

## POZZOLO FORMIGARO E IL TERZO VALICO

*di Roberto Stretti*

L'avventura continua, questa volta ad affrontare lo spinoso problema del Terzo Valico è stato, finalmente, il paese di Pozzolo Formigaro pesantemente interessato dal progetto. Democraticamente, cosa che ormai da sola fa notizia, il primo cittadino L. Orlando ha indetto un incontro pubblico con la sua cittadinanza e non per parlare di questo annoso argomento.

Nella Sala Perosi egli ha aperto il dibattito ribadendo le solite motivazioni di chi è a favore dell'opera: progresso, lavoro, e riduzione dell'inquinamento con passaggio dalla gomma alla rotaia e nello specifico per il comune la richiesta di interrare sia la nuova linea sia quella storica eliminando quella barriera che per anni ha diviso l'abitato in due parti.

Ha sottolineato che l'amministrazione - forse per giustificare la scelta di approvare il progetto - si è curata di essere presente ad ogni riunione avvenuta a vari livelli portando accurate e dettagliate osservazioni alle varie ipotesi di progetto, a differenza di altri comuni, ( Novi ) vincolando l'assenso al totale interrimento della linea, assenso peraltro già concesso dalle altre amministrazioni interessate.

La parola viene accordata alla minoranza che ribadendo a grandi linee gli stessi concetti sottolinea la propria approvazione al progetto.

Essendo un dibattito aperto viene concessa la parola al folto ed inaspettato pubblico che evidenzia come sostanzialmente ci sia anche fra coloro che sono direttamente coinvolti una documentazione frammentaria e superficiale delle gravi problematiche riguardanti il progetto, e la tendenza ha preoccuparsi del proprio " orticello " che mi ha dato l'occasione per ricordare che quest'opera interesserà tutti :chi avrà delle proprietà lungo il tracciato, chi vive in queste aree che sarà costretto a subire disagi sulle strade con interruzioni rallentamenti e aumento del traffico pesante ( circoleranno sulle nostre strade circa 1000 camion al giorno in più )chi semplicemente è un contribuente in quanto ribadisco l'Italia attraverso il trattato di Amsterdam si è impegnata a dimostrare la copertura finanziaria dell'opera questo vuol dire che in momenti in cui i denari disponibili sono pochi l'unico modo per reperire capitali è la riduzione di pensioni sanità e servizi.

Consola la presa di posizione in questo senso di "qualcuno" che dopo il disastro ferroviario di Messina ha incominciato a dubitare sulla reale fattibilità economica delle grandi opere e la necessità di adeguare con opportuni interventi tutte le linee ferroviarie esistenti migliorando anche il materiale rotabile.

Ritornando al dibattito, ho ritenuto opportuno cercare di chiarire il punto riguardante le numerose cave di inerti di notevoli dimensioni, che fino a quel momento nessuno aveva trattato, ma ben presenti nel progetto originario ottenendo come risposta che l'interramento della linea non avrebbe necessitato di tali materiali, anzi lo smarino sarebbe utilizzato per riempire quelle presenti sul territorio del comune eredità della costruzione dell'autostrada dei trafori.

Ho delle perplessità in proposito: dato che la Val Borbera è stata stralciata dal progetto con quale ghiaia verrà prodotto il conglomerato cementizio per la costruzione dei tunnel ?! Altro punto considerato è che il passaggio dalla gomma alla rotaia se la rotaia riguarda l'alta velocità non riduce l'inquinamento, ma lo aumenta perché il consumo energetico a parità di peso se trasportato ad alta velocità è maggiore.

A ciò si dovrà aggiungere un ulteriore disagio ambientale dovuto al rischio che vengano approvati i progetti per la costruzione delle centrali termoelettriche. In tal caso il suddetto passaggio risulterebbe decisamente più oneroso in termini ambientali per le nostre aree.

Si è parlato inoltre della possibilità di triplicare la linea per Rivalta Scrivia in quanto anche quell'area o forse solo quell'area diventerà il retroporto del Basso Piemonte, ma per accontentare tutti il progetto prospetta di rilanciare lo scalo S. Bovo e/o di creare nella zona tra Novi e Pozzolo F. un distripark in cui i collegamenti ferroviari saranno a carico delle ferrovie per loro diretto impegno.

Dato che si parla di altri distripark nell'alessandrino mi pare logico dubitare che tutti saranno realizzati o comunque veramente necessari anche perché un treno ad alta velocità dopo aver percorso 50 km. è impensabile che si fermi per essere "spaccato" cioè la merce trasportata viene lavorata, per usare un esempio caro all'Assessore ai Trasporti Regionale W. Casoni, i caschi di banane vengono confezionati per il consumo al dettaglio, quindi ricaricati sul treno ad alta velocità il quale forse per questa sua prerogativa farà riguadagnare il tempo perso in questa illogica operazione.

Nel resto d'Europa questo passaggio di merce dal porto al retroporto viene effettuato con treni navetta e non ad alta velocità, il rischio nel nostro caso è di veder realizzato un distripark nell'area dell'Italsider a Cornigliano e i treni nella nostra zona solamente transitare ad alta velocità per servire i mercati del Nord i quali va ricordato potrebbero non privilegiare il porto di Genova considerando il fatto che sono state acquistate banchine nei porti di La Spezia e Livorno da ditte Olandesi.

Confutate le argomentazioni dell'amministrazione comunale pozzolese nella sua totalità - maggioranza e minoranza - costoro non avuto nient'altro da controbattere se non ricordarci che comunque occorrerà fare i conti con la famigerata legge "obiettivo" che alla fine scavalcherà anche gli amministratori e il loro eventuale parere negativo quindi tanto vale cercare una posizione che permetta di ottenere il massimo delle opportunità per l'area.

Vorrei invece ricordarGli che la legge obiettivo è stata comunque presentata e discussa all'interno del Parlamento dove operano tutte le forze politiche a cui fanno riferimento questi amministratori pubblici a qualsiasi livello ed è inaccettabile che si tratti di questa legge come se fosse opera di qualche E. T. caduto sulla terra da qualche pianeta sconosciuto !!

Questa riflessione potrebbe fornire la spiegazione alla posizione della Regione ( di centro-destra ) e della Provincia ( di centro- sinistra ) nei confronti di quest'opera fortemente voluta da entrambe.

Gavi, 24 luglio 2002

*Roberto Stretti*