

7 gennaio 2001

da "Il nostro GIORNALE" anno VIII N.1 13/1/2001

UN DETTAGLIATO RESOCONTO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI SVOLTASI A ROMA

Niente di nuovo sul fronte del Terzo Valico

I cartelli in sala convegni, i documenti, i depliant illustrativi ed i tesserini del personale addetto all'accoglienza sono tutti marcati COCIV-FS-TAV-ITALFERR (come un'associazione inscindibile e perfetta ...): ma il mandato di COCIV e TAV per il Terzo Valico non era decaduto?

di Angelo Albasio

La Conferenza di Servizi

Mercoledì 27 Dicembre - Roma – Sala riunioni della Motorizzazione Civile – Via Caraci 36
Dopo il rinvio del 22 dicembre, fortemente voluta dal Ministero dei Trasporti e dalle Amministrazioni liguri, si apre finalmente la Conferenza di Servizi (cito testualmente) "Tratta alta capacità Milano – Genova Terzo Valico dei Giovi Novi Ligure / Arquata Scrivia – Genova".

La prima cosa che balza agli occhi è l'ostentazione di forza ed efficienza che gli organizzatori tentano di dare in questa occasione. Il Ministero dei Trasporti ha convocato l'assemblea ma i cartelli in sala, i documenti, i depliant illustrativi ed i tesserini del numeroso personale addetto all'accoglienza sono tutti marcati Cociv – Fs – Tav – Italferr, quasi fosse un ' associazione inscindibile e perfetta.

Il sottosegretario ai Trasporti Angelini, che presiede la Conferenza, si sofferma a guardare ammirato lo sforzo organizzativo del quadrivirato e si coccola con lo sguardo lo stuolo di ingegneri, architetti e geologi delle società progettiste che fanno bella mostra di sé nelle prime file, tutti ben identificabili dai cartellini identificativi azzurri. Gli amministratori liguri e piemontesi, a cui sono stati assegnati tesserini color ruggine, si sono accomodati nelle file retrostanti, ben divisi gli uni dagli altri. Appollaiati nelle ultime file della sala una decina di ambientalisti e membri dei comitati per il No al Terzo Valico, presenti come uditori.

L'apertura dei lavori

Spetta al Sottosegretario Angelini l'onore e l'onere di aprire questa Conferenza Istruttoria. Un discorso conciso per declamare l'assoluta necessità di un nuovo percorso ferroviario fra Genova e Milano e la volontà del governo di concludere questa fase in tempi rapidi, considerato il termine del mandato parlamentare.

Lo svolgimento dei lavori

Tutto come da copione. Più che una riunione tecnica in cui si confrontano opinioni diverse e si evidenziano le criticità, sembra di partecipare alla Convention dei veri organizzatori della serata, Tav – Italferr – Cociv.

E' con una serrata successione di schede tecniche, tavole illustrative e disegni, presentate con l'ausilio di una lavagna luminosa, che il Project Manager Ing. Venzano procede nell'illustrazione del progetto, e cerca di convincere i presenti che tutto è stato studiato nei minimi particolari per arrecare il minor disturbo alla popolazione coinvolta e per dar vita ad un'opera assolutamente sicura e funzionale. Non sono problemi persino l'allocazione di 11 milioni di metri cubi di materiale di risulta dallo scavo di 34 chilometri di gallerie, il reperimento di 6 milioni di inerti e la dislocazione dei cantieri che insisteranno sul nostro territorio per 50 – 60 mesi (che da noi fanno 4 o 5 anni).

I primi dissensi

Solo l'intervento del rappresentante della Regione Piemonte Luigi Coppo riesce a spezzare l'incantesimo e si torna così alla triste realtà. Forse gli organizzatori se lo erano dimenticati, persi nei loro sogni di grandezza e di onnipotenza, ma "esistono organi quali il Ministero dell'Ambiente e la Commissione di Impatto Ambientale che stanno studiando il progetto ed il suo impatto sul territorio – si affretta a dire Coppo – e c'è un pronunciamento interlocutorio negativo sul progetto da parte degli stessi enti che ha evidenziato tredici punti critici. La legge prevede che solo la presentazione degli atti integrativi richiesti possa riattivare il procedimento". Ci sono i primi momenti di sbigottimento in sala. Ma come, si chiedono i romani, abbiamo organizzato così bene il convegno, abbiamo illustrato così bene il progetto e questi ingrati piemontesi, barbari e zoticoni, esordiscono subito con critiche e dissensi? Lo sbigottimento e l'amarezza degli organizzatori aumenta con gli interventi di Daniele Borioli, assessore ai trasporti della provincia di Alessandria, dei sindaci di Novi e Arquata, del vicesindaco di Isola del Cantone e dell'assessore di Serravalle. Tutti condividono le osservazioni della Regione Piemonte, concordate in una riunione del 21 dicembre a Torino, e proseguono con critiche ancor più dettagliate al progetto e alla procedura dei lavori (se siamo alla Conferenza istruttoria, quando sarà nuovamente pubblicato il progetto da sottoporre a nuova procedura di valutazione di impatto ambientale, e quando e come inizierà la Conferenza decisoria?).

Interessante anche l'intervento del dirigente del "servizio per la tutela dei beni ambientali e paesaggistici" che parla di una lettera del 13 dicembre da parte del Ministero dell'Ambiente, concordata con il Ministero per i Beni e le Attività culturali, in cui si preannuncia la mancata partecipazione dei due dicasteri alla CdS fino a che non verranno presentate le integrazioni al progetto e lo stesso sia ripubblicato!

Qual'è l'oggetto della CdS?

A questo punto tutti ci siamo guardati in faccia e ci siamo chiesti ancora una volta: ma perché è stata convocata questa Conferenza se non c'è un progetto su cui discutere e non c'è un progettista (il Cociv e la Tav sono decaduti dal loro mandato a seguito dell'approvazione della finanziaria, che fra l'altro ha stanziato 7.200 miliardi per opere ferroviarie prioritarie senza includere il Terzo Valico)? Si è arrivati all'assurdo che è stato inventato un progettista quale Italferr, società delle Fs incaricata del controllo dei lavori ferroviari, che ha rilevato lo stesso progetto del Cociv da sottoporre a Conferenza di Servizi. E la procedura seguita a quale legge sulla CdS fa riferimento: la 340/2000 o la 241/90? E quali saranno i tempi necessari per concludere i lavori della Conferenza?

Le risposte

Solo risposte vaghe e contraddittorie da parte degli organizzatori alle incalzanti domande poste dagli amministratori locali piemontesi. "I termini per la conclusione dei lavori non sono perentori", "si fa riferimento alla vecchia legge", "la procedura di Via non si è interrotta, l'impegno è di dare tutti gli approfondimenti del caso, l'assenso della Commissione di Via è necessario per la prosecuzione dei lavori, proseguono i contatti con il Ministero dell'Ambiente" e così via. Ma alla domanda da parte del sindaco di Arquata - "Il progetto rivisitato richiesto dal Ministero dell'Ambiente su cui poter discutere e fare le nostre osservazioni quando salterà fuori?" – non è stata data alcuna risposta.

Le Conclusioni

Spetta ad Angelini concludere i lavori e ribadire l'impegno del governo per risolvere i problemi nel minor tempo possibile. Preannuncia che saranno avviati dei tavoli tecnici a livello regionale e locale per promuovere il confronto con le amministrazioni sul progetto preliminare, il primo dei quali è previsto a Genova per il 9 gennaio. Sottolinea che nessuno dei partecipanti ha espresso dissensi sull'utilità di un'opera che necessita al Paese. E conclude con una frase sibillina: "La CdS della Torino – Milano è stata risolta con il parere negativo di tre comuni, per cui lavoriamo affinché i dissensi non siano neanche tre!".

Intanto lo Stato aggiungerà le spese per questa Conferenza e per i successivi tavoli tecnici ai 140 miliardi già spesi per i precedenti due progetti e per il foro pilota di Fraconalto (sembra siano già stati stanziati altri 70 miliardi). Intanto si è appreso che il costo di realizzazione dell'opera è lievitato ad una cifra compresa tra i 3.500 e i 4.000 miliardi, dai 2.000 – 2.500 precedentemente stimati. Se in un'anno il costo dell'opera è quasi raddoppiato (colpa dell'inflazione o di cos'altro?), non osiamo pensare a quale iperbolica cifra arriverà al termine dei lavori fra almeno dieci anni. Sarà proprio necessario un simile salasso per la nostra disastrosa economia?