al mattino, due al pomeriggio, due notturni.

a pag. 7 si legge che **non si hanno dati geologici perchè non si è avuto il permesso di scavare tutta intera la galleria.**

Testuale:

"... Purtroppo non sono stati completati i cunicoli esplorativi "Val Lemme" e "Castagnola", ... Si sottolinea invece la necessità del completamento degli stessi che oltre a fornire un elevato numero di dati permetterebbe di effettuare, da cunicolo a cunicolo, una serie di indagini geofisiche per la caratterizzazione del tratto di galleria tra essi compreso. ... "

Si ricorda che invece di ciò che qui viene gabelato per piccoli "cunicoli esplorativi per indagini geodiagnostiche" (e, come tali, autorizzati dai tre comuni di Mignanego, Fraconalto e Voltaggio), sono state in realtà realizzate tre grandi gallerie di servizio per lo scavo della galleria vera e propria (che prenderebbe il nome di "galleria Flavia").

Galleria che ha già bruciato 130 Miliardi di denaro pubblico, appunto nei suoi tre "cunicoli esplorativi per indagini geodiagnostiche" facenti capo rispettivamente:

- 1) Cantiere di Paveto, comune di Mignanego.
- 2) Cantiere di Castagnola (fondovalle, lato Borgofornari) comune di Fraconalto.
- 3) Cantiere di Vallerone (presso la cava di Voltaggio) comune di Voltaggio.

Anche quei 130 Miliardi già scavati non hanno comunque fornito nessun dato geologico (da pag.7: ... *Peraltro nel SIA non sono stati riportati i dati sino ad oggi raccolti dalle indagini condotte durante lo scavo della prima parte dei cunicoli. ...*), ed i dati presenti nel SIA appaiono scopiazzati da un qualche libro di geologia generica. (da pag.7: ... *Pertanto la caratterizzazione geolitologica, strutturale, geotecnica ed idrogeologica delle formazioni geologiche attraversate appare nel SIA basata soltanto su rilievi di superficie su dati bibliografici. ...*).

Interessante a pag.10 quanto si legge al punto 13:

"... evitare il drenaggio delle falde intercettate, qualora le tecniche d'impermeabilizzazione e/o contenimento degli afflussi idrici ipotizzate in progetto si rivelassero insufficienti o impraticabili, dovranno essere messe in atto soluzioni tecniche che consentano la raccolta delle acque defluenti verso le destinazioni o gli usi più compatibili con la qualità delle medesime; ...".

In passato, con facile battuta, avevamo scritto che:

"Se consideriamo che il vero problema che assilla Genova e i genovesi, al di là del loro improbabile porto, è la cronica mancanza d'acqua, la prospettiva di succhiarsi via la nostra con una cannuccia lunga 35 chilometri è per essi una prospettiva senz'altro allettante."

Quella che per noi, nel nostro precedente articolo era stata presentata, grottesca quanto volete, ma comunque come una battuta, qui compare come una seria ipotesi tecnica.

Nella delibera, di viabilità non se ne parla (dove passerebbero le centinaia di enormi camion da e per i cantieri?), Rigoroso rimane inglobato nel suo enorme cantiere, la Val Borbera appare sempre sotto la spada di Damocle (un po' meno instabile, ma pur sempre incombente), Voltaggio avrà comunque il suo bel monte rifatto all'amianto e con effetto "Sarno" incorporato.

Comunque, facciamo notare che per l'ennesima volta siamo qui impegolati nel "come farlo" questo buco multimiliardario, nessuno degli interlocutori ha mai accettato di metterne in discussione l'opportunità.

Quegli stessi Consigli Comunali che hanno votato NI' al progetto, nelle loro delibere-fotocopia, simili tra di loro persino nella stessa cronologia delle argomentazioni, sino agli stessi errori di ortografia, si sono ben guardati dall'uscir fuori dal tema loro assegnato, mettendo in dubbio l'opportunità di un'opera destinata a sconvolgere la vita dei loro amministrati.

Progetto presentato da Co.Civ. e l'emendamento Bersani?

"Terzo Valico"

Interpellanze sulla Delibera della Regione Piemonte

La nostra Associazione ha in cantiere numerose iniziative per sensibilizzare l'opinione pubblica e le autorità politiche e istituzionali sul problema del Terzo Valico, a seguito della recente delibera Regione Piemonte.

Presentiamo qui un primo stralcio dei testi che intendiamo sottoporre all'attenzione degli Enti interessati (Comuni, Province, Regioni, Ministero dell'Ambiente, Governo) in seguito alla delibera relativa al progetto di "Alta Capacità Milano-Genova III Valico Genova-Arquata Scrivia-Novì Ligure" presentato dalla società Co.Civ. (num.provvisorio 50084) .
(In questa prima parte sono riportate in particolare le problematiche del sito di Voltaggio).

1) - A pag. 3 si afferma che il fine dell'opera è un qualcosa atto ad accentrare tutto il traffico merci della Liguria ("*porti liguri*"), per smistarli poi ad Ovest, Nord ed Est ("*Frejus, Sempione, Gottardo, Brennero*"), per poi concludere, al fondo della stessa pagina, che ciò è fatto "*in un'ottica di decongestionamento e fluidificazione del sistema ferroviario*".
Il termine "coerenza" qui appare sconosciuto.

2) - A pag 10 (e 11) punto 1 si chiede che la linea giunga da subito sino a Novì Ligure, e al punto 2 si chiede alle Ferrovie dello Stato il quadruplicamento della tratta Novì Ligure-Alessandria-Asti-Torino.
Che posti di lavoro può creare un treno in corsa, che non si ferma, che passa oltre?

3) - La delibera della Regione non prende minimamente in considerazione il gravissimo problema rappresentato dal traffico delle centinaia di enormi camion che ogni giorno, su strade ad essi inadeguate, transiterebbero nell'area compresa tra le cave di Pozzolo ed i cantieri di Voltaggio, coinvolgendo Novì Ligure, Serravalle, Gavi, le cave della Val Borbera, passando per Arquata al cantiere di Rigoroso, mettendo in costante pericolo la vita dei cittadini, oltre a renderne in pratica estremamente problematici gli spostamenti.

4) - Dell'impatto rappresentato dai "campi base" si ha un vago accenno a pag.10 punto 7: "*7. venga riveduta la localizzazione dei "campi base" previsti al fine di far rientrare la loro realizzazione nella logica della pianificazione urbanistica, verificando che ciascuna localizzazione sia esente da vincoli territoriali che potrebbero rendere impossibile l'occupazione fissa del territorio;*"

Frase alquanto sibillina che sottintende un intero ulteriore capitolo di problemi, questa volta riguardanti direttamente i residenti dei siti sede dei cantieri con annessi "campi base" (problemi sociali, ecologici, esasperati consumi dell'acqua dei preesistenti centri abitati).
E senza alcuna valida contropartita; l'eventuale fonte di lavoro sarebbe comunque a termine, pagata a carissimo prezzo, e comunque, non trattandosi di zone minerarie, i residenti non hanno certo i requisiti tali da essere assunti (il patentino di minatori).

Prendiamo un caso che può considerarsi emblematico: i cantieri di Voltaggio.

Una popolazione residente di circa 800 abitanti, effettiva intorno ai 500, si ripopola nei mesi estivi, ed ha già per ciò periodicamente problemi con l'acqua.

A Voltaggio sono previsti due campi base per un totale di 760 persone, cui vanno aggiunte le 310 della zona a monte (Pian dei Grilli) che gravita su Voltaggio, per cui arriviamo alle 1070 nuove presenze.

Quindi un angusto fondo valle normalmente abitato da 500-800 persone, di colpo si trova a doverne reggere 800+760+310 (tot.1870) non male come impatto!

Ovvio è in casi come questo l'insorgere di problemi, a volontà ed assortiti (di circolazione, di convivenza, di ordine pubblico, sanitari ... di acqua, ecc... ecc... ecc...).

Già ora l'incremento dei consumi d'acqua previsti nel progetto, per i due cantieri e "campi base" di Voltaggio è di 310 metri cubi al giorno.

E per i lavori in galleria, per il calcestruzzo, ecc... è sin troppo facile prevedere che tali cifre sono fortemente per difetto.

5) - Nella Delibera, a proposito delle discariche di smarino, è apprezzabile il rifiuto della realizzazione di nuove e l'indicazione di ipotesi alternative. Pag. 10 (e 12) punto 15:

"15.venga ridefinito il piano dei siti di discarica, privilegiando l'ipotesi di conferire ai porti tutto il materiale di cui questi necessitano per i loro previsti ampliamenti e mantenendo solo le localizzazioni che effettivamente si pongono come riqualificazione di un'area degradata , eliminando invece quelle che comporterebbero modificazioni della morfologia originaria del territorio."

Noi non riteniamo però opportuna la "riqualificazione" del versante Est del Monte delle Rocche (ex cava Cementir) di Voltaggio.

Nel caso specifico del "ripristino ambientale", con 2.500.000 metri cubi di smarino, previsto nella ex cava a parete Cementir di Voltaggio, si obietta che, non trattandosi di opera soggetta a regolare controllo e manutenzione, bensì di una discarica che deve durare un tempo indefinito, è da scartare l'ipotesi di sistemazione a "terre armate" in quanto ciò innescherebbe una calamità naturale latente (tipo "Sarno"), poiché in natura non esistono inclinazioni di materiale non litificato superiori ai 30°; oltre a questo limite si hanno smottamenti e frane; che nel caso specifico prenderanno "fatalmente" il via con il deterioramento del dispositivo "terre armate".

(... solo dando alle terre angoli "naturali" di sicurezza delle scarpate è possibile assicurare una durata indefinita dell'opera.)

In tutti i casi una montagna all'amianto a ridosso di un centro abitato, è già di per sé un atto criminale.

Infatti le gallerie potrebbero attraversare le serpentiniti (presenti in zona), "tipi litologici suscettibili di contenere minerali amiantiformi" (contenenti amianto) con conseguente impegno aggiuntivo di risorse per la "mitigazione e messa in sicurezza durante lo scavo e la collocazione a dimora definitiva del marino".

(nel caso, si otterrebbe ovviamente un bel risparmio di tempo e denaro non dicendo niente a nessuno ed esponendo all'amianto prima gli ignari operai e poi gli ancor più ignari cittadini esposti alle discariche del marino).

L'esperienza passata, con la cava Cementir in attività, ha dimostrato come le polveri di quel sito investano direttamente ed abbondantemente l'abitato di Voltaggio, posto a ridosso, proprio allo sbocco di quella valle.

Inoltre, il monte all'amianto e di dubbia stabilità, si troverebbe a distanza inferiore ai 150 mt dal torrente Lemme (vincoli ambientali e idrogeologici L.R. 45/89 e vincoli ex D.Lga 490/99 riferiti a distanze inferiori ai 150 mt dai corsi di acque pubbliche) pag. 6; per di più, il torrente Lemme è a rischio di esondazione ed ha una dinamica torrentizia (siti a rischio

esondazione CBP2, CBP3,CSP3,tutti nel comune di Voltaggio) pag. 8; il sito CBP2 è proprio la ex cava Cementir.

Ad integrazione dei problemi incombenti sullo specifico sito di Voltaggio, c'è da notare che la zona dalla Barchetta in Borlasca (interessata dalla seconda delle due gallerie di servizio previste in zona) è ricca di sorgenti.

Ora: una galleria scavata dentro le falde acquifere drena immancabilmente ed irrimediabilmente le stesse e le acque defluiscono (ovviamente) nel verso della pendenza della galleria.

Di ciò, oltre alle conoscenze geologiche, fanno testo le esperienze fatte in tutto il mondo, nel corso di oltre cento anni con tutti i precedenti trafori (Geologo Dott. Maifredi).

Il "*limitare al minimo l'eventuale emungimento*" (pag. 9) o raccogliere le acque per mandarle "*verso le destinazioni o gli usi più compatibili*" (pag,10 e 12) non tranquillizza, anzi suona esplicitamente a conferma di un timore: che non avremo più l'acqua perchè verrà dirottata verso Genova, che avrà così risolto, a danno nostro, la sua perenne ricerca di acqua.

A pag. 7 si legge che la discarica di Fraconalto (riempimento della vallata) è stato dichiarato idoneo ai sensi della L.R. 45/89 ed autorizzato con D.D. n. 295 del 10/4/98.

Vediamo che sia solo di smarino della galleria e non di altro.

Della cava-discarica di Pozzolo non si parla esplicitamente (si deduce comunque che la cava la renderà "zona degradata", la discarica di smarino la "riqualificherà"). Niente da eccepire, però, anche in questo caso, visti i precedenti di quelle zone, sarebbe opportuno chiarire che se discarica deve essere, lo sarà solo di smarino della galleria e non di altro.

6) - La ghiaia della Val Borbera è un problema che va disgiunto e affrontato separatamente dal progetto del Terzo valico.

7) - Ribadiamo che non c'è una lira di stanziamento, l'impegno economico si prospetta colossale e non basterà la sola finanziaria di un anno a coprirlo.

Con la Torino-Lione che necessita di fondi parrebbe opportuno che la Regione Piemonte pensi ad impegnare lì le già scarse risorse, sospendendo il delirio "Terzo Valico", motivando ciò semplicemente con l'effettiva mancanza di soldi, in attesa di tempi migliori.

Vuolsi così colà ... parte seconda

Martedì sera (27 giugno) a Palazzo Guasco in Alessandria, gli Assessori ai Trasporti ed all'Ecologia della Regione Piemonte hanno accettato di discutere del "Terzo Valico" con i movimenti ambientalisti, alla luce della recente Delibera regionale.

Facciamo un necessario preambolo per focalizzare la situazione al momento della riunione. Citiamo da uno dei nostri precedenti articoli:

Giovedì 1 giugno 2000: La Giunta regionale del Piemonte delibera con voto unanime che il "Terzo Valico" s'ha da fare.

Da pag.11 della delibera:

"La Giunta regionale, condividendo le argomentazioni dei Relatori

visto l'art. 6 della L. 349/86;

visto il D.P.C.M. 377/88 e s.m.i.;

vista la L.R. 40/98

*con votazione espressa nei termini di legge, unanime
delibera*

- *di riconfermare l'interesse strategico, sotto il profilo trasportistico, per il progetto relativo alla linea ferroviaria ad "Alta Capacità Milano-Genova", III Valico Genova-Arquata Scrivia-Novi Ligure", presentato dal Consorzio COCIV con sede legale in Genova, Via C.R. Ceccardi n. 4/16, e di confermare la scelta sulla soluzione "C" proposta;*
- *di ritenere, ai sensi e per effetti dell'art. 6 della L. 349/86, per i motivi indicati in premessa, che l'opera sia compatibile sotto l'aspetto ambientale, solo a seguito dell'adozione delle specifiche condizioni di seguito riportate:".*

Il "Terzo valico" s'ha da fare perchè si ipotizza che il porto di Genova prima o poi entri in funzione e "Rivalta Scrivia", insieme a "Novi S.Bovo" e "Alessandria Smistamento" sarebbero di importanza vitale.

Nulla di nuovo quindi. Il Sacro Dogma dell'"Alta Capacità Rivelata" è giunto alle sue estreme conseguenze.

E' risultato sin troppo evidente che per alcuni, *(da imporre ai molti)* ...

esiste solo la loro "Galleria Flavia", il loro "Terzo Valico". E' questa l'Unica, è questa la sola "Alta Capacità", **non si discute**.

Fin qui la citazione di quanto da noi osservato (e scritto) le settimane precedenti l'incontro.

E invece martedì sera a Palazzo Guasco in Alessandria, si è finalmente discusso.

Presenti WWF Italia, "La Nostra Terra" il "Comitato Interregionale contro l'Alta Velocità Milano-Genova" ed i comitati contro il "Terzo Valico" sorti recentemente.

Interlocutori: l'Assessore ai Trasporti della regione Piemonte Casoni e l'Assessore all'Ecologia Cavallera.

Già la presenza dell'Assessore Casoni preludeva al dialogo tanto inseguito e mai sino a quel momento ottenuto, sull'opportunità dell'opera.

L'Assessore Cavallera, dopo un primo tentativo di buttare la discussione sull'ecologico, accettava la richiesta degli ambientalisti di passare la parola all'Assessore ai Trasporti.

Il tema della discussione è così diventato: "questa linea ... serve?".

Ne è scaturito un dibattito molto articolato e particolareggiato, il cui resoconto, per motivi di spazio, daremo nel prossimo articolo.

Per l'ambientalismo la discussione è stata sostenuta principalmente da Imperiale e Milano (Le argomentazioni ed i dati di riferimento furono resi pubblici già cinque mesi fa con le dettagliate "Osservazioni dei Comitati Civici e delle Associazioni Ambientaliste" sul progetto di Terzo Valico presentate all'attenzione degli Enti Locali e dei Media in data 31 gennaio 2000 e tutt'ora a disposizione di chiunque ne faccia richiesta).

Due ore di pacata e correttissima discussione sull'opportunità dell'opera hanno evidenziato l'esilità ed in definitiva l'insostenibilità delle tesi dei fautori di questo "Terzo Valico", non è stato neppure necessario arrivare al confronto delle cifre dei traffici veri e presunti.

Gli ambientalisti, di fronte ad una controparte qualificata, hanno potuto dimostrare la validità delle loro argomentazioni.

Cavallera, al termine della discussione, ha giustamente e correttamente osservato che comunque il "Terzo Valico" si fa lo stesso.

(Testuale: "... beh, alla fine ognuno è rimasto sulle sue posizioni ...").

Riteniamo superflui i commenti, faremmo torto al lettore.

Ci è venuto spontaneo mettere in relazione una frase da un notissimo trattato Galileiano con la situazione attuale:

questo rapporto sull'inutilità del Terzo Valico *"è così ben argomentato e ben presentato che, se Aristotile non avesse detto diversamente quasi quasi crederei ciò essere vero."*

Associazione "Alta Voracità - Contro questo Terzo Valico"
Sede: Loc. Vallegge n° 31 Gavi (AL) – cap 15066 – Tel. 0143/64.33.82

Il presidente – *Stretti Roberto*

San Francesco e il Lupo

Avevamo già subito negli anni passati i disagi derivatici dallo scavo delle gallerie di servizio della galleria Flavia-Terzo Valico (allora "Alta Velocità passeggeri") che furono bloccate nel luglio 1998, dal decreto di impatto ambientale negativo (e "*non utilità dell'opera*"); Edo Ronchi, Ministero dell'Ambiente. Ma eravamo allora nella veste di cittadini disinformati che semplicemente e passivamente subivano un disagio che si riteneva funzionale al benessere collettivo.

Nel gennaio 2000, venendo per la prima volta a diretto contatto con questa storia suscitò la nostra perplessità il constatare come un'opera indispensabile ed ampiamente giustificata fosse gestita dai responsabili alla stregua di un segreto militare. E gli avvenimenti successivi non hanno certo contribuito a dissipare questa perplessità, ma di ciò, se necessario, scriveremo in futuro.

E' recentissima la notizia che la Commissione di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) del Ministero dell'Ambiente ha per la terza volta bocciato il progetto.

Clamoroso: un'opera urgente da cui dipende il benessere di intere popolazioni, non riesce, ormai da anni, e per tre volte consecutive, ad essere realizzata per difetto di progettazione.

Sull'argomento "Terzo Valico" i Comitati molto hanno scritto ed è possibile che ancora molto siano chiamati a scrivere.

Noi, come Associazione "Alta Voracità - Contro questo Terzo Valico", abbiamo scritto la nostra parte. I nostri scritti sono stati regolarmente resi pubblici e distribuiti; e, ancorchè ormai datati, sono tutt'ora tutti a disposizione. Se poi in questa "Era informatica" qualche navigatore di Internet si recasse presso il Sito Web <http://digilander.iol.it/altavoracita/> lì troverà corposa raccolta delle nostre argomentazioni.

Da quanto appena detto riteniamo inutile ed oltremodo tedioso per il lettore ridiscutere qui i punti di vista sul "Terzo Valico" dei Comitati, degli Ambientalisti, del WWF, rispetto al punto di vista dei fautori di tale opera; come giustamente ebbe a suo tempo ad osservare l'Assessore Cavallera: "... alla fine ognuno è rimasto sulle sue posizioni ...".

La terza fase dell'attacco (al buon senso ed al nostro portafoglio) che si è appena conclusa, se non altro ha scaraventato allo scoperto decine di personaggi minori altrimenti insospettabili rendendoli identificabili per il futuro.

La quarta (e questa volta probabilmente decisiva) fase deve trovarci preparati e su posizioni rafforzate.

Considerando la, per certi versi ammirevole (ancorchè largamente giustificata), perseveranza dei fautori del "Terzo Valico" e prendendo atto dell'ormai consolidata ciclicità biennale (tre progetti in sei anni), possiamo ragionevolmente supporre che l'attacco finale verrà sferrato nel 2002.

E nel bel mezzo di questo titanico contendere (titanico per l'entità dell'opera, per le somme necessarie, per la statura di personaggi ad essa interessati) ti salta fuori tal geometra Dario Ubaldeschi di Novi Ligure che dichiara (sul settimanale "Il nostro GIORNALE" datato 16 settembre 2000, pag. 17, articolo intitolato "Perchè bisogna dire sì al Terzo Valico") di non accettare la denominazione "Alta Voracità"; testuale:

"prefigurando con ciò una ruberia diffusa su dette opere, ma di là da venire" (sembra la definizione presa da un vocabolario).

Già, con le elezioni incombenti è comprensibile che un orfano cerchi di accasarsi. Il guaio (per lui) è che in imminente periodo elettorale, in queste zone il Terzo Valico è argomento da evitare accuratamente e suscitare un vespaio dopo che la cosa è stata messa prudentemente ed elegantemente a tacere (almeno per il tempo necessario) non è molto saggio e non risulterà certamente gradito ai veri detentori del potere.

Il personaggio era accreditato per una immagine di molto superiore a quella qui manifestata; ciò depone a sfavore del suo elettorato (se mai ne ha avuto).

Lirico, di impronta fortemente bucolica, con l'argomento ecologia, ma non toccate i presunti (da lui) interessi dei potenziali fornitori d'asilo (elettorale).

Il Nostro termina sentenziando: "... quindi se si hanno notizie di ciò si deve andare dal magistrato ...".

Per quel che ci riguarda, la sensazione che abbiamo riportato in questi mesi è che si abbia a che fare con seri professionisti, che di "notizie di ciò" non ne lasciano granchè in giro.

A tal proposito abbiamo avuto modo di ascoltare (e leggere) le argomentazioni di un Magistrato: il Giudice Ferdinando Imposimato; come è ormai divenuta nostra consuetudine, questa volta la lettura consigliata è proprio il libro di Ferdinando Imposimato. Non ne citiamo il titolo per non urtare la sensibilità del nostro geometra, sappiate comunque che tale libro ha già avuto due ristampe nel breve arco di tempo di due mesi dalla sua uscita (uscita novembre 1999, 2 ristampe entrambi dicembre 1999), i coautori sono Giuseppe Pisauro e Sandro Provisionato, la casa editrice è "KOINè nuove edizioni"; lire 28000 (forse un po' caro, ma ne vale la pena).

Associazione "Alta Voracità - Contro questo Terzo Valico"
Sede: Loc. Vallegge n° 31 Gavi (AL) – cap 15066
Tel. 0143/64.33.82
E-mail: altavoracita@libero.it
Sito Web: <http://digilander.iol.it/altavoracita/>

Il presidente – *Stretti Roberto*

La guerra continua

Terzo Valico: la guerra continua, e con una convergenza di azioni da parte del partito trasversale dei terzovalicisti che fa presagire trattarsi dell'attacco finale, da noi atteso invece non prima del dopo-elezioni del 2001.

L'impegno dell'Associazione "Alta Voracità" resta immutato, il coordinamento con le altre Associazioni e Comitati e' ormai consolidato e notevolmente produttivo.

Prova ne siano gli ultimi documenti-denuncia collettivamente sottoscritti, del tentativo in atto di aggirare il parere vincolante della Commissione ministeriale di Valutazione di Impatto Ambientale ed indire ugualmente a brevissima scadenza la Conferenza dei Servizi al fine di dare comunque il via ai lavori del famigerato "Terzo Valico".

Circostanziati documenti inviati, nel corso degli ultimi due mesi, sia al Presidente della Commissione ministeriale di V.I.A. che ai ministri competenti.

Vediamo ora di segnalare gli ultimissimi sviluppi di una situazione che si può ormai ben definire "da 8 settembre 1943":

Il "Terzo Valico" è stato bocciato dal parere vincolante del V.I.A., non si fa più, anzi si fa, ed al più presto: la guerra continua.

Non lasciatevi prendere dal panico, vediamo di capirci:

(i dati sono recentissimi e compaiono nel nostro ultimo documento trasmesso a tutti i sindaci dei Comuni coinvolti dal cataclisma "Terzo Valico").

- 1 ci risulta un tentativo per introdurre in Senato un emendamento all'art. 105 della Legge Finanziaria 2001 proposto dal Governo, che stabilisce l'immediata revoca della Concessione di Co.Civ., finalizzato a dilazionare al marzo 2001 l'effettiva rescissione del contratto, a suo tempo definito a trattativa privata, con Co.civ., consorzio costituito per realizzare la linea ad Alta velocità;
- 2 il 25 novembre Italferr, società di ingegneria delle FS SpA ha trasmesso ai Comuni interessati la Relazione di Inquadramento "Tratta A.C. Milano-Genova 'Terzo valico' Genova-Novi Ligure" che, a detta della stessa società ricalca nella sua integrità "il progetto già sottoposto a procedura VIA e conosciuto dagli enti" (pag. 15 della citata Relazione). Quindi, riproponendo il lacunoso e omissivo progetto presentato da Co.Civ. che il 5 settembre scorso era stato oggetto di "pronuncia interlocutoria negativa" ai sensi dell'art. 6 comma 4 del DPCM 27/12/1988;
- 3 la trasmissione del progetto avviene il giorno dopo dell'approvazione definitiva della Legge n. 340/2000 che agli art. 10 e 11 introduce norme di modifica della L. n. 241/1990 che limitano l'autonomia della procedura VIA stabilendo il termine conclusivo di 90 giorni per arrivare a un giudizio conclusivo sui progetti, anche subordinati alla VIA, che siano esaminati da Conferenza dei Servizi.

(In precedenza erano state pesantemente modificate le modalità di voto nella Conferenza dei Servizi, per cui in essa il singolo Comune dissenziente è destinato a non aver più voce in capitolo).

Si gioca nuovamente sui tempi: consultazione da parte degli interessati, presentazione di eventuali osservazioni e/o alternative e, finalmente superato lo scoglio della procedura di V.I.A., entro dicembre di corsa alla Conferenza dei Servizi; guarda caso il tutto, calcolato al millimetro, ci porta al marzo del 2001 (infatti dicembre 2000 più novanta fa marzo 2001).

Comunque il millantato "nuovo progetto" ci è già risultato ad un primo esame, a parte lo stralcio della val Borbera, la copia carbone del precedente e senza le richieste integrazioni che hanno provocato l'interruzione della procedura di V.I.A. , il progetto, cioè, continua a non esistere.

Si ha notizia che, nonostante ciò, dal lato ligure si continui ormai ossessivamente ad annunciare l'imminente apertura sul progetto "Terzo Valico" della Conferenza dei Servizi, probabilmente a Genova, entro dicembre, al fine di approvarlo (interviste e pubbliche dichiarazioni del ministro Bersani).

Sull'eventualità di una Conferenza dei Servizi che eufemisticamente definiremo "anomala", i Comitati e le Associazioni di Cittadini che vigilano su questa storia del "Terzo Valico", in un comune coordinamento, hanno emesso in questi giorni un'ultima denuncia, diretta nell'immediato agli Amministratori locali ed avente per oggetto:

richiesta di intervento pubblico per la conferma della revoca delle concessioni a Co.Civ. e contro l'uso strumentale della CDS per il vaglio del progetto del cosiddetto Terzo Valico (ciò è di molto peso in quanto lo slittamento al marzo 2001 della revoca è l'unico tassello che il partito trasversale dei terzovalicisti non è ancora riuscito a piazzare a completamento della sua strategia).

Tale denuncia/richiesta così esordisce:

"le nostre associazioni e comitati da anni impegnati nelle battaglie contro la realizzazione della linea ad Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Genova e per la revoca delle Concessioni ai general contractor per l'Alta Velocità le segnalano, con preoccupazione alcuni avvenimenti e atti che rischiano di inficiare le procedure partecipative e le osservazioni presentate in merito dalle amministrazioni locali e dai cittadini."

Seguono una circostanziata esposizione dei fatti da noi citati in questo articolo e la richiesta di:

"1- prendere pubblicamente posizione affinché sia respinta qualsiasi manovra dilatoria in deroga a quanto previsto dall'art. 105 della Legge Finanziaria 2001 che va in discussione nell'Aula del Senato a partire dall'11 dicembre p.v.e di opporsi a un uso strumentale della CDS che limiti e eluda le osservazioni critiche e le opposizioni delle amministrazioni locali e dei cittadini;

2- consentire a nostri rappresentanti di svolgere un breve intervento informativo in occasione di una riunione aperta del consiglio comunale."

Il documento è a firma di:

Comitato spontaneo di Novi Ligure per il No al III Valico.

Comitato di Franconalto.

Coordinamento interregionale No al supertreno.

Comitati contro l'Alta Velocità della Valpolcevera – Genova.

Comitato dei cittadini di Novi-Merella.

Stefano Lenzi – segretario WWF Liguria.

Enzo Messina – FLTU-CUB.

Renato Milano – referente WWF di Novi Ligure.

Comitato spontaneo di Arquata Scrivia e Rigoroso contro la linea ad AC.

Associazione di Gavi contro l'Alta Voracità.

Comitato per la difesa del territorio di Campomorone.

Comitato spontaneo per la valorizzazione e la salvaguardia della Val Borbera.

L'intera documentazione, come sempre, è in nostro possesso, a disposizione di chiunque ne faccia richiesta.

Segnaliamo infine, per il versante genovese, la conferenza stampa indetta dal WWF nella sua sede di Genova mercoledì 6 dicembre tesa a contrastare la disinformazione che ha

raggiunto toni apologetici di esaltazione della bontà del "Terzo Valico" posta in atto in ambiente ligure; conferenza cui ha partecipato anche la nostra Associazione.

Dopo aver dato notizia dell'impegno a largo raggio, diamo un breve accenno su alcuni eventi locali.

Si riporta qui il testo di una lettera che viene presentata in questi giorni da un gruppo di cittadini di Voltaggio a quella Amministrazione; ciò perchè, guarda caso, l'argomento è in odor di "Terzo Valico".

Scrivono i cittadini di Voltaggio:

<< Al Sindaco di Voltaggio, Sig. Consolato Repetto, Palazzo comunale, Piazza Garibaldi 2 15060 - Voltaggio (AL)

*Signor Sindaco,
come privati cittadini residenti nel Comune di Voltaggio ci rivolgiamo a Lei in quanto Responsabile di questa Amministrazione e quindi nostro referente a tale riguardo.*

Considerando che negli ultimi tre anni, l'ultimo dei quali sotto la Sua amministrazione, le nostre richieste verbali non hanno avuto seguito, ci vediamo costretti a presentare questa, scritta.

Si ribadisce qui la elevata pericolosità, ormai in atto da oltre tre anni, del libero transito sulla strada Voltaggio-Borgofornari, detta "della Castagnola", di automezzi pesanti, dalle dimensioni e dal peso, cioè, assolutamente inadeguati, per forte eccesso, al quel tipo di strada; e ciò continua ad avvenire "nel pieno rispetto della segnaletica" posta agli inizi della tortuosa strada di valico.

Si continua infatti a leggere, da tre anni a questa parte, all'inizio della strada in questione, un "divieto di transito per automezzi di lunghezza uguale o superiore a quindici metri".

Tale "divieto che autorizza" fu sostituito al precedente normale divieto adeguato ad una ripida, tortuosa ed angusta stradiciola di montagna quale è la Castagnola, con discutibile iniziativa, con il risultato di consentire il transito agli automezzi pesanti gravitanti sui due cantieri facenti capo ai "cunicoli esplorativi per indagini geodiagnostiche" per il cosiddetto "Terzo Valico". Rispettivamente: Cantiere di Castagnola (fondovalle, lato Borgofornari) comune di Fraconalto e Cantiere di Vallerone (presso la cava di Voltaggio) comune di Voltaggio.

Transito che tra l'altro, oltre alla continua grave situazione di pericolo per i normali utenti di quella strada, portò in brevissimo tempo al suo dissesto, i ripetuti incidenti (enormi camion in "caduta libera", collisioni evitate per pochi millimetri, ecc..), solo per caso non mortali, completarono il quadro.

Da due anni i lavori che beneficiarono del dissennato permesso di transito sono sospesi; ma il "divieto che autorizza" è rimasto e troppo spesso noi ci troviamo, arrancando su per i tornanti della Castagnola, di colpo la strada interamente occupata da enormi camion in rotta di collisione con noi, e per la legge (!) perfettamente in regola.

Ora: questa strada che penetra per lungo tratto nel territorio soggetto all'Amministrazione del Comune di Voltaggio sino al suo termine, alle porte del paese, è giornalmente percorsa anche da decine di abitanti del suddetto Comune.

Appunto in quanto tali ci rivolgiamo alla Sua Amministrazione, signor Sindaco, il protrarsi del cui disinteresse per questa grave situazione farà sì che in caso di incidente per le cause suddette, tale Amministrazione sarà da noi ritenuta corresponsabile.

Augurandoci che ciò non debba avvenire, porgiamo distinti saluti. >>

E qui termina l'esposto dei cittadini di Voltaggio.

Orbene, augurandoci che la lettera abbia un riscontro positivo, attualmente in quel di Voltaggio accade che:

le decine di incontri ravvicinati con gli enormi camion che transitano impunemente su per il tortuoso ed angusto valico della Castagnola", sono attribuiti, dal vice Sindaco di Voltaggio alla "sfortuna" degli automobilisti.

Il ripristino di un normale divieto di transito adeguato ad una ripida, tortuosa ed angusta stradiciola di montagna quale è la Castagnola, viene poi presentato dallo stesso come ardua impresa irta di difficoltà, con pesanti implicazioni geo-politiche ("... c'è coinvolta anche la Provincia di Genova !") , nei fatti inattuabile.

Ciò è stato affermato da un pubblico amministratore la cui rappresentatività è seconda solo a quella del Sindaco, nel corso dell'ultimo sollecito verbale (29 novembre 2000) fatto da un cittadino a quella Amministrazione sulla grave questione.

Vien da sè un'amara considerazione: invece per coloro che vorrebbero spendere oltre diecimila miliardi di denaro pubblico e sconvolgere il territorio di Voltaggio con i decennali cantieri del cosiddetto "Terzo Valico", completi di discarica sul monte delle Rocche, i rapporti con la lontanissima Provincia di Genova non rappresentano un problema.

Già, il famigerato "Terzo Valico": al pari degli altri comuni coinvolti da tale cataclisma sabato 25 novembre 2000, al Comune di Voltaggio è stato recapitato il plico contenente il "nuovo" progetto di "Terzo Valico".

A differenza, ad esempio, dell'Amministrazione comunale di Arquata che avendo il plico sabato 25, già lunedì 27 esponeva al pubblico numerosi e vistosi avvisi a tal proposito, completi delle modalità di consultazione da parte dei cittadini (i tempi di consultazione e presentazione di eventuali osservazioni sono ormai ristrettissimi), ancora mercoledì 29 novembre tale importantissima documentazione giaceva nei locali del Comune di Voltaggio ancora sigillata e sconosciuta allo stesso vice Sindaco (anche lui sfortunato come gli automobilisti della Castagnola).

Abbiamo dovuto, con non poco imbarazzo, segnalargliela noi.

Vacche da corsa

"Terzo Valico" Genova-Novì Ligure - La guerra continua

Siamo ormai alla prima metà di dicembre. Abbiamo alle spalle oltre dieci mesi di dialogo tra sordi. Per noi il cosiddetto "Terzo Valico" deve dimostrare la sua ragione di esistere, siamo sordi (ma non ciechi) alla sirena "aspetto ambientale". Per i "terzovalicisti" esiste solo l'"aspetto ambientale", da ritenersi comunque secondario di fronte ai superiori interessi di un sano ed onesto sviluppo economico; sono sordi a qualunque altro argomento (la verifica di dati e cifre di traffici merci, pur essendo presi ad alibi per il gigantesco esborso di denaro pubblico, non ha mai costituito materia di discussione).

E a proposito di traffici merci: ora che tutti i tasselli della strategia messa in atto dal partito trasversale dei "terzovalicisti" stanno convergendo, risulta pienamente coerente un'iniziativa promozionale notata e già in atto da qualche tempo: l'ostentata esibizione "delle vacche da corsa".

(Strategia già applicata con successo negli "Anni Ruggenti", quando dovendo far visitare ad un ispettore inviato da Roma cinque "fattorie-modello", in realtà ben poveramente attrezzate, si raggrupparono le sparute vacche delle cinque fattorie e la corposa mandria così fortunatamente rimediata venne freneticamente spostata da una fattoria fasulla all'altra).

I degni eredi di cotanta italica astuzia parrebbe stiano replicando il giochetto, stavolta con i treni merci.

Si nota infatti, da ormai sei mesi, prima discretamente ed ora con un crescendo tragicomico, sulle linee "Storica" e "Direttissima" dei Giovi (e ben l'hanno notato specialmente gli abitanti di Rigoroso, e con loro i viaggiatori "pendolari" delle due linee), la comparsa ed il proliferare di treni merci mai visti prima, sia in transito sia esposti alla pubblica attenzione negli altrimenti endemicamente deserti piazzali delle stazioni, quando non addirittura parcheggiati in bella mostra sui binari di transito. Specie nelle ultime settimane tale esibizione di "vacche da corsa" è stata notevolmente intensificata.

Come già anticipato la settimana scorsa, il "nuovo" progetto pervenuto ai Comuni il 25 novembre è risultato essere il vecchio (perfino i dati delle prospezioni geologiche continuano ad essere "di fonte bibliografica"), emendato solamente della parte riguardante la Val Borbera, dove Amministrazioni comunali aventi a cuore gli interessi dei loro amministrati avevano a suo tempo decisamente respinto la tremenda minaccia incombente sul loro territorio con un NO deciso, ed ora ne sono fuori, a differenza del NI a suo tempo espresso dai Comuni che ora si trovano ad un pelo dall'inizio dei loro guai.

Per la val Borbera si nota tra le righe del "nuovo progetto" che è stato lasciato aperto ancora un sia pur piccolo ma minaccioso spiraglio, ma, visti i precedenti, si confida che ben vigileranno i Comitati di quella Valle.

Riteniamo qui opportuno inserire il testo del comunicato distribuito ai giornalisti liguri nel corso della conferenza stampa tenuta dal nostro Coordinamento interregionale contro il "Terzo Valico" a Genova, mercoledì 6 dicembre.

Comunicato stampa

Genova, 6 dicembre 2000

Il Coordinamento contro il *Terzo Valico* denuncia

IL GOVERNO PASSA COME UN TRENO SULLA TESTA DEI CITTADINI "LA V.I.A. BUTTATA A MARE IN CONFERENZA DI SERVIZI"

Sono tutti concordi a tentare di annullare gli effetti della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), a passare come un treno sulla volontà dei cittadini e a eludere le osservazioni delle stesse amministrazioni locali. Con dei distinguo: il Governo vuole "ufficialmente" la revoca della concessione a Co.Civ. pur facendo proprio l'omissivo progetto del Consorzio, mentre un partito trasversale ai due Poli al Senato tenta addirittura di consentire a Co.Civ. di continuare a mungere soldi allo Stato (sono già tra i 130 e i 200 i miliardi di Lire richiesti per la progettazione), senza alcuna giustificazione. Le novità, denunciate dal Coordinamento intrerregionale contro il *Terzo Valico* nelle lettere inviate in questi giorni ai Comuni e ai parlamentari, sono che il 25 novembre, il giorno successivo dell'approvazione della Legge n. 240/2000 che utilizza la CDS per minare l'autonomia della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, è pervenuta alle amministrazioni locali una documentazione Italferr, la società di ingegneria delle FS, la quale riprende, senza modifiche sostanziali il progetto Co.Civ., valutato negativamente dalla Commissione VIA il 5 settembre scorso.

Ambientalisti, comitati dei cittadini e sindacati di base dei ferrovieri denunciano l'ennesima manovra che tenta di superare con una forzatura la pronuncia "interlocutoria negativa" della Commissione VIA sul progetto Co.Civ. e rendere nulle le procedure partecipative previste dal DPCM n. 377/88. "Così, ancora una volta, si tenta di imporre il *terzo valico* sulla direttrice Genova –Milano, come scelta risolutiva dei problemi delle ferrovie, senza tenere in considerazione gli alti costi e il grave impatto ambientale dell'opera nel già dissestato territorio ligure. Una scelta che prevede una galleria di 34 Km (più lunga di quella del Monte Bianco), per il costo di 58 miliardi di Lire a Km, che sarà realizzata in circa 10 anni, invece di concentrarsi sugli interventi alternativi, prioritari per ristrutturare e ammodernare sin d'ora la rete ligure, con interventi di potenziamento che, secondo i nostri calcoli, porterebbero a un incremento sino a 5 milioni e 400 mila TEUS, intervenendo su: la Pontremolese, la Voltri-Ovada, le linee storiche dei Giovi e la Savona-Torino", denunciano i portavoce del Coordinamento interregionale.

Il Coordinamento interregionale contro il *Terzo Valico* denuncia una sceneggiata in tre tempi che vede:

1. un tentativo per introdurre in Senato, a partire dall'11 dicembre prossimo, un emendamento all'art. 105 della Legge Finanziaria 2001 proposto dal Governo, che stabilisce l'immediata revoca della Concessione di Co.Civ., finalizzato a dilazionare al marzo 2001 l'effettiva rescissione del contratto, a suo tempo definito a trattativa privata, con Co.civ., consorzio costituito per realizzare la linea ad Alta velocità;
2. la mossa di Italferr che ha trasmesso il 25 novembre ai Comuni interessati la

Relazione di Inquadramento "Tratta A.C. Milano-Genova 'Terzo valico' Genova-Novi Ligure" che, a detta della stessa società ricalca nella sua integrità "il progetto già sottoposto a procedura VIA e conosciuto dagli enti" (pag. 15 della citata Relazione);

3. l'approvazione definitiva il 24 novembre della Legge n. 340/2000, che agli art. 10 e 11 introduce norme di modifica della L. n. 241/1990, le quali limitano l'autonomia della procedura VIA stabilendo il termine di 90 giorni per arrivare a un giudizio conclusivo sui progetti, anche subordinati alla VIA, che siano esaminati da Conferenza dei Servizi.

"Non sappiamo se in Senato la maggioranza confermerà l'intenzione del Governo di annullare il contratto Co.Civ. Questo sarebbe già un passo avanti; non sufficiente però. Siamo preoccupati per gli abusi della nuova CDS, intesa come uno strumento per abbattere l'autonomia della procedura V.I.A.. La Commissione V.I.A. nel suo parere negativo del 5 settembre sul progetto Co.Civ. denunciava come non fosse *'approfondita la problematica idrogeologica'* e di conseguenza come non fosse *'evidenziato l'impatto sulla falde e sorgenti'* e sottolineava come *'molte soluzioni quali il numero e l'ubicazione delle finestre, le aree di deposito degli smarini, le cave (...) presentano un impatto ambientale rilevante (...)'*. La stessa Commissione, sospendendo la procedura chiedeva, come previsto dalla legge, che *'lo studio di impatto ed i progetti dovranno essere oggetto di nuova pubblicazione al fine di permettere ai cittadini interessati di presentare osservazioni'*. Con la nuova legge si rischia che tutto venga vanificato in una CDS *'al fine di ottenere (...) le intese, i pareri le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e gli assensi, comunque denominati'*", commentano i portavoce del Coordinamento contro il Terzo Valico.

Il Coordinamento chiede invece che venga rispettata la volontà dei cittadini e prevalga una logica di sistema, che prenda in considerazione, oltre l'atteso raddoppio degli ultimi 60 Km della Genova-Ventimiglia, le linee di valico strategiche come: a) la Pontremolese - che permette di collegare il Sud e il litorale tirrenico con il Nord Est italiano e l'Europa dell'Est (attraverso il Tarvisio e Villa Opicina); b) la Savona-Torino (già predisposta al raddoppio nel tratto Altare-San Giuseppe di Cairo), destinata a servire prioritariamente l'area di Nord Ovest; la Voltri-Ovada-Domodossola-Alessandria-Sempione, free way prioritaria, su cui sta puntando l'Unione Europea per i collegamenti merci veloci con Voltri.

Il Coordinamento giudica indispensabile e irrinunciabile, procedere nell'individuare le priorità su Genova e su scala regionale in una logica di sistema e stima che intervenendo sulle linee di valico a servizio di La Spezia, Genova e Savona si possa registrare in Liguria un incremento complessivo di oltre 5 milioni e 400 mila TEU, grazie al potenziamento dell'intera rete e all'intervento sul complesso dei collegamenti fra gli scali portuali liguri e i valichi alpini (Ventimiglia, Modane, Sempione, Gottardo, Chiasso, Brennero, Tarvisio, Villa Opicina).

Qui termina il comunicato, vi è in esso esposto, per l'ennesima volta, tutto ciò che le vittime di tali manovre (noi cittadini) debbono sapere per poter valutare e difendersi.

Ultim'ora:

Già il giorno 8 avevamo, come aderenti al Coordinamento interregionale contro il

Terzo Valico, in occasione della manifestazione svoltasi a Campomorone (Genova), emesso un comunicato stampa dal titolo "Nesi fa orecchie da mercante sul Terzo Valico. Un'opera senza finanziamenti e sottoposta a VIA".

Il giorno 9 dicembre, in occasione dell'inaugurazione della circonvallazione di Gavi, considerando che il Ministro dei Lavori Pubblici Nesi continuava a dichiarare di non sapere che esiste una opposizione delle popolazioni e delle Amministrazioni locali al "Terzo Valico", gli abbiamo personalmente riconsegnato TUTTA la documentazione di protesta fattagli pervenire nel corso di questi travagliatissimi dieci mesi.

(Tutta la documentazione di tutti i Comitati e Associazioni).

Il Ministro, prendendola in consegna si è detto disponibile ad un prossimo incontro (prima del 22 dicembre) con il Coordinamento interregionale contro il *Terzo Valico* e (nota di colore) trovando "di forte impatto emotivo" il nome della nostra Associazione: "Alta Voracità".

Associazione "Alta Voracità - Contro questo Terzo Valico"

Sede: Loc. Vallegge n° 31 Gavi (AL) – cap 15066

Tel. 0143/64.33.82

E-mail: altavoracita@libero.it

Sito Web: <http://digilander.iol.it/altavoracita/>

Il presidente – Gualco Gigliola

Sinistri incontri a Pratolungo

Terzo Valico. La guerra continua: i commandos di "Carota selvaggia" sorpresi durante un'incursione in località Pratolungo.

Il 3 dicembre 1991 nasce il consorzio Co.Civ., concessionario del giacimento di danaro pubblico chiamato di volta in volta Alta Velocità, alias Quadruplicamento, alias Alta Capacità, alias Terzo Valico, alias chissà che altro ancora; il 18 dicembre 2000 la concessione viene ufficialmente annullata.

Ma, a quanto pare, ancora si scava.

Il 19 dicembre, il giorno dopo l'uscita di scena (almeno ufficialmente) della concessionaria Co.Civ., ci è stato segnalato un ulteriore caso di "carotaggio selvaggio".

Cioè, come già avvenuto a più riprese le settimane precedenti nella zona di Rigoroso, questa volta a sorprendere nel proprio terreno individui intenti a sforacchiarlo senza alcuna autorizzazione (ad aseguire un prelievo di campioni del sottosuolo mediante carotaggio) è stata una abitante della frazione di Pratolungo. Il Comune di Gavi, da essa interpellato, ha dichiarato di non saperne nulla; la signora ha quindi interessato della cosa la locale stazione dei carabinieri.

Tanta protervia è un'ulteriore spia di una sicurezza che continua a prescindere da leggi e regolamenti.

Mentre "Carota Selvaggia" agisce a suo rischio e pericolo (da quel che abbiamo sentito la nostra gente è sempre meno disposta a tollerare), la Compagnia di politicanti & affini prosegue nella commedia delle parti (si sono tra l'altro verificati in questi mesi dei cambi di ruolo, anche drastici, che hanno messo ben in evidenza l'innata bravura dei protagonisti).

Dal 27 dicembre 2000 il Carro di Tespi mette in scena il suo ultimo lavoro, che ha richiesto mesi e mesi di preparazione trasversale, dal titolo "la Conferenza di Servizi Istruttoria sul progetto della linea Alta Capacità, tratta Milano – Genova "Terzo Valico"".

Il solo allestimento del dramma è già costato a noi contribuenti dai 130 ai 200 miliardi di lire.

Co.Civ., nella parte del cattivo, è stato sostituito dal debuttante Italferr (probabilmente il vecchio interprete di Capitan Fracassa era ritenuto ormai troppo compromesso e sfiancato dai suoi ripetuti tentativi di violentare Madre Natura e il comune buon senso, occorrevano forze fresche).

Ma non diamo troppe anticipazioni sulla trama, procediamo per gradi:

la sera stessa del 19 dicembre si è tenuto nella sala consiliare del Comune di Arquata l'atteso confronto dei Comitati, uniti nel Coordinamento interregionale contro il "Terzo Valico", con gli amministratori pubblici di Isola del Cantone, Arquata Scrivia, Serravalle Scrivia, Novi Ligure.

Tema del confronto:

- a) quale interpretazione dare della nuova legge n. 340/2000 che disciplina la CDS;
- b) la mancanza di un nuovo progetto che possa essere sottoposto a istruttoria;
- c) la legittimazione del soggetto proponente;
- d) l'autonomia della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, anche alla luce della bocciatura del progetto Co.Civ. dello scorso 5 settembre, e il rispetto dell'iter partecipativo.

Grandi assenti le Amministrazioni di di Isola del Cantone, Serravalle Scrivia, Novi Ligure (neanche un rappresentante).

Abbiamo per contro avuto la presenza di un rappresentante del Consiglio comunale di Genova, il vicepresidente, Antonio Bruno; nei suoi interventi tutt'altro che tenero nei confronti del "partito trasversale degli affari" (i nostri Terzovalicisti).

L'introduzione è stata tenuta da Luisa Montecucco e da Stefano Lenzi del WWF Italia che con la straordinaria perseveranza che lo contraddistingue ha esposto per l'ennesima volta le argomentazioni, condivise da tutti noi e comunque frutto del comune buon senso, che i lettori di queste righe conoscono ormai a memoria, per averle sentite decine di volte, ma che non si sono mai volute sentire laddove si coltivano ben altri interessi di quello del viver civile.

Riassumendo: "... Sono tutti concordi a tentare di annullare gli effetti della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), a passare come un treno sulla volontà dei cittadini e a eludere le osservazioni delle stesse amministrazioni locali. ...".

"... Ambientalisti, comitati dei cittadini e sindacati di base dei ferrovieri denunciano l'ennesima manovra che tenta di superare con una forzatura la pronuncia "interlocutoria negativa" della Commissione VIA sul progetto Co.Civ. e rendere nulle le procedure partecipative previste dal DPCM n. 377/88.

Così, ancora una volta, si tenta di imporre il terzo valico sulla direttrice Genova-Milano, come scelta risolutiva dei problemi delle ferrovie, senza tenere in considerazione gli alti costi e il grave impatto ambientale dell'opera nel già dissestato territorio.

Una scelta che prevede una galleria di 34 Km (più lunga di quella del Monte Bianco), per il costo di 58 miliardi di Lire a Km, che sarà realizzata in circa 10 anni, invece di concentrarsi sugli interventi alternativi, prioritari per ristrutturare e ammodernare sin d'ora la rete ligure, con interventi di potenziamento che, secondo i nostri calcoli, porterebbero a un incremento sino a 5 milioni e 400 mila TEUS, intervenendo su: la Pontremolese, la Voltri-Ovada, le due linee storiche dei Giovi e la Savona-Torino", ...".

(n.d.a.: curioso il progressivo deprezzamento di questa galleria, passata in pochi mesi, ed in piena inflazione, dagli iniziali 6000 a 3400 ed ora a 2000 miliardi; un'altro paio di bocciature e ce la regalano).

"... Il Coordinamento interregionale contro il Terzo Valico denuncia una sceneggiata in tre tempi che vede:

- 1 - un tentativo ... *(n.d.a.: fallito il 18 dicembre)* ... finalizzato a dilazionare al marzo 2001 l'effettiva rescissione del contratto, a suo tempo definito a trattativa privata, con Co.civ., consorzio costituito per realizzare la linea ad Alta velocità;
- 2 - la mossa di Italferr che ha trasmesso il 25 novembre ai Comuni interessati la Relazione di Inquadramento "Tratta A.C. Milano-Genova 'Terzo valico' Genova-Novi Ligure" che, a detta della stessa società ricalca nella sua integrità "il progetto già sottoposto a procedura VIA e conosciuto dagli enti" (pag. 15 della citata Relazione);
- 3 - l'approvazione definitiva il 24 novembre della Legge n. 340/2000, che agli art. 10 e 11 introduce norme di modifica della L. n. 241/1990, le quali limitano l'autonomia della procedura VIA stabilendo il termine di 90 giorni per arrivare a un giudizio conclusivo sui progetti, anche subordinati alla VIA, che siano esaminati da Conferenza dei Servizi. ..."

"... Siamo preoccupati per gli abusi della nuova Conferenza dei Servizi, intesa come uno strumento per abbattere l'autonomia della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. ...".

Al termine il sindaco Maria Grazia Morando si è dichiarata sostanzialmente d'accordo con quanto obiettato dal rappresentante del WWF (e dei Comitati) a proposito dell'attuale convocazione della Conferenza dei Servizi, ricordando inoltre a tal proposito il testo della sua lettera del 23 ottobre al ministro Bersani.

Per la logistica del sistema ferroviario, con le alternative illustrate, si è invece dichiarata non competente, in quanto l'inizio del suo interessamento alla materia risale solo al 7 gennaio 2000.

Ha comunque anticipato che, come Amministratori piemontesi, "il 22 la Conferenza dei Servizi si aprirà e si chiuderà (chiederemo che si chiuda immediatamente)".

La Conferenza s'è poi tenuta il 27 invece del 22, sarà per questo che non s'è chiusa.

Nel suo intervento il portavoce dell'Associazione "Alta Voracità", il dott. Roberto Stretti, ha per l'ennesima volta evidenziato come questa linea ad Alta Velocità (anche adesso il "nuovo" progetto Italferr parla di 250 km/h) non sia funzionale alla creazione di posti di lavoro nelle nostre aree.

Le nostre aree, come "retroporto di Genova" sono già infatti utilizzabili oggi, intendendosi per "retroporto" il luogo in cui vengono "spaccate" (brutto termine) le merci giunte via mare in grossi colli, per avviarle, nelle pezzature richieste, alle innumerevoli destinazioni finali.

Tale retroporto qui da noi, al pari dei retroporti di Marsiglia, di Amburgo, ecc., può tranquillamente essere raggiunto con normali convogli-navetta (anche con carretti a cavalli o a dorso di mulo, se le merci ci sono e si ha veramente voglia di lavorare).

Il supertreno, lanciato con le sue merci a 250 chilometri orari, ci transiterà addosso, senza fermarsi, per raggiungere più velocemente la Germania, che poi ci venderà (a suo vantaggio) quelle stesse merci.

(Continuando così le cose ci chiediamo con che soldi le pagheremo).

Stefano Lenzi del WWF Italia, nel suo intervento finale, ha tra l'altro rimarcato come ci si continui a trovare di fronte ad un progetto anomalo, le cui approssimazioni e pressappochismi, l'insistenza nel ripresentarlo identico, dopo ben due bocciature ed uno stop talmente esteso da costituire praticamente una terza bocciatura, inducono a pensare che i fautori del potenziale "buco nero" agissero convinti di godere di appoggi che sinora comunque nei fatti sono venuti meno.

In esso, seri, convincenti ed esaurienti sia motivazioni che studi e documentazioni sono stati ritenuti superflui; "... un progetto che si trascina dietro l'impronta genetica della sua nascita ...", ha concluso, citando a tal proposito quanto si legge alla pagina 116 del notissimo libro del giudice Ferdinando Imposimato, libro (notiamo noi) che fa molto "in" dichiarare d'aver letto, ma che è stato in realtà letto da ben pochi (il solo possesso dell'opera non è sufficiente).

Citiamo da pag 116 del libro "Corruzione ad Alta Velocità - Viaggio nel governo invisibile" Ferdinando Imposimato, coautori Giuseppe Pisauro e Sandro Provisionato, casa editrice "KOIN" nuove edizioni, novembre 1999:

"... Tutti i gruppi imprenditoriali di Tangentopoli erano stati accontentati, eppure vi erano ancora dei problemi, ma anche questi vengono risolti con la costituzione dell'ultimo consorzio, per la tratta più incerta, il Cociv per la Genova-Milano. Un consorzio anomalo, senza una capogruppo, anche se fra le sei imprese che lo costituiscono, il 3 dicembre 1991, i due gruppi più rappresentati sono ...".

Per chi non ha interessi personali nell'ormai decennale tormentone Alta Velocità, alias Quadruplicamento, alias Alta Capacità, alias Terzo Valico, alias chissà che altro ancora, affermare di aver letto il libro e continuare a vomitare idiozie sull'argomento è, come minimo, di cattivo gusto.

Pratolungo contrattacca

Terzo Valico. La guerra continua: una postazione fissa di "Carota selvaggia" individuata a 120° Est di Pratolungo, quota 400, circondata e bombardata con decine di foto.

Fonte Canain, la leggendaria e poetica fonte di Pratolungo che sgorga tra le radici ricoperte di muschio di un carpo secolare, in una valletta, su per la mulattiera che porta alla cascina Lavaggio, domenica 4 febbraio dava segni di sofferenza: troppo bassa la sua portata, avrebbe dovuto essere a tubo pieno in questa stagione (e non veniteci a dire che non ha piovuto).

Gli squallidi intralazzi che minacciano la valle, ancora non dovrebbero aver intaccato le falde acquifere, ma questo episodio ci suona a nefasto presagio, quasi che l'antichissima fonte ci avesse voluto mettere sull'avviso del tremendo rischio che incombe.

E chi invece ci può assicurare che, al di là dell'arcano, la ridotta portata della fonte non sia invece già un risultato del dissennato e selvaggio scavare che si va facendo, alla ricerca di quel giacimento di danaro pubblico chiamato di volta in volta Alta Velocità, alias Quadruplicamento, alias Alta Capacità, alias Terzo Valico, alias chissà che altro ancora. Diecimila miliardi a chi riesce a metterci sopra le mani, tutti soldi nostri, di noi contribuenti.

I fatti: lasciata la fonte, già prima di giungere alla cascina Lavaggio, domenica 4 febbraio, si poteva udire il rumore ed intravedere, lassù, sulla costa, la torre di una trivella in azione.

Una discreta arrampicata, nel fango delle ultime piogge, superata la cascina, ci porta in quota.

Ed esattamente all'intersezione del sentiero E1 con il confine del comune di Arquata, a quota 400, in costa, sul sentiero stesso, là dove esso piega per scendere in Arquata, entriamo in contatto con una postazione operativa di "Carota Selvaggia".

In tempi ormai purtroppo remoti nelle nostre zone il mattino della Domenica era dedicato a ben altro che all'estrazione e catalogazione dei carotaggi dal terreno, ma ciò è quanto è stato dato a noi di vedere.

Onesti tecnici, su questo non ci piove, erano intenti ad estrarre dalla trivella i cilindri di roccia riportati in superficie, cilindri prelevati progressivamente da sempre più in profondità, e a numerarli ed imballarli nelle numerose apposite casse presenti sul posto.

(Avevamo con noi un geologo che ci ha illustrato le varie fasi, la cosa è perciò risultata anche istruttiva).

Superfluo dire che abbiamo scattato foto a raffica.

Quello che si vuol sapere è per conto di chi erano lì, a che scopo, a che titolo, con che autorizzazioni e date da chi.

Il sentiero E1 lì scende verso Arquata. Per far giungere sino lì l'attrezzatura di scavo il sentiero è stato allargato e rettificato in più punti. C'è stata un'autorizzazione? Se sì, chi l'ha data?

Detta brutalmente: ci piantano la carota in casa ... vorremmo sapere da dove arriva e che dimensioni ha.

Vi rimandiamo al prossimo articolo per gli approfondimenti.