

CRONISTORIA DELLA ALTA VELOCITÀ MI-GE E TERZO VALICO APRILE 1990 - GENNAIO 2012

A cura dei Comitati ALT AL SUPETRENO MI-GE e ora dell'A.F.A. (Associazione Amici delle Ferrovie e dell'Ambiente)

Antonello Brunetti

(Dalla Introduzione alle OSSERVAZIONI presentate nel settembre 1992 dal Comitato interregionale NO AL SUPERTRENO MI-GE)

Il progetto di collegamento ferroviario ad Alta Velocità fra Milano e Genova si inserisce nel novero delle linee ad A.V. affidate, per la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico, in concessione alla TAV. La questione della linea Milano-Genova presenta, però, peculiarità interessanti, tali da far ritenere che il luogo più indicato in cui dibattere della possibilità di realizzarla debba essere l'aula di un Tribunale e non le sedi di Governo.

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

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

Lo sviluppo cronologico

1990-1991

- **Aprile 1990** la società SINA del consorzio C.I.V. presenta lo studio preliminare per il collegamento ferroviario ad A.V. Genova-Milano ed il relativo piano economico-finanziario. In nessuna pagina viene indicato un numero che dica quanti passeggeri e merci hanno utilizzato strade e ferrovia in un determinato periodo. Il prodotto del Sina è indecentemente lacunoso e mira a sovrastimare i ricavi.
- **Agosto 1991** lo studio della SINA non è considerato attendibile, ma poiché il Sì alla MI-GE serve per continuare nel progetto A.V., il ministro Bernini, rivolto alla Giunta della Regione Liguria, annuncia "Signori, avete vinto la vostra battaglia", in realtà la vittoria è stata di Salvatore Ligresti, Marcellino Gavio ed Elio Del Prato e l'unico piano economico-finanziario che abbia un senso è quello della speculazione fondiaria e degli interessi delle imprese di costruzione che i tre rappresentano
- **7 agosto 1991** la "Grande opera" della TAV viene presentata ufficialmente in una conferenza stampa dal ministro Bernini, dall'Amministratore delegato Necci, da Romiti per la FIAT, da Nobili per l'IRI e da Cagliari per l'ENI. Prende il via così quella che possiamo definire la "**Più grande truffa ai danni dello Stato**"
- 24 settembre 1991 la situazione della MI-GE è tutt'altro che tranquilla, tanto che nella convenzione FS e TAV la MI-GE continua a essere subordinata alla dimostrazione di fattibilità economica e finanziaria
- **Dicembre 1991 viene costituito il Co.Civ** per agire da general contractor per la costruzione della A.V. MI-GE. A fianco di Gavio, Del Prato e Ligresti sono entrati il gruppo Gambogi-Ferruzzi e la Montedison. Questi i componenti iniziali del Co.C.I.V.: Grassetto 25%, Del Prato 25%, Itinera 20%, Gambogi 20%, Tecnimont 5%, Cer (una serie di cooperative) 3%, Civ (Manzitti e un gruppo di banche) 2%. Del piano di fattibilità economico-finanziaria nessuna notizia. Il "Sole-24 ore" annuncia che il costo previsto è di 3.000 miliardi e che la linea si svilupperà fra Genova Principe e Rogoredo

1992-1993-1994

- **16 marzo 1992** con delibera AS 1124 le FS affidano al Co.C.I.V. la concessione della linea ad alta velocità MI-GE

- **9 giugno 1992** dopo una serie di incontri, iniziati nel febbraio 1992, viene costituito nella sede della Biblioteca di Castelnuovo Scivina il COMITATO INTERREGIONALE "ALT AL SUPERTRENO MI-GE" sul cui logo appare la scritta "**Un utile per alcuni - un lusso per pochi - un danno per molti - a spese di tutti**". Fra i costitutori di questo coordinamento vi sono i comitati di Castelnuovo, di Casei Gerola, di Tortona, di Novi, di Voghera, di Gavi e di Locate; in particolare Baldo Romeri, Francesco Barbieri, Antonello Brunetti, Vincenzo Fasciolo, Franco Corti, Alberto Mallarino, Giuseppe Carbonato e Pierlorenzo Righetti

- 2 luglio 1992 il Co.C.I.V. pubblica la richiesta di "Pronuncia di Compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente e del Ministero dei Beni culturali", scadenza 1° agosto, prorogata poi al 25 settembre

- settembre 1992 viene presentata una valanga di osservazioni da parte di tutti i Comuni, da associazioni, da circa duemila cittadini e dal Comitato interregionale. Quest'ultimo presenta un fascicolo di 60 pagine, coordinato da Alberto Santel di Legambiente Piemonte. Primi firmatari Baldo Romeri, Antonello Brunetti, Giorgio Gatti, Vincenzo Fasciolo, Roberto Drigo, Mina Magrì (seguono altre firme)

- **2 giugno 1994 Il Ministero dell'Ambiente boccia il progetto Alta Velocità MI-GE** accogliendo le osservazioni presentate dalle Regioni, dai Comuni, dalle associazioni agricole e ambientaliste, da gruppi di cittadini e dal Comitato interregionale "ALT al Supertreno MI-GE" che rappresenta 7.000 firmatari da Genova Brignole a Pontedecimo, da Serravalle-Gavi-Carrosio a Novi, da Tortona-Castelnuovo a Zerbolò, da Bereguardo a Locate Trivulzio

1995-1996-1997-1998

- **30 ottobre 1996** il Co.C.I.V. ripresenta il progetto con alcune varianti, tra le quali la partenza da Genova Brignole, la "gobba" Novi-Frugarolo-Alessandria-Sale-Castelnuovo; spostamenti di linea nel tratto pavese (Zerbolò) e milanese (Lacchiarella). Il costo sale a 4.900 miliardi, ma a consuntivo si prevede di raggiungere i 10.000 miliardi

- **novembre 1996** viene stampato in duemila copie il fascicoletto "Le alternative al progetto TAV MI-GE", a spese del Comitato interregionale e contenente scritti di Stefano Lenzi, Baldo Romeri, Enzo Messina, Giambattista Cassulo e Renato Milano

- **28 novembre 1996** vengono presentate le Osservazioni da parte del Comitato interregionale. Un fascicolo di 89 pagine, redatto da Mario Zambrini, Angelo Tartaglia, Claudio Cancelli, Alberto Santel, Renato Milano, Enzo Messina ed Enrico Falqui. Presentatori: Antonello Brunetti, Baldo Romeri, Vincenzo Fasciolo, Franco Corti (seguono altre firme)

- gennaio 1997 il coordinamento dei Comitati che si oppongono all'Alta Velocità pubblica il libro "Alta Velocità", Cuen ecologia, con scritti di Bettini, Cancelli, Galantini, Rabitti, Tartaglia e Zambrini

- **Anni 1996-1997** il Co.C.I.V. realizza con soldi pubblici (165 miliardi) vere e proprie gallerie di servizio al tunnel di valico, senza che ci fosse alcun progetto approvato, fatto che comporta forti opposizioni e una denuncia da parte del WWF Liguria

- **24 febbraio 1998** avviene il sequestro dei cantieri del Co.C.I.V. da parte del Nucleo operativo ecologico dei carabinieri in località Fraconalto e Voltaggio. La vicenda è stata indagata dalla Procura di Milano e ha portato alla incriminazione del senatore Luigi Grillo, di Ettore Incalza e di altre persone con l'accusa di avere speso soldi dello Stato senza alcun progetto approvato e per opere che non sono affatto "fori pilota" ossia cunicoli esplorativi per sondaggi geodiagnostici

- marzo 1998 la T.A.V. diventa di totale proprietà del gruppo FS che ha riacquisito le quote detenute al 57% dai privati

- **15 luglio 1998 Il secondo progetto Co.C.I.V., quello della "gobba", viene bocciato dal Ministero all'Ambiente**

- settembre 1998 esce il libretto di Cassulo, Messina e Milano "La questione del Terzo valico" inserto de "L'inchiostro fresco"

1999-2000-2001

- dicembre 1999 viene pubblicato il libro di Ferdinando Imposimato "Corruzione ad Alta Velocità", Ed. KOINÈ nel quale il giudice esanima la Tangentopoli connessa con l'Alta Velocità

- **7 gennaio 2000** viene presentato il progetto Alta Capacità - Terzo Valico. E' il terzo progetto della serie Milano-Genova

- **5 settembre 2000** la Commissione V.I.A. del Ministero all'Ambiente, presieduta da Maria Rosa Vittadini, formula un pronunciamento interlocutorio negativo e richiede una lunga serie di integrazioni e modifiche assai ampia e articolata. Semplificando, anche il terzo progetto Co.C.I.V. è stato bocciato

- **ottobre 2000** su proposta del ministro Pierluigi Bersani viene azzerata la "autoconcessione" al consorzio Co.C.I.V. e si impone di procedere ad un appalto europeo per il Terzo valico

- dicembre 2001 viene approvata la Legge Obiettivo che introduce corpose variazioni nella normativa per la valutazione ambientale di opere considerate "strategiche" e il Terzo Valico viene inserito in queste

2002-2003-2004

- **17 luglio 2002** con la Legge Obiettivo e l'articolo 10 del Collegato Infrastrutture, la concessione rilasciata al Co.C.I.V. viene riconfermata e il Governo Berlusconi annulla la revoca dell'ottobre 2000. L'Autorità Antitrust boccia tale decisione poiché le nuove normative sono in contrasto con le leggi comunitarie in materia di appalti pubblici.

Anche la Comunità europea ha assunto lo stesso atteggiamento, ma il Co.C.I.V. continua ad apparire in tutti i documenti e progetti. Non si è in grado di quantificare quanto sia costato allo Stato l'esistenza di questo Consorzio spuntato fuori all'epoca dei Bernini, Prandini, Necci, Cirino Pomicino, Zamorani, Lodigiani, Balzamo, Dell'Urso e company. Certamente i 165 miliardi dei fori piloti e almeno altri 250 miliardi dei quattro progetti, carotaggi, convegni, pubblicazioni e ...annessi e connessi

- 10 marzo 2003 dopo una lunga serie di incontri con le amministrazioni comunali, con le province di Alessandria e Genova, con le Regioni Piemonte e Liguria, viene presentato il progetto preliminare per l'avvio della procedura (è la quarta volta dal 1992) finalizzata alla pronuncia di compatibilità ambientale relativa all'Alta Capacità-Terzo Valico
- aprile 2003 vengono presentate le osservazioni critiche da tutti i comuni e in particolare dal WWF di Genova e dal Comitato di Novi
- giugno 2003 il Co.C.I.V. ha assunto una nuova veste societaria: rispetto alla fase iniziale molte cose sono cambiate. Dapprima scomparvero (travolte da Tangentopoli) Del Prato, la Gambogi di Ferruzzi, poi la Grassetto di Ligresti, assorbita dalla Itinera di Gavio. Svaniscono le cooperative e il C.I.V. di Manzitti e delle banche (tra le quali Cariplo, San Paolo e C.R.T.). Intorno al 1999 Gavio vende il Consorzio della MI-GE rimane alla Tecnimont-Edison per il 50,55% e alla Impregilo con il 44%. Ora la Impregilo di Pier Giorgio Romiti ha acquisito la quota Tecnimont per 39 milioni di euro e ha il 94,5% del Co.C.I.V
- **fine agosto 2003** la Commissione di V.I.A. ha approvato, dopo una dozzina di anni e quattro tentativi, un progetto Co.C.I.V. sia pure ponendo molte condizioni e prescrizioni. Il Terzo Valico è quindi approvato e il Cipe con tutta probabilità confermerà la decisione entro un mese, verso la fine di settembre
- 19 settembre 2003 viene affidato all'avvocato alessandrino Andrea Ferrari l'incarico di preparare un ricorso al TAR contro il progetto Terzo Valico. L'avvocato Ferrari si è già occupato della vicenda ACNA di Cengio, della Ecolibarna, della cava Cementir in Val Lemme. E' Attualmente difensore di due ambientalisti, Brunetti e Armano, citati a giudizio dalle ditte Solchem ed Elciter che si occupano di smaltimento rifiuti speciali
- **29 settembre 2003** il Cipe approva il progetto preliminare del Terzo Valico e ordina alle Ferrovie di contrarre un mutuo di 319 milioni di euro per la stesura del progetto definitivo e di quello esecutivo con gli approfondimenti richiesti dal V.I.A. La Ragioneria di Stato obietta che la procedura non è del tutto corretta poiché il TERZO VALICO non è inserito nell'elenco della Legge obiettivo
- 13 ottobre 2003 Prima assemblea a Novi per informare le popolazioni delle zone interessate e per raccogliere i fondi necessari al ricorso da inoltrare al TAR. Intervengono Angelo Albasio, Renato Milano, Antonello Brunetti e Stefano Lenzi.
- 16 ottobre 2003 La Commissione europea decide di inserire la Genova - Novara - San Gottardo- Rotterdam nelle priorità delle opere europee. Non è ben chiaro se Milano c'entra ancora.
- 18 e 24 ottobre Una rappresentanza del Comitato contro il Terzo Valico partecipa al Convegno e alla manifestazione tenutesi a Verona per contestare le Male Opere della Legge Obiettivo e per proporre Opere effettivamente utili all'economia e all'Ambiente
- 13 novembre 2003 Assemblea ad Arquata con le stesse finalità di quella del 13 ottobre. Ottima riuscita
- 22 novembre 2003 Assemblea a Carrosio (organizzata da Legambiente e con la partecipazione di Monica Frassoni) sui temi della difesa delle risorse idriche e quindi contro il Terzo Valico e la cava Cementir: Servizio di TG3 Piemonte
- **26 novembre 2003** prende il via il processo per i fori pilota di Fraconalto e Voltaggio, bloccati nel marzo 1998 su denuncia del WWF Liguria. L'accusa, presentata dal PM Fabio De Pasquale, è di "truffa aggravata ai danni dello Stato" nei confronti del senatore Luigi Grillo, dell'ex amministratore TAV Ercole Incalza, del rappresentante del Co.C.I.V. Mario Nicolini, degli imprenditori Marcellino Gavio, Bruno Binasco, Rosario Alessandrello, oltre che del dirigente Italferr Massimo Palliccia. A supporto del procedimento esistono le seguenti fonti di prova: 1° informazioni rese da Amadio, Bianchi, Vaciago e altri; 2° verbali di Pacini Battaglia; 3° verbale di interrogatorio Necci; 4° nota della Guardia di Finanza; 5° atti acquisiti presso i ministeri del Tesoro e dell'Ambiente; 6° consulenze varie. La prima udienza viene fissata per il 12 gennaio 2004
- 28 novembre 2003 - Assemblea a Bettole di Pozzolo, sono presenti una trentina di abitanti di Rivalta. Intervengono Lino Balza, Renato Milano e Flavio Speranza
- Inizio dicembre - Sul Terzo Valico c'è un gran can can e tutti i politicanti lombardi, piemontesi e liguri fanno a gara per esserne considerati i patrocinatori. Mancava Bossi, ma ha provveduto anche lui a dire qualche scemenzuola del tipo "Inaugurerò io i cantieri la prossima primavera" e "Sono pronto a metterci la faccia". L'Europa, dal canto suo, mai accenna al Terzo Valico e nelle sue liste di 31 opere prioritarie o di 13 lavori urgentissimi cita la Genova-Basilea-Rotterdam-Anversa. Già, ma passando per dove? Ad esempio si potrebbe utilizzare la Voltri - Alessandria. Inoltre, su una tratta così lunga che cosa eventualmente finanzierebbe?
- 8 dicembre 2003 Partecipiamo al convegno dei parlamentari verdi sulle linee trasportistiche europee e Stefano Lenzi ribadisce le nostre posizioni. Decidiamo di dare una mano all'editore Traverso di Gavi che sta per stampare un libro di G.B. Cassulo incentrato sulle vicende del Terzo Valico
- 14 dicembre 2003 L'Europa ratifica la QUICK LIST, ossia l'elenco delle Grandi Opere da finanziare poiché presentano una serie di requisiti: La GENOVA-MILANO e IL TERZO VALICO **non ne fanno parte**. Finalmente riusciamo ad avere il testo della delibera CIPE (non ancora valida poiché non pubblicata sulla "Gazzetta ufficiale") e

leggiamo una cosa preoccupante: prima ancora del progetto definitivo vanno fatte alcune cose e l'elenco riporta una lunga serie di interventi non ammissibili, ossia cantieri, nuove strade, creazione di cave e di depositi, cunicoli esplorativi, ecc.

- **Natale 2003** Sono stati raccolti con l'appello dieci euro per la tutela del tuo territorio 4800 euro per il ricorso da presentare al TAR tramite l'avvocato Andrea Ferrari. Ci si ritrova (Lenzi, Bonardo, Cavalchini, Milano, Pezzan, Albasio, Brunetti) nello studio dell'avvocato e gli viene affidato l'incarico di preparare il Ricorso e l'eventuale Diffida in caso di avvio dei lavori. A firmare il ricorso saranno due associazioni ambientaliste nazionali (WWF, Italianostra) e due regionali (Legambiente e Pronatura), oltre a due Comitati, ossia La nostra Terra di Novi-Gavi e il Comitato interregionale Ligure-piemontese.

- 12 gennaio 2004 All'udienza del processo che si tiene a Milano per *Truffa aggravata nei confronti dello Stato* (imputati vari imprenditori di spicco, il senatore Luigi Grillo, Ercole Incalza e Nicolini rappresentante del Cociv) viene ammesso come parte civile il WWF, il che lascia presupporre che la vicenda verrà messa a nudo in tutti i suoi aspetti.

A questa data nulla è ancora emerso sull'esito della procedura di infrazione avviata dall'Europa sulla vicenda affidamento incarico senza appalto al Cociv e soprattutto nulla si sa della delibera del CIPE che non emerge dai cassetti per essere ufficializzata e trasmessa ai Comuni, alle Province e alle due Regioni.

- **20 gennaio 2004** Viene pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la delibera Cipe sul Terzo Valico. Da questo momento ci sono 60 giorni per il Ricorso, di cui si occuperà l'avv. Andrea Ferrari affiancato da Stefano Lenzi, Renato Milano e Antonello Brunetti

- 10 febbraio Viene inoltrata, a firma WWF, Legambiente e Italia nostra una DIFFIDA riguardante l'avvio anticipato, e separatamente dal progetto definitivo, delle attività inserite nell'allegato B della delibera Cipe del 29 settembre 2003

- **17 febbraio 2004** Dopo una serie di incontri, a Novi si costituisce l'Associazione Amici delle Ferrovie e dell'Ambiente (AFA). Presidente Renato Milano, Segretaria Stefania Pezzan, Tesoriere Vincenzo Fasciolo. Quarantasette i soci fondatori, quindici dei quali fanno parte degli organismi della Associazione. Il presidente sarà., con il WWF, Legambiente Piemonte, Italia Nostra e Pronatura, fra i firmatari del Ricorso al TAR del Lazio

- **Febbraio** Viene chiesto alla Provincia di Alessandria di presentare ricorso al TAR con riferimento alla nostra diffida e alle conseguenze della legge Obiettivo.

- **Marzo** I tecnici del Cociv procedono a rilievi e trivellazioni. A Bruxelles si discute di Grandi opere e sono presenti Lenzi e Albasio. Esce il libro di Giambattista Cassulo "**Dal cavallo al treno**" dedicato interamente al Terzo Valico.

- **Giovedì 17 marzo** il Ricorso è pronto e si provvede a portarlo personalmente a Roma, al TAR del Lazio e a consegnarlo a una quindicina di altri indirizzi. Il ricorso è costato complessivamente 5.000 euro più altri mille per spese varie, esattamente quanto avevamo raccolto.

- 23 marzo Lunardi annuncia di avere a disposizione 5 miliardi di euro per il Terzo Valico e quindi Moretti può stanziare i 319 milioni necessari per le opere preliminari. Appare sul *Corriere della sera* un articolo di Milena Gabanelli, conduttrice della trasmissione REPORT, un articolo intitolato "Il pasticcio della Milano-Genova".

- **1° aprile 2004** Nella sala del Dopolavoro ferroviario di Novi viene presentato il RICORSO AL TAR LAZIO. Parecchi interventi e raccolta adesioni AFA. Presentazione del libro di G.B. Cassulo che verrà successivamente presentato anche a Rigoroso-Arquata e il 7 maggio a Genova.

- **Aprile** Nella trasmissione "Porta a porta", su sollecitazione di Bruno Vespa e del direttore del "Secolo XIX", Berlusconi assicura che il Terzo Valico si farà nonostante "parlamentari dell'opposizione tramino con l'Europarlamento per far mancare i finanziamenti europei, in ciò dimostrando il loro atteggiamento antitaliano".

- **Aprile** L'Europa comunica al Governo italiano che non finanzierà il Terzo Valico la cui realizzazione sarebbe affidata dal 1991 al Cociv. Dopo la procedura di infrazione contestata per gli appalti non a norma, Bruxelles comunica la sospensione dei pagamenti. Lunardi convoca il Cociv e gli propone di scorporare il 40% dei lavori e di assegnarlo tramite appalto europeo.

- 3 maggio Il giudice Varanelli acconsente alla istanza presentata dall'on. Luigi Grillo e trasferisce da Milano a Genova (sei anni di tempo, altro che Alta Velocità !) il processo per truffa aggravata nei confronti dello Stato, respingendo la richiesta del P.M Fabio De Pasquale che, su denuncia del WWF, aveva condotto le indagini sulla vicenda dei fori pilota.

- **6 maggio 2004 : 27° annuncio di Avvio dei cantieri** per l'Alta Velocità Mi-Ge. Il primo risale al 12 Ottobre 1992 e prendeva le mosse da un accordo di programma firmato dal ministro Bernini e dall'Amministratore Necci. Dopo un rinvio dovuto alla comunicazione della Unione Europea relativa alla non accettazione della prassi di assegnare al Cociv i lavori senza alcun appalto, si è giunti, nella mattinata del 6 maggio ad una ulteriore cerimonia che, a onor del vero, è stata pubblicizzata con assai minor enfasi che non in passato. Nei giorni successivi gruppi di tecnici si sono distribuiti lungo il percorso a fotografare, far rilievi, prendere campioni poiché, a loro dire, per fine mese il Cociv deve presentare il progetto definitivo. Mah !

- 21 maggio 2004. Al complesso "Le stelline" di Milano Convegno organizzato dal WWF nazionale sul tema dell'Alta velocità. Partecipano e intervengono Stefano Lenzi e Antonello Brunetti.

- 7 giugno 2004. La Regione Piemonte convoca i Comuni e la Provincia di Alessandria per proporre una ripresa delle escavazioni dei fori pilota. Tutti rifiutano e le Associazioni ambientaliste ricordano che il 9 febbraio è stata presentata una Diffida in tal merito.
 - 16 agosto 2004, il TAR Lazio comunica le motivazioni dei suoi pareri negativi in merito al Ricorso presentato dalle Associazioni ambientaliste, dai Comuni di Novi e Arquata e dalla Provincia di Alessandria. Per quanto ci riguarda le argomentazioni sono assai fragili e spesso inconsistenti
 - Fine agosto, il presidente delle FS, Elio Catania dichiara al "Sole 24 ore" che ha delle perplessità in merito alla Milano-Genova, la cui redditività non supererebbe il 10-15% dei capitali investiti.
 - 29 settembre. Preannunciato dal solito annuncio "Iniziano i lavori!", il CIPE riesamina a distanza di un anno esatto la questione del finanziamento di 4,7 miliardi di euro, ma rimane nel vago. Reazioni violente a Genova
 - **8 ottobre, l'AFA** si ritrova a Rigoroso e decide di affrontare il Ricorso al Consiglio di Stato. Affidamento dell'incarico all'avvocato Andrea Ferrari. Occorre reperire altri 5.000 euro per le spese. Il WWF si impegna per mille euro, Pro Natura 500, Legambiente 100. Dopo l'assemblea ce ne sono altri 600.
 - **9 ottobre 2004.** Berlusconi annuncia a Genova, nel corso dell'inaugurazione del Salone nautico, che i soldi per il Terzo Valico ci sono e che firmerà un decreto per il reperimento fondi tramite TAV-bond che renderanno all'acquirente il 5,50%. Tutti i giornali annunciano (29° volta) che l'avvio dei lavori è imminente e il Terzo Valico è cosa fatta.
 - 29 ottobre, assemblea a Novi con interventi di Lenzi, Ferrari, Cavalchini, Bonardo, Albasio, Brunetti e Milano. Si andrà avanti con il ricorso al Consiglio di Stato (già raccolti 2.500 euro). Aderiscono tutte le associazioni. Il ricorso va consegnato nei primi giorni del gennaio 2005.
 - **26 novembre.** Cena della tradizione a Borghetto Borbera. Si raccolgono altri 2.000 euro. Gianni Repetto dona 50 copie del suo libro, quattro pittori offrono loro quadri.
 - **Inizio dicembre** La Comunità europea pare intenda accettare la proposta del Governo italiano di appaltare, come da normativa europea, il 45 % delle opere assegnate un tempo al Cociv. Pare che stia per annullare la procedura di infrazione relativa all'autoaggiudicazione della Mi-Ge al Cociv. Il Cociv è ora per il 94,5% della Impregilo, impresa che proprio nel mese di dicembre è stata messa sotto inchiesta con l'accusa di aver falsificato i bilanci per dare copertura ai bond che stanno per scadere. A proposito di vicende giudiziarie il 20 gennaio vi sarà l'udienza preliminare con giudice Roberto Fucigna di Genova (denuncia del WWF nel 1998, accusa di Truffa aggravata per Ercole Incalza, Luigi Grillo, Marcellino Gavio, Bruno Bagnasco e altri nei confronti dello Stato, trasferimento del processo da Milano a Genova e finalmente ora l'udienza preliminare) in merito alla vicenda dei fori pilota.
 - **6 dicembre 2004.** Sono stati presentati due esposti alla Corte dei Conti in merito all'emissione di bond per finanziare il Terzo Valico e al finanziamento di 319 milioni di euro per avviare in via anticipata e separata opere preliminari.
 - 10 dicembre 2004. Trentesimo annuncio di avvio lavori. A Palazzo Ducale a Genova Lunardi e Grillo, con contorno di Formigoni, Biasotti e Ghigo, proclamano: i 4,7 miliardi arriveranno con i bond, a luglio inizio lavori, opera fatta entro 5-6 anni.
 - **20 dicembre.** Assemblea natalizia con avvio del tesseramento AFA 2005 e bicchierata a festeggiare il Ricorso al Consiglio di Stato che WWF, Legambiente, AFA, Italia Nostra e Pro Natura consegneranno nei prossimi giorni a Roma.
 - **27 dicembre 2004** Vincenzo Fasciolo si reca a Roma e consegna i fascicoli del Ricorso al Consiglio di Stato
- 2005**
- 22 febbraio 2005 Riunione a Rigoroso. Analisi di alcune dichiarazioni di Novi e della Ragioneria di Stato. C'è un calo nella movimentazione dei container. Conclusa la vicenda del quadro ad Arquata. Viene approvato un documento da diffondere fra i pendolari e da consegnare ai giornali. Si decide di organizzare per il **15 aprile a Gavi una seconda cena** di finanziamento per completare la raccolta dei fondi necessari a pagare il Ricorso
 - **18 marzo 2005** Berlusconi e Scajola annunciano ad Imperia che il Cipe emetterà i bond per la raccolta dei 4,7 miliardi di euro necessari alla realizzazione Terzo Valico. **E' il 31° annuncio di Avvio lavori.** Anche L'Europa dà una mano a Lunardi e si ritiene soddisfatta del fatto che il 45% dei lavori venga messo in gara di appalto; ritira quindi il procedimento di infrazione e sancisce la figura del Cociv come general contractor. Il Gruppo Gavio entra nell'Impregilo
- e in tal modo, tra le altre cose, si riappropria del Cociv. Insomma pare cosa fatta.
- 4 aprile 2005 Biasotti e Grillo che avevano puntato molto sul Terzo valico perdono le elezioni. Peccato che Burlando e Mazzarello asseriscano che loro sì che sono in gamba e riusciranno a fare il T.V. Vedremo.
 - 12 aprile processo a Genova per la vicenda fori pilota. Rinvio al 9 maggio al fine di poter prendere visione di una controperizia. È evidente la manovra a tirare per le lunghe (sono già trascorsi sette anni dalla denuncia) e andare così in prescrizione.
 - 6 maggio. **32° annuncio: a luglio verranno iniziati i lavori, cominciando con l'utilizzo dei 319 milioni di euro.** Se ne dicono di tutti i colori, ad esempio c'è anche chi propone di dare il via al Quarto Traforo che collegherebbe Genova a Voltri, assicurando che c'è una banca disponibile a finanziare il tutto. Ci si dimentica che esiste già la Voltri-Ovada, e che sono stati spesi recentemente 200 milioni di euro per "il mostro" Voltri-Pegli. Su questa linea, come

abbiamo documentato un anno fa, transitano 2-4 treni al giorno che non vanno oltre Ovada, anziché i sessanta previsti verso Rotterdam.

- 9 maggio al processo di Genova altro rinvio, al 26 settembre. Il WWF nazionale inoltra un documento demolitore del Terzo Valico alla Corte dei Conti dimostrando l'assurdità di quest'opera e la notevole incidenza sul deficit attuale e futuro dello Stato. Il WWF invia una diffida ad iniziare i lavori senza alcuna progettazione definitiva. I promotori del Terzo valico, rifatti i conti con il Cociv che preme per piazzare i cantieri, appurano che non sono più 4719 milioni di euro, ma ne occorrono 500 in più.

- giugno 2005. Continuano le amenità del tipo che tutta la produzione cinese passerà nel buco del Terzo Valico dopo essere stata intercettata dalla nostra gang di furboni. Un nastro trasportatore con curve paraboliche a 90 gradi trasporterà per 26 chilometri le rocce di scavo (lo smarino) per riempire il mare davanti a Genova. La pazzia non è generalizzata, infatti qualcuno a Genova dice timidamente che forse si potrebbe avere gli stessi risultati utilizzando meglio (con qualche miglioria) gli attuali valichi liguri, esattamente quanto sosteniamo dal 1992 con una documentazione scritta accurata e vastissima, che viene aggiornata anno per anno. Ci si è persino accorti, dopo aver speso tre anni fa 400 miliardi di lire per distruggere le colline di Pegli, che i lavori sono stati progettati coi piedi e che esiste un collegamento con Alessandria che potrebbe far defluire 60 treni al giorno, ma il porto di Voltri non ne produce più di quattro (anche questo già detto e scritto da noi circa un anno fa).

- **17 giugno** Assemblea a Rigoroso dell'Afa.

Anzitutto chiariamo una cosa: se ad una riunione importante come quella di ieri sera ci si ritrova in una trentina di persone è chiaro che di strada ne faremo ben poca. Stefano Lenzi ci ha detto che per il 30 giugno Italferr intende presentare il progetto definitivo della Alta Velocità Genova-Tortona. Il Cociv sta chiedendo una deroga al Governo per poter iniziare i lavori preliminari che poi non sarebbero altro che l'avvio dei cantieri, la preparazione delle discariche e l'inizio delle gallerie. È vero che è stata inoltrata una Diffida a iniziare i lavori visto che nulla lo consente (e tale diffida la faremo pervenire al più presto, per conoscenza, a tutti i Comuni interessati, alla Provincia di Alessandria e alle due Regioni), ma il bombardamento mediatico (giornali e TV) relativo al "A luglio inizieranno i lavori" è sempre più forte.

Sappiamo benissimo che è tutto un bluf.

La Corte dei conti è perplessa sul fatto che la spesa prevista è già salita a 5200 milioni di euro, che le previsioni più ottimistiche prevedono un ricavo massimo del 15% rispetto alle spese dell'opera, che non si capisce come verranno reperiti i soldi pur essendo certo che sarà tutto a carico dello Stato con un indebitamento pauroso per i prossimi trenta anni e a solo beneficio di banche, costruttori, progettisti, politici e di tutto quel magma mediatico "creativo" (meglio sarebbe dire "di contabelle") che attornia l'opera.

Sempre più emerge che ci sono alternative validissime meno costose, a breve scadenza e con nessun disastro ambientale.

Passando gli anni viene fuori con evidenza che le previsioni, su cui si basava l'"urgenza" dell'opera, erano campate per aria e non si riesce assolutamente a fare treni merci in misura decente (basti constatare il desolante silenzio notturno lungo le linee attuali).

È chiaro che c'è in atto una corsa a chi arriva primo a dare il via ai lavori e cominciare a mettere in berta eventuali finanziamenti della Comunità europea. Non interessa affatto realizzare l'opera e soprattutto non gliene frega nulla della sua validità ed efficienza. Importante è dare il via: sono 13 anni che inseguono questo obiettivo e ora sono lì lì per realizzarlo. Se c'è il via è finita!

Ma non per l'opera che tanto non concluderanno.

È finita per chi crede che il bene collettivo sia prioritario,

per chi crede che si deve operare nell'interesse dello Stato e dei cittadini e non per deprenderli,

per chi ha fiducia nella capacità progettuale dello Stato,

per chi è disposto a pagare qualsiasi tassa purché decisa insieme e finalizzata al bene di tutti o dei più deboli.

Se c'è il via è il trionfo della logica degli "utili a pochi, dei danni a molti, a spese di tutti", come recitava il nostro slogan del 1992.

Ancora una volta prevalgono i bisogni immaginari (alta velocità, movimentazione enorme di merci, crescita esponenziale dei consumi) anziché un corretto rapporto con l'ambiente, la qualità della vita e la selezione dei consumi primari (la cosiddetta decrescita).

"Ma perché rinunciare a opere che tanto pagano altri? I privati, le banche, le ditte costruttrici, l'Europa", così sostengono-

È il classico giochetto delle tre carte, o meglio degli scatoloni vuoti. Poi vai ad aprire lo scatolone dei privati (ricordate, il 60%) e non c'è una lira. Apri quello dei general-contractor: nulla e neppure nessun rischio ad opera finita perché la gestione deficitaria sarà dello Stato. Guardi quello delle banche: vuoto, infatti c'è solo un messaggio "Io ti do un po' di soldi ma tu Stato in garanzia mi dai i tuoi depositi postali".

C'è infine la scatoletta dell'Europa, che tutti toccano, accarezzano, vorrebbero aprire; ma questa per essere aperta ha un meccanismo speciale che richiede la successione di alcune chiavi denominate: mancanza di procedura di infrazione, democraticità e partecipazione nella progettualità, esito positivo nel raffronto benefici-costi, progetti rispettosi dell'ambiente e delle popolazioni coinvolte, trasparenza di procedure, appalti pubblici. La grana è che il nostro Governo-Ferramenta queste chiavi non le produce più.

Insomma se c'è il via non solo agiteranno festosi le loro pinne i pescecani della finanza, delle imprese, della politica con tanto di codazzo multicolore;

non solo faranno sfracelli ambientali;

non solo sfiancheranno e demoralizzeranno quei tre gatti che credono ancora che la vita sia dono, impegno gratuito, attenzione costante per chi (esseri umani) e per cosa (natura) si trova spesso a soccombere di fronte alla logica del profitto. Infine, tutto questo disastro sarà a carico nostro e dei nostri figli che pagheranno, se ne avranno la possibilità, per decenni i debiti paurosi derivanti dalla cosiddetta Finanza creativa e dalle opere inutili (pardon, inutili per quasi tutti, non per chi li progetta e li manipola per anni e anni).

In merito alla serata del 17 va detto che sono state prese una serie di decisioni operative per il prossimo mese che si prospetta difficile; e infine è stata data la parola a Oscar Margaira, autore di un libro che si legge in un fiato "Ora o mai più", incentrato sulla personale presa di coscienza di un dipendente bancario in quel di Moncalieri, e sulla lotta che conduce insieme a migliaia di altre persone in Val Susa a difesa di un territorio che si vuole sacrificare sull'ara del "DIO PROGRESSO".

Una presentazione molto discorsiva, dura e spiritosa nello stesso tempo, di un libro che serve soprattutto a fermare il tempo e a fotografare ora una situazione che è ribollente e foriera di qualsiasi tipo di conclusione.

29 giugno- SUL Terzo Valico SI STA ARRIVANDO AL DUNQUE ? LE ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE INVIANO UNA DIFFIDA. In considerazione del fatto che si sta avvicinando il 1° luglio 2005 indicato mesi or sono come data di presentazione del progetto definitivo Terzo Valico e avvio delle cosiddette opere preliminari (creazione cantieri, interventi compensativi, preparazione discariche e ripresa dei fori pilota), si comunica che in data 23 aprile 2005 l'Associazione AFA (Amici delle Ferrovie e dell'Ambiente) in rappresentanza di tutti i comitati che chiedono una reale politica a sostegno delle Ferrovie e in accordo con WWF, Legambiente e Italia Nostra, ha inviato la seguente lettera agli Enti sotto citati, con allegata la Diffida del 10-2-2004 e successive risposte da parte del Ministero e controreplica da parte di WWF, Italia Nostra e Legambiente.

26 luglio. UN GRILLO PARLANTE...A SPROPOSITO A dicembre del 2004, nel Palazzo Ducale, era stato annunciato che a inizio luglio sarebbero iniziati i lavori per il Terzo Valico. Idem poco prima delle elezioni regionali. Infine a metà giugno, Luigi Grillo, presidente della Commissione Lavori pubblici del Senato, aprendo il dibattito organizzato dal "Circolo" di Marcello Dell'Utri a Palazzo San Giorgio di Genova, aveva preannunciato che stavano per ripartire i lavori per la realizzazione del Terzo valico ferroviario. "Entro il 20 luglio si inizierà con i cunicoli, prima di dicembre sarà la volta della galleria di valico" "Il Cipe ha già ratificato il piano finanziario. L'opera ha un'importanza strategica immensa per il sistema portuale ligure", così ha detto il Grillo, "Ci consentirà di bruciare spagnoli e francesi, che già si stanno organizzando con un corridoio ferroviario per collegare direttamente i porti della penisola iberica alla Germania". ... "Tutti quanti siamo d'accordo nell'affermare che la posta in gioco è di importanza vitale. I porti italiani sono alla vigilia di una grande ripresa, perché dalle loro banchine passa la straordinaria opportunità di calamitare i traffici che arriveranno dalla Cina e dall'India. Per questo motivo dico che non si deve perdere altro tempo".

Il 20 luglio è passato da una settimana e nulla si vede dei traffici cinesi e indiani.

2 agosto 2005 - VEDIAMO LE ULTIME NOTIZIE SUL TERZO VALICO

- la spesa sale a 5 miliardi e 279 milioni di euro;
- l'8 agosto verrà presentato (forse) il progetto definitivo;
- a settembre riapriranno i cantieri di Campomorone e Mignanego (?);
- l'avvio delle opere preliminari è previsto per l'inizio 2006;
- i dati del porto di Genova, rispetto al giugno del 2004, indicano un calo del 3,4% delle merci in genere e un calo del 5,5 dei containers TEUS

10 settembre - Crisi su Genova - Traffico container in caduta

Mentre siamo in attesa che Luigi Grillo, tirapiedi di Fazio e consorte, si distraiga un attimo dalla vicenda Banca Italia e venga ad inaugurare l'avvio lavori per il Terzo Valico, avvio che aveva assicurato alla stampa genovese (con gridolini di giubilo a contorno) per il 20 luglio (o 20 giugno ? non mi ricordo neanche più) 2005, tutto tace. Le notizie mensili che Antonio Bruno ci comunica in merito ai traffici del porto di Genova sono terrificanti; ma sino ad ieri si continuava a dire che nel porto di Genova-Voltri transiteranno a miliardi i riscio carichi di merce provenienti dalla Cina, che tutto ciò che si consuma nel mondo deve passare sotto la Lanterna (forse le armi per la Somalia...), che in pochi anni dal 1992 al 2005 i container di Voltri sarebbero aumentati di non mi ricordo più quanti milioni di unità (ovviamente è tutto perfettamente documentato).

Qualcuno, e non siamo noi, bensì addirittura il paludato Sole 24 ore, tira i sassi sui binari del Terzo Valico raccontando storielle deprimenti per la Talpa (Lunardi), l'homo ridens (Berlusconi) e il voltagabbana (Luigi Grillo). Insomma si vocifera che "la saturazione delle linee esistenti a causa dell'incremento dei traffici nel porto di Genova" sia una panzana. Ma lasciamo la parola a lor signori:

GENOVA • "L'ultimo dato statistico disponibile, quello relativo al mese di luglio, è ancora più negativo delle già fosche previsioni. Il porto di Genova perde traffico su tutti i fronti, e se la flessione di oltre il 64% nelle merci alla rinfusa nel mese di luglio trova giustificazione nella chiusura dell'altoforno dell'Ilva, il calo dei container in caduta

libera dal dicembre del 2004, con particolare riferimento al bacino di Voltri, è di tale entità da far scattare più di un segnale di allarme.

Dall'inizio dell'anno ad oggi il porto ha perso oltre 40 mila container e la forbice con la concorrenza nel Mediterraneo si è drammaticamente allargata.

19 settembre- Sul Sole 24 ore, Repubblica e Il giornale esce l'AVVISO relativo al progetto definitivo Terzo Valico, esattamente il quarto dopo quelli del 2 luglio 1992 TAV Mi-Ge (bocciato il 2 giugno 1994), del 30 ottobre 1996 TAV Mi-Ge con gobba (bocciato il 15 luglio 1998) del 7 gennaio 2000 TERZO VALICO 1 (con pronunciamento interlocutorio negativo del 5 settembre 2000) e quello preliminare al quarto progetto del 10 marzo 2003 TERZO VALICO 2 (approvato nell'agosto del 2003 con parecchie prescrizioni e richieste di chiarimenti).

Tempo 90 giorni per gli Enti e avvio della Conferenza dei servizi prevista per il 20 ottobre (quindi dopo soli 31 giorni). Anziché con i nastri parabolici fino al mare, si provvederà al trasporto dello smarino con i camion sulla superintasata autostrada fra Tortona e Castelnuovo Scrivia, depositandolo in cave scelte all'ultimo momento, senza alcuna comunicazione preliminare, a Pontecurone, Sale, Piovera, Isola Sant'Antonio, Cassine, Sezzadio, Alessandria, Castelnuovo Bormida, Tortona e Boscomarengo. Alcune riunioni presso la Provincia di Alessandria, un Consiglio comunale non aperto a Novi, finalmente dichiarazioni critiche da parte dei Verdi e di Rifondazione (però con voto favorevole alla delibera positiva al Terzo Valico da parte di Novi).

11 ottobre- In una audizione a Roma l'ex ragioniere di Stato, Monorchio, ribadisce che tutti sanno il Terzo Valico non essere remunerativo (massimo renderà il 15% dei costi) e che l'Ispra non si occuperà affatto, tramite i bond, di reperire i fondi per il Terzo Valico. Se ne occuperà lo Stato che in Finanziaria avrebbe messo 50 o 100 milioni di euro (occorrono 5.279 milioni di euro). Più nulla si sa dei 329 milioni a carico delle Ferrovie.

15 ottobre- Con gli annunci arriviamo a quota 34! Pietro Lunardi dichiara, nel corso di una visita al Salone nautico di Genova: *"Lunedì 17 ottobre si aprono i cantieri del Terzo Valico". La platea dei maggiorenti applaude, pare di stare a teatro.*

In realtà il lunedì successivo ai fori pilota, bloccati dai Noe nel febbraio 1998 con conseguente processo motivato da "Truffa nei confronti dello Stato", ci sono alcune ruspe in movimento che farebbero *"manutenzione al cantiere sospeso sette anni fa"*. Unico politico presente alla *"inaugurazione dei cantieri"*, il senatore Luigi Grillo (coinvolto nel processo).

20 ottobre- Dopo una riunione nello studio dell'avv. Ferrari di Alessandria, parte un ESPOSTO firmato d Pratesi WWF, Ripa di Meana ITALIA NOSTRA, Vanda Bonardo LEGAMBIENTE e Pier Luigi Cavalchini PRO NATURA. Si fa presente che i cantieri dei fori piloti vennero sospesi nel febbraio 1998 e che pertanto non vi si possono avviare lavori, come invece il ministro Lunardi afferma. Viste le molte variazioni progettuali e il coinvolgimento di altri comuni piemontesi si chiede al Ministero di avviare la procedura VIA, come fra l'altro richiesto dalla U.E. Nella stessa giornata viene avviata a Roma la Conferenza dei servizi, che dovrebbe concludersi il 19 dicembre. Nessun riferimento all'opera, alle sue alternative, alla validità. Solo questioni tecniche, come se tutto fosse già deciso. Non si parla di compensazioni, e in merito alle cave da riempire con lo smarino l'ing. Vezzano assicura che ciò verrà fatto gratis (!?).

21 ottobre- I cantieri vengono ripresi fotograficamente tutti i giorni, ma venerdì 21 è già tutto finito: il grande avvio è consistito nella eliminazione dei rovi cresciuti dentro e tutt'attorno al cantiere e nel sostituire la vecchia recinzione con una nuova di plastica arancione.

24 ottobre 2005- Assemblea a Rigoroso. Si decide di portare avanti tre linee (senza fori): quella di un rapporto di confronto e di documentazione con i Comuni, con le Province e con i partiti; seguire con attenzione gli aspetti formali, economici e legali intervenendo con esposti, segnalazioni e contatti con l'Unione Europea; creare situazioni a difesa della legalità e dell'ambiente con il minimo sforzo e il maggior impatto mediatico possibile.

Novembre 2005- Viene avviata la Conferenza dei servizi e non vi è alcuna risposta alle richieste dei Comuni. Ciò nonostante la posizione degli Amministratori rimane acritica, anche per la forte pressione in tal senso che arriva dalle Regioni Piemonte e Liguria, oltre che dalla Provincia di Alessandria. Rifondazione, Comunisti italiani e Verdi dichiarano il loro netto NO al Terzo Valico e Rifondazione lo ribadisce con un convegno tenutosi a Tortona il 18 nov, con interventi di Boghetta, Lenzi e Brunetti. Il 16 nov: si partecipa con un pulman alla Marcia della Val di Susa. Presenziamo ai consigli comunali aperti di Novi, Voltaggio e Fraconalto. A fine mese madama Bresso viene qui ad ordinare ai diesse e ai margheritini di serrare le file e marciare felici verso il grande buco.

Il che è avvenuto il 1 dicembre, e alla nostra richiesta di breve incontro, in quel di Novi e Tortona, ha risposto picche.

7-10 dicembre - I Comuni di Arquata e di Voltaggio votano contro il Terzo Valico; Arquata decisamente contro l'opera e Voltaggio perché scopre che la discarica di 1.500.000 metri cubi alla ex Cementir è pericolosissima e il progetto non ne fa cenno alcuno. A Tortona e a Novi vengono creati presidi con distribuzione di volantini e, dopo tanto tempo, anche a Genova.

15 dicembre - In occasione del Consiglio provinciale di Alessandria viene organizzata la contestazione tramite lancio di volantini dopo il diniego di poter intervenire come NO - TAV al dibattito. Rifondazione vota contro, i comunisti italiani si astengono e i verdi, non presenti in Consiglio, tolgono il loro appoggio a Filippi. Subito dopo si crea un Comitato No-TAV alessandrino con la partecipazione di una dozzina di gruppi. Provincia e Regione approvano il Terzo Valico, ma il CIPE del 22 dicembre viene annullato e ogni decisione relativa ai finanziamenti è rinviata a fine

gennaio. La Finanziaria 2006 indica in 15 milioni di euro lo stanziamento per il Terzo Valico e per la Milano-Verona, ossia lo 0,2 della cifra complessiva prevista ora per le due opere.

Il costo del Terzo Valico (riunione del pre-Cipe del 20 dicembre) sale ulteriormente di 112 milioni di euro raggiungendo i 4 miliardi e 969 milioni di euro, escluso quanto occorre per le cosiddette compensazioni.

2006

5 gennaio 2006- Ad Arquata viene organizzata la BEFANA - NOTAV. Una festa riuscitissima alla quale partecipano anche il sindaco di Bruzolo e altri valsusini in segno di gratitudine per la nostra partecipazione (con 55 e 70 persone) alle marce in Val Susa e a Torino.

13 gennaio - La CGIL di Alessandria, nel corso del suo congresso provinciale, bocchia per pochi voti una mozione critica nei confronti del Terzo Valico presentata dalle aree del Funzione pubblica e dei metalmeccanici.

23 gennaio - Il P.M. Pinto chiede al giudice Fucigna l'archiviazione dell'inchiesta poiché il massimo della condanna per Truffa nei confronti dello Stato non supera gli otto anni e la legge Ex-Cirielli o Salvapreviti indica in tale termine il limite della prescrizione.

26 gennaio - La FIOM di Alessandria organizza un pomeriggio di dibattito sul tema Terzo Valico. Non partecipa, anche se in scaletta, Daniele Borioli (assessore regionale ai trasporti). Intervengono Renato Milano (WWF) e Antonello Brunetti (AFA).

6 febbraio - Ultima udienza del processo FORI PILOTA. Il giudice Fucigna dichiara prescritto il reato.

18 febbraio - Lunardi - affiancato da Palenzona, Borioli e Merlo - annuncia da Torino che verranno stanziati dal Cipe 112 milioni di euro e che ai cantieri già aperti se ne aggiungeranno altri prossimamente per procedere con i lavori della "PORTA LOGISTICA dell'Europa". Quindi 35° annuncio avvio lavori. In realtà non avviene assolutamente niente e il Cipe, che si doveva riunire il 21 dicembre 2005, continua a rinviare ogni decisione in merito. In conclusione per ora ci sono poco più di 300 milioni stanziati per le opere preliminari e compensative e 8 milioni (è proprio così, 8 milioni di euro!) stanziati in Finanziaria 2006 per il Terzo Valico. 8 milioni e qualcosa per i sedici anni di contributo annuale precedentemente deciso fa 112: che siano questi i 112 milioni di euro? Ma allora è una doppia presa in giro!

1° marzo - Afa, Comitati NO TAV e Rete ambientalista decidono di organizzare una Marcia contro il Terzo Valico da tenersi sabato 22 aprile con convegno finale in Arquata Scrivia. Sono in preparazione assemblee, uno spettacolo e vari interventi di volantaggio.

marzo - Assemblee ad Arquata, a Ovada e a Tortona. Il 13 Consiglio annuale dell'AFA con un coordinamento composto da Milano, Carbone, Pezzan, Albasio, Bavastro e Fasciolo. Non riesce l'iniziativa AFA-Rifondazione-Verdi e Comunisti italiani poiché quest'ultimi decidono di differenziarsi con un loro convegno dedicato al "porto lungo".

22 marzo - Il CIPE approva il progetto Terzo Valico, ma rinvia al 29 marzo la decisione sugli stanziamenti da destinarsi all'opera. Una settimana dopo il CIPE ritorna sulla proposta dei bond, il che equivale a non stanziare nulla, se non i 17 milioni di euro già disponibili in precedenza ed equivalenti esattamente allo 0,3% della cifra complessiva.

21 aprile - Convegno a Genova

22 aprile - Marcia anti TERZO VALICO e anti TAV da Serravalle ad Arquata. Aderiscono sessanta associazioni, fra le quali WWF nazionale, Legambiente Liguria e Piemonte, Pro Natura Piemonte, Italia Nostra Liguria, tanti centri sociali, gruppi anarchici, Rifondazione e Verdi Liguria e Piemonte, ecc. Partenza alle ore 15 in una Serravalle simile a Corleone e arrivo alle 16 ad Arquata. Partecipanti 2.000 persone di cui 500 dalla Val di Susa. Risultato estremamente positivo. Buona l'attenzione da parte dei giornali.

5 maggio - Alla SOMS di Arquata prima dello spettacolo teatrale "**a tutTAVelocità**". Regia di Gianni Repetto, scenografia di Gianni Torchia, poi Andrea Santoro, Stefania Pezzan, Marco Ponta, Anna Rivera, Loredana Ballestrero, musicisti e altri. UN SUCCESSONE! Uno spettacolo spassosissimo e illuminante. Lo spettacolo viene poi rappresentato anche a Ovada, a Genova, a San Didero in Val di Susa e nella borgata Casa del bianco di Rigoroso il 28 luglio.

15 maggio - L'AFA prende posizione a favore della lista di Rifondazione che ad Arquata si presenta da sola con un netto NO alla TAV e al Terzo Valico. La lista ottiene alle elezioni comunali il 28% dei voti.

3 luglio - Mentre in Alessandria viene presentato un incredibile progetto aggiuntivo, il MILLE TRENI AL GIORNO fra Voltri e Lerma, l'AFA riceve, ospita e accompagna da Novi ad Arquata la carovana NO TAV che dalla Val di Susa procede verso Roma. La portavoce Valentina Cancelli consegna documenti ai sindaci di Novi, Serravalle e Arquata.

31 luglio-3 agosto 2006 - Nel corso di due incontri con le Regioni Piemonte e Liguria, il ministro Antonio Di Pietro dichiara che è finita l'epoca dei progetti senza né capo né coda, che il Terzo Valico non ha un euro di finanziamento, che nell'ordine delle necessità fa parte del terzo gruppo di opere e che le priorità sono ben altre, quali il nodo di Genova e il raddoppio della Genova-Ventimiglia. Mauro Moretti, amministratore RFI, aggiunge che le attuali linee non sono sature, che ci sono tracce ferroviarie inutilizzate, quali la Voltri-Ovada. Molti i mugugni da parte diessina, dalla Margherita, di Bresso, Filippi, Borioli, Merlo, Grillo, Rutallo e company. Mario Bavastro, presidente del Circolo Legambiente Val Lemme, chiede che i cantieri dei fori pilota di Fraconalto e Voltaggio vengano smantellati

Che la storia del SUPERTRENO MI-GE alias ALTA VELOCITÀ CON GOBBA alias TERZO VALICO sia finita qui?

Settembre-ottobre - No, non è finita qui. Di Pietro riduce sempre più la portata delle sue dichiarazioni e infine dice che entro fine legislatura il Terzo Valico verrà ripreso. Tutti gli uomini politici piemontesi e liguri insistono sulla urgenza del Terzo Valico. In particolare i presidenti della Confindustria ligure Bisagno e della banca Carige Berneschi. Marta Vincenti sostiene che è importante cominciare a farsi una canna. Vengono fatti convegni

dappertutto, anche una tre giorni al castello di Marengo. Il console svizzero sostiene che non ci sono linee dalla Svizzera alla Liguria. Intanto il trasporto merci su ferrovia si riduce a vantaggio di quello su gomma. Anche Graziano Mazzarello ricorda che esiste una Voltri-Alessandria inutilizzata e che l'esperienza della bretella Voltri-Borzoni è stata fallimentare.

20 ottobre – Ci si ritrova a Rigoroso dopo quattro mesi di pausa. Lenzi relaziona sulla situazione generale: i Tfr serviranno per le opere infrastrutturali, non basteranno per fare le opere ma certamente per i progetti e per l'avvio di qualche cantiere distruttivo. Propone un ricorso contro il progetto definitivo apparso sulla Gazzetta ufficiale del 18 agosto. Suggerisce anche un convegno con i nomi di Dario Balotta, Anna Donati, Erasmo Venosi. Altri interventi e Renato Milano porta dati dai quali risulta che il T.V. ha sempre meno senso. Sulla proposta di Brunetti di sciogliere l'AFA per dare spazio al Comitato NO TAV alessandrino, ci si esprime negativamente.

Novembre – Continue dichiarazioni sulla necessità del Terzo Valico, non uno che vada a fondo sulla questione. Berneschi viene coinvolto in uno scandalo Carige, ma non fa manco una piega. Convegni da tutte le parti; addirittura Prodi viene a Gavi a discutere con Palenzona e Bresso di Terzo Valico. Ordini del giorno di Priorità Assoluta del Terzo Valico votati nei vari Consigli provinciali e regionali. Di Pietro cambia opinione e inserisce il T.V. fra le priorità delle opere da realizzare in Piemonte e in Liguria. Anna Donati lo stoppa.

Inizio dicembre- Decidiamo di presentare ricorso, contro il progetto definitivo, al Presidente della Repubblica. Se ne occupa la dott.ssa Valentina Stefutti (firmatari Pratesi WWF, Bonardo Legambiente, Cavalchini per Pro natura e Milano per AFA). Ricorso presentato il 23 dicembre, costo complessivo 2.100 euro. Moretti dichiara che solo il 60% delle potenzialità delle linee di Genova è utilizzato e quindi per ora non ha senso parlare di nuova linea: RFI decide di chiudere i cantieri di Fraconalto e Voltaggio, quelli già chiusi nel febbraio 1998 dai NOE dei carabinieri e coinvolti nel processo per Truffa aggravata. Solito can can e piagnisteo generale per una cosa che era già stata fatta otto anni fa. In realtà ci si limita a non pagare più l'affitto sostanzioso al Cociv e a spegnere l'illuminazione a giorno nel cantiere e nelle due gallerie.

27 dicembre- Su *L'Espresso* esce un articolo "Alta Voracità" di Riccardo Bocca. Forte denuncia del sistema truffaldino della TAV. La CO.FER GE. MI. - costituita da Impregilo (60%), Condotte (20%) e Banca Intesa (20%) - si autopropone per la costruzione del Terzo Valico in cambio di un rimborso annuale da parte dello Stato di 376 milioni di euro. Lo Stato inserisce in Finanziaria 14 miliardi di euro della TAV e in tal modo si accolla ufficialmente tutti i costi di quanto fatto e attesta (con il massimo della sordina) che i privati non hanno tirato fuori una lira. La proposta (Rifondazione e Verdi) di istituire una Commissione di inchiesta sulla TAV pare finire nel dimenticatoio.

2007

19 gennaio 2007- Convegno annuale dell'AFA a Rigoroso. Pagato il ricorso abbiamo in cassa ben 157 euro! Si decide di organizzare un convegno e di rilanciare il tesseramento dell'Associazione che aveva raggiunto i 150 iscritti. Per la prima volta dopo anni il porto di Genova aumenta i container del 2,1% (la previsione del 1992 era di un aumento del 12% all'anno)

25 gennaio 2007- Con la "lenzuolata" di Bersani viene annullata la concessione al COCIV, ossia a tutte quelle ditte che erano diventate general contractor senza alcun appalto e che alla data del decreto non hanno ancora avviato l'opera. Forse è in previsione di questo decreto che le Ferrovie un mese fa hanno chiuso definitivamente i cantieri dei fori pilota. Il COCIV chiede 500 milioni di indennizzo. L'annullamento della concessione Cociv è subordinato al fatto che il tutto sia ratificato dal Parlamento entro il 5 aprile.

Febbraio 2007 - Convegni, delibere regionali e provinciali, articoli, servizi televisivi e infine una pagina di pubblicità sui maggiori quotidiani puntano a mettere in difficoltà Bersani e a fargli escludere dalle liberalizzazioni l'annullamento delle concessioni TAV per la Milano-Verona, la Verona-Padova e il Terzo Valico. È la stessa situazione dell'ottobre 2000 quando Bersani provvide all'annullamento delle concessioni motivandolo, come oggi, con il fatto che la UE non è d'accordo, che si deve procedere ad appalti pubblici ed europei, che i costi sono spropositati e che il meccanismo comporta tempi lunghissimi che favoriscono l'arricchimento del general-contractor a danno dello Stato. Quindi, a suo avviso, azzerare tutto e fare un vero appalto vuol dire moralizzare l'opera, accelerare l'esecuzione, garantire controlli esterni seri e ridurre i costi. Va detto che Bersani non ha mai parlato di rivedere il progetto, verificarne i dati di partenza e valutare la possibilità di alternative più efficaci, rapide e assai meno costose.

Marzo 2007 – La Presidenza della Repubblica passa al TAR Lazio il nostro ricorso e, in attesa della valutazione, per il 4 aprile viene convocata una udienza per valutare la nostra richiesta di sospensiva. L'Amministratore delegato delle Ferrovie, Mauro Moretti, a Genova, agli Stati generali della portualità, afferma che il Terzo Valico alle Ferrovie non interessa e che in futuro, utilizzando la rete esistente, sarà possibile offrire una percorrenza Genova-Milano in 65-70 minuti. Vengono diffuse dagli organi di stampa anticipazioni sul futuro processo Fiorani-Banca di Lodi e Antonveneta. Emerge che alcuni dei massimi sostenitori del Terzo Valico, Fabrizio Palenzona e Luigi Grillo, avrebbero favorito, dietro contributi, la scalata di Fiorani e gli accordi con Antonio Fazio.

30 marzo 2007- Tramite il voto di fiducia il Senato approva la seconda lenzuolata Bersani, nella quale viene estromesso il Cociv che, come una tenia ha accompagnato tutta l'esistenza dell'Alta Velocità Mi-Ge dal 1991 ad oggi. Certo è che la vicenda Terzo Valico non è finita e forse neppure quella del Cociv che già il 12 luglio 2002, con azione miracolosa di Silvio assistito da Lunardi, ebbe modo di risorgere e di rivestirsi con una nuova casacca, quella della Impregilo.

Intanto, per quel che ci riguarda, noi torneremo a ribadire con pazienza e convinzione le nostre proposte alternative, poiché riteniamo indispensabile un vero ed efficace rilancio delle Ferrovie. Appuntamento ad Alessandria per venerdì 13 aprile per un convegno che organizzeremo alla Circostrizione Nord con la partecipazione di Anna Donati, Dario Balotta, Wanda Bonardo e Stefano Lenzi.

13 aprile 2007 – Ad Alessandria le Associazioni ambientaliste firmatarie dei ricorsi al TAR, al consiglio di Stato e al Presidente della Repubblica, indicano una assemblea con la partecipazione di Anna Donati, presidente della Commissione Lavori pubblici del Senato, Dario Balotta segretario lombardo della CISL –Filt, Wanda Bonardo di Legambiente e Stefano Lenzi del WWF. Emergono dati interessanti, come sempre, ma che a quanto pare vengono totalmente ignorati dai pro-TAV. Ha ragione Anna Donati: a nulla serve fare la TAV o, come indichiamo noi, dedicare linee rinnovate al trasporto merci se si continua a sovvenzionare ampiamente il trasporto su gomma e a concedere agevolazioni consistenti agli autotrasportatori. Partecipazione modesta.

11 maggio 2007 – Altra cena di autofinanziamento al convento di Gavi. Partecipano un centinaio di persone. Serve per i fondi necessari a concludere la fase dei ricorsi. Utile sui 2.000 euro.

A fine maggio la U.E. pone come limite il 20 luglio ai governi europei per indicare priorità e finanziamenti della TAV. L'Europa dispone di 8 miliardi di euro (in realtà poco più di 5 poiché vi sono inserite anche altre voci). Ammesso che ci stia anche il Terzo Valico, il contributo non potrebbe superare i 100 milioni e non il 20% dell'opera, come affermato da Grillo Luigi e quindi 980 milioni.

Metà giugno 2007 - Il sottosegretario Tononi e il ministro Padoa Schioppa, dinanzi alla Commissione Lavori pubblici del Senato, affermano che il Terzo Valico è ANTIECONOMICO. Moretti ribadisce che non renderebbe più del 9% della spesa sostenuta. Di conseguenza non verrà inserito nel DPF come priorità.

Reazioni ovvie e spesso molto becere. Ecco chi dice che senza Terzo Valico non ci sarà più un futuro per i genovesi (Curia, Carige, Confindustria, ecc, ecc). Chi dice che occorre proporre ai cinesi di fare il T.V. perché così avranno un porto per loro in Europa (ma una volta non eravamo noi, con la guerra dell'oppio, a procurarci porti in Cina?). Chi propone di tenersi le tasse liguri per fare il T.V. (Burlando). Chi inaugura la propria stagione di sindachessa galoppando per l'Europa e i corridoi della Curia di Genova a chiedere che il T.V. si faccia. Fioccano le interpellanze in Parlamento e in testa c'è un uomo intelligente come Lovelli che sa benissimo che il Terzo Valico è un imbroglio e, ciò nonostante, sostiene che senza mariremo tutti di asfissia. Le lobbies agiscono a tutti i livelli, soprattutto con i mass-media e con i parlamentari. L'anello debole, Di Pietro, è sommerso da blandizie, complimenti e richieste di salvare la piattaforma Italia.

22 giugno 2007 – A Tortona convegno organizzato da Rifondazione. Partecipano Antonio Bruno neo consigliere di Genova, Antonello Brunetti, Vittorio Agnoletto e Nicoletta Dosio della Val Susa. Ancora dati, proposte alternative, richiesta di grossi interventi a favore delle ferrovie, descrizione dei metodi truffaldini dei pro-TAV, ma la partecipazione è modesta. L'impressione è che l'attenzione e la sensibilità al problema si stiano vaporizzando.

Giugno – È tutto un susseguirsi di convegni organizzati dalle lobbies del T.V., appelli alla UE affinché tiri fuori il 20% della spesa complessiva, ossia un miliardo di euro; dichiarazioni di banchieri, industriali, politici. Durante un convegno a palazzo Tursi, il capo della Carige dichiara che *stureranno* il T.V., ma intanto non scuce manco un lirino. Si riparla di porto lungo, della Voltri-Lerma, di un Terzo Valico ad una sola canna, di un'area logistica ad Alessandria, anzi no a Rivalta, anzi a Novi...

Luglio – Il Tar del Lazio sospende gli atti della legge Bersani e il COCIV ritorna in pista. L'Afa si riunisce e decide di inviare documentazioni a Bruxelles. Coordina il tutto Stefano Lenzi.

Settembre – I nostri due ricorsi seguono il loro iter e quello al Presidente della Repubblica viene accolto e smistato al Consiglio di Stato.

Ottobre – Il Consiglio di Stato annulla la decisione del TAR e il Cociv esce nuovamente di scena: a quando il prossimo rientro? Pare che per il T.V. le cose vadano bene: L'Europa tirerà fuori un sacco di soldi, l'extraggettito del porto di Genova andrà tutto a favore del T.V., i privati e le banche muoiono dalla voglia di fare donazioni. Si racconta che la Pontedecimo – Tortona è fondamentale per i 10 milioni di teu che partiranno da Shanghai, arriveranno a Genova, verranno scaricati e poi ricaricati sui merci e d' eccoci a Rotterdam; scaricati e poi ricaricati sulle navi e, attraversato l'Atlantico, giungeranno a New York.

L'Unione europea chiarisce che non finanzia il T.V. poiché non è una tratta transfrontaliera. Piagnisteo generale intonato da Grillo e Mazzarello. Salta fuori la Bonino a dire "Avremo il contributo perché occorre eliminare quel collo di bottiglia" (deve aver bevuto un po' troppo per non capire che il collo di bottiglia è dato proprio dal T.V.

30 ottobre - Il Consiglio di Stato affronta il nostro ricorso contro il progetto preliminare di tre anni fa. Il Collegio, sulla base della intervenuta revoca della Concessione al Cociv, dispone la cancellazione della causa dal ruolo, il che francamente non ci pare un gran risultato, anche se sancisce la revoca della concessione. Ma se in futuro il Cociv, come temo, dovesse riapparire cosa avverrà del nostro ricorso? Lo riammetteranno?

VIA libera all'extraggettito portuale ossia alla possibilità offerta alle Regioni di utilizzare l' extraggettito fiscale che deriva dall'incremento dei traffici portuali. Viva soddisfazione da parte di tutti gli enti locali genovesi e liguri, dalla sindaco Marta Vincenzi al presidente della Provincia Sandro Repetto a quello della Regione Claudio Burlando fino al leader dell'authority Giovanni Novi.

10 novembre - Genova. Nei primi dieci mesi dell'anno i teu movimentati nel porto di Genova sono stati 1.556.237 (+ 12,5%), che corrispondono a 172.869 in più rispetto allo stesso periodo del 2006. Di questi: 776.792 allo sbarco e 779.445 all'imbarco. La proiezione a fine anno, sempre nel traffico contenitori, si attesta a 1.867.000 teu. Questo è il primo anno di forte incremento, ma non cambia nulla considerato il fatto che le possibilità ulteriori degli attuali tre valichi variano dai 2 ai 3 milioni di teu.

19 novembre - L'Unione europea comunica che non metterà un euro sul Terzo Valico. In passato, soprattutto in quel di Genova e per bocca del Grillo faziano, si era assicurato che il 20% della spesa complessiva se lo sarebbe accollato l'Europa, il che equivale a circa un miliardo di euro. Ricevono invece 671,8 milioni di euro la Torino-Lione (da dividere tra Italia e Francia su una spesa complessivamente superiore ai 5 miliardi), 50,7 la Trieste Divaccia e 592,6 milioni il Brennero. Tutte tratte transfrontaliere.

24 novembre - Una ennesima novità da Genova: la proposta di un rincaro nelle tariffe autostradali della Genova-Tortona, della Voltri-Alessandria e della Savona-La Spezia per avere subito disponibili 500 milioni di euro. Il Comune di Genova punta su un maxiemendamento alla Finanziaria.

20 dicembre 2007 - Riunione AFA a Rigoroso per fare il punto della situazione Terzo Valico. I pro - buchi sono ancora tanti, ora cercano sponsor esterni quali Paolo Costa della Commissione trasporti europea. Non ce n'è uno che, dopo dichiarazioni grandiose del tipo "A, beh, allora pago tutto io!", allunghi la mano per depositare un centesimo nel piattino. Doveva fare tutto il privato: niente; allora lo Stato: niente; intervengono le banche capitanate da Carige: niente; ci pensa l'Europa: ciao Bepi; provvedono Comuni, Slala, Università, Regioni: tutti a fischiettare guardando in alto gli uccellini che volano. Ora dovrebbe pensarci un'entità parafantascientifica: L'EXTRAGETTITO DEI PORTI. Il risultato è che nulla si fa sulle linee esistenti, sul nodo di Genova, per il raddoppio delle linee a un solo binario; inoltre da 17 anni si continua a gettare soldi nel buco-folletto, questo aspiratore irreal e vorace che si chiama "Terzo Valico".

2008

Gennaio 2008- Appare sempre più in evidenza certo Maresca, consulente del sindaco di Genova che rivela una estrema ignoranza sul problema Terzo Valico e ne propugna la realizzazione anche quando è al cesso. Nel corso di una intervista, Merlo, probabile sostituto di Novi (coinvolto in una inchiesta), alla direzione del porto afferma che gli obiettivi primari sono il terzo Valico e il bruco (un'altra linea dedicata esclusivamente alle merci). Servono entrambe perché "è da tener presente che la capacità del T.V. sarà di 8 milioni di teu e che quindi, per arrivare a 10 milioni occorre anche il bruco".

Febbraio 2008- Nel corso del 2007 i container del porto di Genova sono passati (arrotondiamo) da 1.600.000 a 1.800.000, con un forte aumento dell'attività a Voltri. Ricordiamoci sempre che di questi teu non più di 250.000 all'anno vengono caricati sui treni diretti verso nord essendo il rapporto merci su gomma e merci su binario di 92 a 8. Quindi le cinque linee attuali sono più che sufficienti. Ammesso che si arrivi alla assurda cifra di 4milioni di container tutti su treno, basterebbe provvedere al raddoppio della linea Voltri - Ovada sulla quale esiste già una massicciata supplementare da quando i tedeschi nel 1944 asportarono i binari della linea parallela.

Aprile 2008-

L'Authority afferma che il porto in meno di cinque anni potrebbe ambire alla movimentazione di quattro milioni di container (partendo da 1,8 del 2007 e 1,9 milioni del 2008). Poi 2,9 milioni di teu per il 2012 e 5 milioni nel 2017. La scommessa si gioca quindi sul "ferro", con l'obiettivo di passare dai 35 treni al giorno di oggi ai 65 del 2012 fino ai 125 del 2017, anno in cui si potrebbe in teoria disporre anche del terzo valico. Elementi che inducono l'authority a stimare in sei milioni il traffico di container nel 2020.

Calcolando che un treno trasporta 35 TEU, giornalmente i container trasportati via ferrovia sono 1225. Se li si moltiplica per un anno si ottiene una cifra di circa 400.000 container (a noi risultano non più di 200.000 !), assai lontana dalle cifre sparate in questi anni. La spiegazione è semplice: lo scorso anno, ad esempio i TEU pieni e vuoti movimentati negli scali di Genova furono 1.800.000. Il 60% prende la via del Nord, gli altri vengono reimbarcati o viaggiano in direzione est e ovest. Del milione e centomila verso nord solo il 10% (in realtà meno dell'otto) viene caricato su treni e così... il conto è presto fatto.

Maggio 2008 - L'authority del porto comunica che i carri ferroviari carichi arrivati/partiti nel primo trimestre 2008 sono stati 27.825 (-28,7% rispetto all'analogo trimestre del 2007), contro i 39.059 dello stesso periodo dell'anno scorso.

MA ALLORA I CARRI FERROVIARI ALL'ANNO SONO 111.300 !

Ma allora piantatela lì di riempirvi la bocca e le tasche raccontando di linee sature, di urgenza di TAV, di "bruchi" e di aree logistiche in ogni dove e, dimostrando che dopo anni di pazzia si può anche rinsavire, ponetevi l'obiettivo di ammodernare, di potenziare, di gestire meglio l'esistente per un servizio degno di un paese civile per i pendolari e per rilanciare il trasporto su ferrovia che continua a perdere colpi, come dimostrano i vostri dati (-28,7%) e le sempre più lunghe file di enormi camion sulle nostre autostrade.

Settembre 2008- Si intensificano i convegni che vedono fra i protagonisti Palenzona (Slala), Borioli (regione Piemonte), Merlo per il porto, Scaiola e Grillo per il governo e relativo codazzo di maneggioni bancari, imprenditoriali e politici.

Non si parla più di extraggettito, di tav bond, di tasse autostradali, di aumenti IVA, ecc; ma si dà per certo che l'Unione europea si infognerà in questa opera, che i privati e le banche (avendo tutto garantito dallo Stato) si faranno avanti e che il Governo troverà soldi da qualche parte.

15 dicembre 2008- Assemblea AFA a Rigoroso. Relazioni di Antonello Brunetti, di Renato Milano, di Vincenzo Fasciolo e di Mario Bavastro. Molti i temi trattati relativi tra l'altro all'impatto fortissimo della Alta Velocità con il servizio *trasporto pendolari*. Per favorire il 5% dei viaggiatori, al rimanente 95% vengono soppressi treni, aumentate le tariffe, peggiorato il servizio. Un altro tema *il trasporto merci* con la TAV, una vergognosa finzione: in nessuna altra parte del mondo vi sono linee superveloci adatte sia al trasporto passeggeri che a quello merci; per di più non è stato costruito ancora neppure un carro per trasportare merci sulle linee TAV.

Si dichiara preoccupazioni per due eventuali rischi

I fondi per le aree sottosviluppate da destinare all'85% nel Meridione, potrebbero essere dirottate su opere da fare al nord, compreso il Terzo Valico. In più al comma 20 del Decreto anticrisi si legge che il Governo ha accesso al patrimonio delle poste per finanziare opere pubbliche. In poche parole si va a prendere ciò che si vuole dai 190 miliardi di risparmi che gli anziani hanno versato alle poste, attirati da quel 2,2% di interessi. Quindi volenti o nolenti, i risparmi dei pensionati, le liquidazioni affidate alle poste potranno essere utilizzate per un'opera che non renderà mai più del 15% della spesa complessiva (dichiarazione di Moretti), che farà "risparmiare" 20 minuti ai notabili che vanno da Milano a Genova, che non servirà affatto per il trasporto merci e pendolari (anzi quest'ultimi verranno penalizzati), che potrebbe essere sostituita, con notevoli risparmi, ammodernando le cinque linee attuali.

18 dicembre 2008- UN MILIARDO PER IL TERZO VALICO

Il 18 dicembre viene dato grande risalto alla decisione del Cipe. Questo l'avvio del "Secolo XIX"

Da gennaio, apriranno i cantieri. Il governo ha sbloccato ieri 16,6 miliardi di fondi da investire nel 2009 in strade, tratte ferroviarie e grandi opere. E anche la Liguria riceverà circa un miliardo di euro per realizzare il Terzo Valico: dopo anni di attese, illusioni e false partenze, finalmente con il nuovo anno si potrà mettere mano ai primi lotti della linea ferroviaria ad alta velocità Milano-Genova. Fino a qualche settimana fa, l'opera non era fra quelle inserite nell'elenco all'attenzione del Cipe.

Questo il commento di STEFANO LENZI, responsabile WWF

- Il 18 dicembre il CIPE ha sbloccato fondi pubblici FAS (Fondi per le Aree Sottosviluppate) destinate ad infrastrutture per 4,8 miliardi di euro, 4 dei quali vanno al Sud e 800 milioni di euro al Centro-Nord, secondo la ripartizione dell'85% al Sud e del 15% al centro-nord;

- nel papocchio hanno anche fatto riferimento al miliardo e 500 milioni di euro che viene "reso disponibile" (compreso il MoSE e altre opere) quale impegno quindicennale (cioè spalmato nell'arco del prossimo quindicennio) dal DI 185/2008, cosiddetto "decreti anticrisi".

- il che vuole dire che ci sono 800 milioni di euro da qui al 2013 (limite di impegno degli attuali Fondi FAS) e 1.500 milioni di euro da oggi ai prossimi 15 anni;

- questi fondi non sono quindi subito disponibili ("abbiamo 1 miliardo di euro per il Terzo Valico e i cantieri possono partire a gennaio"), non solo, per ora non è stata fatta alcuna ripartizione e quindi al momento il Terzo Valico non ha avuto nemmeno un euro. Sarebbe solo in "pole position" al Nord in una lista che comprende anche l'Expò 2015 di Milano, il tunnel di base del Brennero (il cui costo all'aprile 2007 era di 2 miliardi e 550 milioni di euro) e la tratta ferroviaria della AV Mi-Vr, Treviglio-Brescia (costo stimato attorno ai 2 miliardi di euro). Nei prossimi 60 giorni si deciderà la vera ripartizione dei fondi realmente disponibili.

I DATI DEL PORTO DI GENOVA NEL 2008

Nelle previsioni del 1992 (data del primo progetto TAV Genova – Milano), "prevedendo" un aumento annuale del 12% – 13% all'anno, si indicava alla data odierna la quota di 5 milioni di teus transitanti per il porto di Genova.

Nonostante i 483 convegni organizzati da allora ad oggi (dichiarazione di un politico genovese), mai è emerso che questi dati sono fasulli e finalizzati a giustificare un'opera inutile e una spesa enorme che, ridotta di almeno un 50%, potrebbe garantire linee efficienti verso Ventimiglia, la soluzione del nodo di Genova, l'ammodernamento di ben cinque valichi per attraversare l'Appennino ligure e, infine, una gestione attenta alle esigenze dei pendolari.

All'inizio del 2008 i signori rilasciavano interviste colme di dichiarazioni ottimiste su una discreta ripresa dei traffici portuali. Andiamo a vedere i dati del 2008, comunicati dall'Autorità del porto di Genova.

2008 - 1.766.600 container (di cui un terzo vuoti) rispetto al **1.855.000 del 2007 e quindi un calo complessivo del 4,8%**. Navi arrivate e partite **14.454 contro le 15.728** dello scorso anno (- 8,1%) Totale complessivo delle merci **55.662.701 tonnellate** rispetto alle 58.650.389 (meno 5,1%)

8 marzo 2009 - CI RISIAMO: "DOMANI APRIREMO I CANTIERI DEL TERZO VALICO"

opo una serie di rinvii il CIPE ha destinato il 6 marzo un miliardo di euro per avviare il Terzo Valico Genova-Milano. Euforia generale da parte di banchieri, Camere di commercio, politici e trafficanti vari. Il fatto è che non si capisce più bene per che cosa si dovrebbe fare questa opera.

C'è chi torna alla questione della rotta Cina, Suez, Genova, Rigoroso, Rotterdam che da anni abbiamo dimostrato essere una grossa panzana. Ma ecco, sorprendentemente, la sindachessa di Genova che parla di crescita a ben 10 milioni di teu (attualmente 1.600.000 di cui solo 120 mila su treno verso nord).

La maggior parte è però tornata all'aspetto velocità, ossia forse "ben" 2.000 passeggeri che viaggeranno fra Genova e Milano in 55 minuti, anziché nei 65 attualmente possibili con un treno che non faccia soste intermedie.

E per le decine di migliaia di pendolari quali vantaggi? Avverrà come sulla Torino-Milano, i treni per loro saranno ancora più lenti, in perenne ritardo, ancora peggio gestiti.

Vi ricordiamo che la recente sentenza di condanna della Cavet-Impregilo e della CMT, ha dimostrato che solo nel Mugello, lungo la tratta TAV, sono stati inquinati 24 corsi d'acqua e si è verificato il prosciugamento, essiccamento o depauperamento delle portate di 17 fra fiumi e torrenti, di 51 sorgenti, 28 pozzi e due acquedotti.

Questo lo vogliamo ricordare qualora - con la forza, con la connivenza dei politici, con il martellante battage pubblicitario dei mass-media - il progetto veda la luce Nessuno dica poi

«Io non sapevo».

Troppo comodo girarsi dall'altra parte e far finta di nulla, in nome di un fittizio ritorno economico, che mai potrà comunque pareggiare la perdita di beni della collettività e di risorse naturali non riproducibili e fondamentali, come l'acqua.

Con quello stesso miliardo, senza dover poi cercare nelle tasche della gente (banche e imprese non ci metteranno un centesimo) gli altri 4 o 5 o 6 o chissà quanti miliardi, si potrebbe risolvere il problema del nodo di Genova, raddoppiare la Genova - Ventimiglia e garantire l'ammodernamento dei ben cinque valichi già esistenti che andrebbero incontro alle esigenze dei pendolari e, privilegiando la raddoppiata Voltri-Ovada-Alessandria, al trasporto delle merci.

Il WWF ha, su questo aspetto, emanato il seguente comunicato:

"Sinora non esistono piani economico-finanziari credibili che ne dimostrino l'utilità e ne garantiscano la redditività e presentino un calcolo costi-benefici positivo dal punto di vista economico, sociale e ambientale.

Molto meglio, secondo quanto richiesto anche dall'ANCE (Associazione Nazionale Costruttori Edili) investire in interventi puntuali alternativi che il WWF Italia ha da sempre indicato e in opere medio-piccole veramente utili e realizzabili in tempi certi che, come ammette anche la stessa associazione dei costruttori, rappresentano i veri progetti anticrisi"

SUL TERZO VALICO DEI GIOVI - Il WWF Italia ricorda che quest'opera, che ora si attesterebbe solo a Novi Ligure (54 km di linea), costa circa 5.160 milioni di euro: il 700% in più di quanto era stimato nel 1991 per la realizzazione dell'intera linea ad AV Milano-Genova (che presentava uno sviluppo di 127 km e un costo stimabile al 1991 attorno in 3.100 miliardi di lire).

Il costo a km della nuova linea è di 94 milioni di euro circa (dieci volte superiori a quelli applicati in Spagna, 9,8 mln/km sulla linea ad AV Madrid-Siviglia). E ciò per realizzare una linea "in perdita".

Infatti nel maggio 2004 è stato redatto un Piano finanziario di fattibilità da parte di RFI SpA che dimostra come "il canone per il pagamento degli interessi e la restituzione del capitale - che sarà versato da Rfi a Ispa dal 2012, anno di entrata in esercizio, al 2042 - sarà coperto solo per il 15% dei ricavi di mercato, cioè dalla vendita delle tracce dei treni per gli operatori ferroviari; per i restante 85% dovranno intervenire di anno in anno, le casse del Tesoro".

(N.R. lo stesso Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie ha ripetutamente dichiarato che 85 -90 per cento delle spese di costruzione e di gestione per decenni appesantiranno il Bilancio di stato e aumenteranno paurosamente il deficit delle Ferrovie. Il presidente delle Camere di commercio genovesi, tale Oddone, ha subito risolto la cosa dichiarando che tanto Moretti non decide nulla)

“Il governo - secondo il WWF Italia - farebbe bene, in alternativa, a investire, sulla linea Pontremolese (Parma-La Spezia), che è la vera linea di collegamento sul versante tirrenico tra il Sud e il Nord-Nord Est d'Italia e verso il Brennero. Sarebbe urgente concludere finalmente il raddoppio della Genova-Ventimiglia; completare e raddoppiare la Voltri-Ovada-Alessandria (individuata a suo tempo dall'Europa come free way per le merci); costruire la bretella di collegamento tra il "camerone" di Borzoli e le due linee storiche dei Giovi già esistenti, per i collegamenti verso Milano; e infine quadruplicare la tratta Tortona-Voghera”.

30 maggio 2009 : MEGA CONVEGNO A GENOVA PER IL TERZO VALICO , UN PROGETTO FALLIMENTARE CON COSTI LIEVITATI DEL 700%

- Si chiamava un tempo TAV Milano-Genova, poi TAV Genova - Milano con gobba a ponente, poi TAC Milano-Genova, poi Terzo Valico, un anno fa la Pechino-Genova-Rotterdam-New York (in cui noi - indigeni liguri iriensi - inserimmo anche Rigoroso e Tortona). Ora, in occasione della *Conferenza strategica* di Genova di qualche giorno fa, è diventata “Mare Nostrum – mare Septentrionale” oppure “Corridoio 24 Genova-Rotterdam” e anche “Ponte fra due mari”.

Pare proprio che non siano privi di immaginazione i componenti della *banda del buco*, esattamente in misura pari alla mancanza di lucidità nelle analisi e di volontà a operare nell'interesse della collettività e non delle proprie tasche.

- Vediamo di far luce sui pesanti silenzi di un convegno voluto, in piena campagna elettorale per le elezioni europee, dal vicepresidente della Commissione Europea Antonio Tajani.

La realizzazione del Terzo Valico dei Giovi - i cui costi dal luglio 1992 sono lievitati del 700%, che presenta un costo di realizzazione (5.200 miliardi di euro per 54 km di linea) dieci volte superiore a quello delle linee ad AV francesi o spagnole, e che avrebbe una gestione in perdita che obbligherebbe lo Stato a coprire l'85% dei costi di esercizio - non è un buon biglietto da visita per l'Italia in Europa, né un buon investimento per il nostro Paese in un periodo di crisi così acuta. 1- Questo progetto non ha beneficiato dei finanziamenti europei decisi nel 2007 per le reti di trasporto transeuropee (TEN-T), che vengono concentrati in primo luogo sulle tratte transfrontaliere. Certo altri Stati si sono dichiarati favorevoli al trasporto merci da Genova a Rotterdam via treno, ma il Terzo Valico Genova-Tortona è

invenzione nostra e non ha ricevuto dall'Europa neppure un centesimo. È buona cosa passare dalla gomma ai binari, ma a questo fine bastano e avanzano i cinque valichi già esistenti e decisamente sottoutilizzati. 2- Anche il WWF ricorda che “quest’opera, pensata originariamente per il fallimentare collegamento ad AV Milano-Genova ed ora inserita nel Progetto 24 per collegare Genova a Tortona (54 km di linea), costa circa 5.200 milioni di euro: il 700% in più di quanto era stimato nel 1992 per la realizzazione dell’intera linea ad AV Milano-Genova, che presentava uno sviluppo di 127 km e un costo stimato al 1992 attorno ai 3.100 miliardi di lire. Il costo a km della nuova linea è, quindi, di 94 milioni di euro circa, dieci volte superiori a quelli applicati in Francia sulla linea ad AV Parigi-Lione (10,2 mln/km) e in Spagna sulla linea ad AV Madrid-Siviglia (9,8 mln/km)”. 3- Il tutto per realizzare una linea “in perdita”. Infatti nel maggio 2004 è stato redatto un Piano finanziario di fattibilità da parte di RFI SpA che dimostra come *“il canone per il pagamento degli interessi e la restituzione del capitale (...) sarà coperto solo per il 15% dei ricavi di mercato, cioè dalla vendita delle tracce dei treni per gli operatori ferroviari; per il restante 85% dovranno intervenire di anno in anno, le casse del Tesoro”*. Quindi non solo tutti noi dovremo sborsare una cifra enorme per un’opera inutile e dannosa, ma anche i nostri figli pagheranno anno dopo anno i forti disavanzi e ciò per foraggiare imprese e banche che non ci mettono nulla di proprio se non l’insaziabile appetito di profitti enormi e senza rischio. 4- Il Terzo Valico dei Giovi nelle intenzioni dei progettisti sarebbe stato giustificato se il Porto di Genova avesse generato un traffico di 5 milioni di teus (container da 20 piedi), mentre oggi 2009, dopo 17 anni dalla presentazione del primo progetto, il Porto di Genova movimenterà probabilmente poco più di 1.500.000 teus. 5 - Riprendendo un nostro vecchio ragionamento lapalissiano e basandoci su una affermazione di Luigi Merlo in occasione del convegno genovese (“Non più del 10% delle merci esce da Genova tramite binari”) ricaviamo quanto segue. Solo il 60% delle merci prende la via verso nord (quindi 900.000 teus) e di questi solo il 10% via treno (quindi in definitiva solo 90.000 container!!!) 6- Il WWF Italia ricorda che “le linee attualmente in servizio dal Porto di Genova (due linee storiche dei Giovi e la Voltri-Ovada) hanno una grande capacità residua e potrebbero consentire di trasportare, senza quasi senza nessun intervento, 3.523.000 teus. Se si potenziassero le linee al servizio del porto di Genova (a cominciare dal raddoppio della Voltri-Ovada) si potrebbe arrivare facilmente a circa 4 milioni e 700 mila teus. Nel complesso la rete ferroviaria ligure, utilizzando appieno la Savona-Torino e completando il potenziamento della Pontremolese (La Spezia-Parma), potrebbe consentire l’instradamento verso il Nord e Centro Europa di 9 milioni di teus”. Senza Terzo Valico c’è quindi una disponibilità superiore di cento volte alle necessità attuali e di dieci volte in più rispetto all’ipotetico miracolo di muovere tutto ciò che arriva a Genova caricandolo su treni merci.

Sono dati lampanti e quindi, per quanto riguarda l’Italia, la parte appenninica del corridoio 24 è già pronta, senza necessità di buttare soldi per i convegni passerella di Genova e senza che quel poveretto (nel senso che non deve proprio essere consapevole di quanto sia buffa questa sua pervicacia) di Luigi Grillo mettesse la sua faccia bonacciona a suggello del 38° annuncio dell’imminente avvio dei lavori per il Terzo Valico.

- Per quanto ci riguarda vorremmo ricordare * La priorità spetta al servizio pendolari e quindi anziché avvilupparsi in progetti evanescenti si pensi a quanto sta avvenendo nel settore passeggeri con un servizio sempre più scadente per il 96% degli utenti e, ad esempio in Liguria, con l’ulteriore soppressione di una decina di convogli giornalieri a partire dal 14 giugno. * Per il trasporto merci che vorremmo potenziare al massimo (al convegno di Genova non una parola per disincentivare il trasporto su gomma e potenziare nel concreto il materiale ferroviario). * Il Governo italiano farebbe bene ad investire innanzitutto sulla linea Pontremolese (Parma-La Spezia), che è la vera linea di collegamento sul versante tirrenico tra il Sud e il Nord-Nord Est d’Italia e verso il Brennero, eventuale supporto al valico dei Giovi * Completare finalmente il raddoppio della Genova-Ventimiglia * Intervenire sul nodo di Genova * Raddoppiare la Voltri-Ovada-Alessandria (individuata a suo tempo dall’Europa come *free way* per le merci) * Costruire la bretella di collegamento tra il “camerone” di Borzoli e le due linee storiche dei Giovi già esistenti, per i collegamenti verso Milano * Quadruplicare la tratta Tortona-Voghera.

A margine di questo commento vi propongo alcune riflessioni

- Il sottosegretario *Roberto Castelli* da una parte ha ricordato un aspetto che viene sempre bellamente glissato: “La Corte dei Conti non approva alcuna opera CIPE se non esiste la totale copertura finanziaria e quindi non c’è alcuna approvazione visto che il Governo avrebbe stanziato 900 milioni di euro a fronte di una spesa di 5.200”. Nello stesso tempo ha detto alcune assurdità del tipo “Faremo una legge ad hoc per superare le resistenze della Corte dei Conti”, oppure “Spalmeremo i finanziamenti nel corso degli anni a venire, importante è iniziare”. Sappiamo tutti cosa comporta questo procedere con lavori a pezzi : disastri ambientali, maggiorazioni enormi dei costi, manna dal cielo per le imprese, ponti a metà e opere che si perdono nei prati.

- Si persiste a ribadire che il Terzo Valico funzionerà per il trasporto passeggeri e quello delle merci, quando da anni si sa benissimo che ciò è impossibile.

- A proposito di Cociv ricordiamo a Castelli che non esiste affatto una ditta che ha vinto un appalto, ma solo un *general contractor* che si era auto aggiudicato il compito di progettare, finanziare il 60% dell’opera, eseguire e infine controllare se stesso e tutto questo con una decisione governativa del 31 dicembre 1992, esattamente il giorno prima della esecutività della legge sulla partecipazione di qualsiasi ditta europea agli appalti per grandi opere. Castelli, tra l’altro afferma che queste opere sono “fredde” ossia devono essere pagate interamente dallo Stato perché i privati non le considerano appetibili. Ma veramente non era affatto questo il giochetto iniziale, assai ben riuscito in precedenza con le autostrade (pagate dallo Stato e finite tutte in mano ai privati).

- **30 ottobre 2009** -

- IL MINISTRO MATTEOLI: "I lavori al via a dicembre"

- Si tratta di pura propaganda in vista delle elezioni regionali
- Un disastro i dati di traffico di settembre
- Solo il 9,9% delle merci viaggia su rotaia

Il Terzo Valico è come il ponte di Messina : lo dovrebbe costruire la stessa ditta ossia l'Impregilo; c'è stato tutt'attorno una fitta rete tangenzia; non serve a nulla e costerà anch'esso oltre i 5 miliardi di euro a carico dello Stato e quindi a discapito di tutti; le priorità sono ben altre; i dati tecnici per giustificarli sono fasulli; alle spalle hanno reti ferroviarie penose e inefficienti, con pendolari trattati come bestie.

Sugli oltre 5 miliardi di euro di costo complessivo dell'opera, il governo ha stanziato 500 milioni, che per Matteoli sarebbero dunque sufficienti a permettere il via ai lavori.

Il ministro, prendendo la palla a Luigi Grillo che era arrivato a quota 38 annunci sulla imminente partenza dei cantieri, sostiene: «Ho parlato con il presidente delle Fs, Mauro Moretti, e per il Terzo valico ormai ci siamo». Tutto ok, dunque, secondo il governo, anche grazie alla nomina, poco tempo fa, di un commissario che dovrà seguire l'iter dei lavori e possibilmente accelerarlo. È l'assai discusso Walter Lupi, ex direttore del Genio civile in Liguria e Lombardia.

Matteoli fa propaganda elettorale in vista delle elezioni regionali. I 500 milioni del Cipe non sono disponibili da subito. Rfi, e non gli ambientalisti, da tempo ha stabilito che il Terzo valico non si ripagherà mai. Dopo aver sganciato a scatola chiusa oltre 5 miliardi di euro senza alcun rischio e condizionamento per le ditte costruttrici, una volta avviata, l'85% dei costi della sua gestione dovrà essere coperto dallo Stato. Siamo di fronte a una voragine economica il cui importo è cresciuto del 700% in 15 anni. Il tutto a carico dei cittadini e della futura generazione. Lasciamo perdere poi l'enormità di rischi ambientali e del prosciugamento delle falde dell'Appennino.

I DATI DI SETTEMBRE

Abbiamo documentato che i valichi sono già cinque e che, con metà della spesa prevista per l'impattante collo d'imbuto del Terzo Valico, si potrebbe renderli efficienti e con capacità di trasporto enormi. Nello stesso tempo migliorare decisamente i treni pendolari il cui servizio sta scendendo a livelli da Terzo mondo.

Ricorderete che le previsioni del Cociv del 1992 valutavano il trasporto verso nord di 4 milioni di container entro il 2006 e successivamente di 6 milioni entro il 2012.

La situazione è ora la seguente

- Mese di settembre 128.713 teu che scendono del **18%** rispetto ai 157.012 del settembre 2008
- Alla fine dei primi nove mesi siamo a 1.155.476 teu rispetto ai 1.339.380 del 2008 (ossia - 13,7%)
- Previsione abbastanza precisa per il 2009, un totale di un milione e 541.000 container.
- Siamo perciò lontanissimi dalle previsioni super gonfiate che, a detta dei furbetti dei trenini, avrebbero giustificato questa colossale e assurda opera..

MA CERCHIAMO DI RAGIONARE CON I NUMERI

Leggiamo quanto è scritto su uno studio dell'Eurostat

IL TRASPORTO merci su rotaia è in via d'estinzione. In Italia appena il 9,9% dei prodotti viene caricato sui treni contro l'11,8% dell'Inghilterra, il 15,7% della Francia e il 21,4% della Germania. In Europa la media si aggira intorno al 17%. E' quanto si legge in uno studio divulgato dall'associazione Federmobilità, che per il 19 e 20 novembre ha organizzato a Roma una 'due-giorni dal titolo "Mercintreno" presso la sede del Cnel a Villa Borghese.

È evidente che se il dato del poco più di un milione e mezzo di teu da incanalare verso nord fosse esatto, sarebbe già ben poca cosa per giustificare l'opera.

Lo ripetiamo ancora una volta, la situazione è ben diversa.

- Il 40% viene indirizzato verso est e verso ovest (616.320), quindi i container verso nord sono 924.480
- I tecnici dello Stato, esaminando la realtà attuale, affermano che il 90,1% delle merci viaggia sui TIR e quindi i container diretti verso la pianura padana e la mitica Rotterdam tramite ferrovia rimangono una quota miseranda che non supera le 93.000 unità. Ripetiamo: una realtà di 93.000 container contro i 6 milioni indicati.

Se non comprendiamo che questo è un falso palese, o un chiaro ciurlare nel manico vuol dire che siamo proprio un popolo di fessi.

6 novembre 2009-Nell'imminenza delle Elezioni Regionali - Terzo valico: 500 milioni buttati via

Il Cipe ha dato il via libera a un gruppo di opere infrastrutturali «strategiche» e ad altri interventi per un valore complessivo di 8,8 miliardi di euro, tra cui 500 milioni per il Terzo Valico.

Il ministro Scaiola esulta, ma tanta euforia non può nascondere il fatto che il Terzo Valico costa 5 miliardi e 250 milioni di euro, oltre dieci volte di più di quanto stanziato. In realtà la decisione era già stata programmata il 18 dicembre 2008 e poi assunta il 6 marzo 2009 e quindi non c'è alcuna novità in questa delibea, anzi va ricordato che lo stanziamento iniziale era di 900 milioni di euro e 400 si sono persi per strada e non per finanziare alcuni interventi in Abruzzo come è stato sostenuto, poiché la riduzione è antecedente al terremoto. Questi soldi serviranno solo per mettere in piedi qualche cantiere o riprendere (probabilmente a Voltaggio) i cosiddetti "fori pilota" bloccati il 24 febbraio del 1998 dai carabinieri con l'accusa precisa di "Truffa aggravata nei confronti dello Stato" nei confronti di nove imputati, fra i quali Luigi Grillo ed Ettore Incalza, per la quale non c'è stata alcuna assoluzione avendo fatto sì

che il processo superasse i limiti della prescrizione con continui rinvii e spostamento dalla sede di Milano a quella di Genova. I giornali riferiscono di probabile inaugurazione di avvio del cantiere di Voltaggio per il 12 dicembre con la presenza di Silvio Berlusconi, taglio di nastro che è già stato fatto nell'ultimo decennio con la presenza di Fabrizio Palenzona, poi di Luigi Grillo e infine di Lunardi (tutti quanti con l'immane elmetto giallo in testa). I soldi per il Terzo Valico non ci sono e, prevedibilmente, non ci saranno, anche perché è un'opera in clamorosa perdita economica (si ripagherà solo per il 15 % circa), dallo scarsissimo impatto sulla mobilità delle merci e delle persone.

Quello che è scandaloso è non aver impiegato i 500 milioni sulle opere ferroviarie che veramente servono, in particolare la Genova – Voltri per nulla utilizzata e ottimo collegamento sia per Milano che per Torino, il raddoppio della San Giuseppe – Ceva verso Torino e il completamento del raddoppio della Pontremolese fra La Spezia e la pianura padana. Aggiungendo i miglioramenti sulle due linee ferroviarie dei Giovi, l'opera si sarebbe fatta e le merci in uscita dal porto di Voltri avrebbero potuto essere facilmente instradate verso Torino e Milano.

Ma il Governo, creando questo inutile ed impattante **Sesto Valico**, ha voluto privilegiare i soliti noti dell'ex-Co.civ che avevano avuto l'opera senza gara europea e con il compito di progettare, realizzare e verificare l'esecuzione (cioè controllare sé stessi), e tutto questo, coperti dalla grossa palla del 60% a carico dei privati, mentre in realtà non ci metteranno un centesimo, non correranno alcun rischio gestionale e avranno la totale copertura delle spese da parte dello Stato e di tutti noi e anche della generazione successiva (non per nulla il costo dal 1992 ad oggi è aumentato del 700 per cento). Ora i benefici saranno tutti dell'Impregilo, la stessa della Pedemontana, del ponte di Messina e di decine di altre gestioni quali, ad esempio, autostrade, moli portuali, interporti e trasporti su gomma (? che un effettivo trasporto su binari dovrebbe ridurre notevolmente!). Impregilo, che ha già avuto una regalia notevole dal Governo con queste assegnazioni facendole fare un balzo in Borsa del 5,4%. Un'altra bugia: non 500, ma 150 all'anno. Come già in precedenti comunicati della nostra Associazione e del WWF, Zanchini per conto di Legambiente dichiara *“La crisi economica- ha colpito pesantemente settori basilari come la sanità e il welfare. Piovono tagli in tutti gli ambiti, non ci sono soldi per i cassintegrati né si riesce ad assicurare un servizio efficiente e dignitoso per i milioni di pendolari che ogni giorno utilizzano treni locali e mezzi pubblici, eppure si continua a riproporre un'opera inutilmente faraonica che rischia solo di trasformarsi in un cantiere infinito, lontanissimo dalle aspettative di chi vede nelle grandi opere la soluzione per migliorare mobilità ed efficienza del Paese”. Ancora più incomprensibile è la situazione per quanto riguarda il Terzo Valico ferroviario tra Milano e Genova: per un'opera che dovrebbe costare complessivamente oltre i 5 miliardi e per la quale sono stati stanziati 500 milioni di euro. Ma la quota annua prevista di finanziamento dal Cipe è in realtà di 150 milioni di euro per tre anni e nessuna certezza per il futuro, quindi, con queste risorse l'opera si potrà realizzare, nella migliore delle ipotesi, in 30 anni. Qual è il senso - ha concluso Zanchini - di una previsione di spesa di questo tipo, che sperpera risorse necessarie per ben altre emergenze, e che sarebbero utilissime, per esempio, per acquistare subito nuovi treni per i pendolari? A guadagnare da queste scelte, non saranno certo i cittadini, ma solo chi andrà ad aprire quei cantieri che si candidano già a diventare infiniti, ossia, in larga parte, la Società Impregilo.*

Il Governo pensi piuttosto alle necessarie opere di mobilità e di messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti”.

E POI ? La Corte dei Conti prima, la Ragioneria di Stato dopo, hanno espresso più di una perplessità sul finanziamento di opere che non siano completamente "cantierabili", cioè che si possano costruire dall'inizio alla fine. Il problema vale per il Terzo valico, ma lo stesso discorso può valere anche per altre grandi opere. Pare che il Cipe si sia fatto convincere da una ipotesi di norma, da inserire come emendamento della futura Finanziaria, che “impegni i governi negli anni futuri di garantire di anno in anno la prosecuzione dei lavori evitando così buchi nelle montagne e piloni lasciati a marcire”.

16 novembre 2009 - Muore a Castelnuovo Scrivia Marcellino Gavio, il maggiore azionista della Impregilo. Il ministro Scajola viene in visita e afferma che non ci sarà l'inaugurazione per il 12 dicembre, ma sicuramente si partirà nella zona di Borzoli e Voltaggio nel gennaio 2010.

Per il 19 dicembre è stata decisa l'inaugurazione a Sampierdarena : due sole considerazioni sulle cento che si potrebbero fare

---Il solito Luigi Grillo annuncia «Sarà un'opera che riporterà in auge il triangolo industriale d'Italia, 33 minuti di treno ad alta velocità da Genova a Milano. Un collegamento per persone e merci da Genova verso la locomotiva industriale del nostro Paese». Ma cosa vuol dire? Farnetica?

Ma non si doveva trasferire merci a Rotterdam? Cosa c'entra Milano e dov'è questa locomotiva industriale? Cos'ha a che fare l'A.V. con il trasporto merci? Le merci devono esserci e soprattutto devono essere inviate con una organizzazione perfetta e che differenza c'è per dei tondini di ferro viaggiare a 50 o a 130 chilometri all'ora? Ma non si parlava ormai di Alta Capacità visto che una linea di questo tipo non regge sia l'A.V che l'A.C.? del resto ciò risulta con evidenza laddove esiste già l'A.V. Trentatré minuti; ma non avevano sempre detto che erano cinquanta? 5 miliardi e 300 milioni per far viaggiare veloci 1.600 persone al giorno (dati delle Ferrovie) e decine di migliaia a passo di lumaca su treni scassati e sporchi. Trentatré minuti? ma a chi vuole darla a bere. Ad esempio a Torino le *Frecce rotte* dell'Alta velocità negli ultimi cinque giorni non sono mai arrivate in orario, accumulando addirittura anche 60 minuti di ritardo. -- E pare che il Terzo Valico non basti visto che si parla anche di una linea interamente automatizzata da Voltri a Lerma, il cosiddetto BRUCO.

Certo che se si raccontano panzane per i tonti, tutto ha una sua logica. Ad esempio per il Terzo Valico la banda dei quattro ha già previsto che arriveranno soldi dall'Europa (?) e soprattutto da una sorta di pedaggio aggiuntivo di 30 euro a container (il che con tutta probabilità disincentiverà ulteriormente l'utilizzo della Ferrovia ora nell'ordine dell'8 % delle merci trasportate), tale da garantire un gettito annuo di 200 milioni di euro.

Un attimo di pausa e facciamo i conti: 200.000.000 diviso 30 fa 6.666.666. Quindi questi perenni (è dal 1991 che ci raggirano con mille frottole) falsificatori sostengono che i container verso nord, da Genova, sono oltre 6 milioni e mezzo, quando in realtà, e noi lo abbiamo ripetutamente documentato, non superano i 720.000.

Utilizzando dati falsi, si lascia cadere a picco le ferrovie reali creando necessità fasulle di velocità, di merci, di immagine. E tutto questo per tacitare creditori di un passato non lontano e consentire profitti certi e ingordi al resto del branco

NEVICA, GOVERNO LADRO ! RINVIATO IL TERZO VALICO

Va proprio male per le "Frecce rotte", come ormai le chiamano gli utenti milanesi e torinesi, mai una volta che arrivino in orario. Va male per "Treni Taglia" che deve affrontare il dilagare delle proteste dei pendolari a cui riduce sempre di più le corse. Va decisamente male per quei signori che, per inaugurare cantieri a profusione, indossano perennemente il caschetto giallo come noi indossiamo le mutande.

L'inaugurazione del Terzo Valico era prevista con Berlusconi il 12 dicembre, poi spostata all'inizio di gennaio e, infine al **19 dicembre a Sampierdarena**.

Intanto si scopre che il Commissario nominato dal Governo, tale Walter Lupi, ha qualche problemino con la giustizia. La Corte dei conti alza una paletta rossa e sostiene due cose: come si può avviare un'opera da 5 miliardi e 300 milioni avendo la disponibilità virtuale di 500 milioni, anzi, questa è l'ultimissima, con soli 50 milioni sicuri ?

Il taglianastri Luigi Grillo deve aspettare ancora un mese, ma non siamo ancora certi che prevarranno i re Magi che, oltre all'incenso e alla mirra, gli porteranno casse di oro, oppure lo eviteranno come fecero con Erode e prevarrà la Befana che lo punirà con un pesante sacco di carbone.

P.S. Per chi avesse perso il conto, eravamo a quota 39 quando Matteoli ha annunciato ." I lavori inizieranno certamente entro dicembre". Quindi il prossimo proclama sull'avvio al Terzo Valico, partendo dal 1992, raggiungerà la **quota 40**

QUOTA 40 8 febbraio a Sampierdarena inaugurazione !

Non viene affatto inaugurato il'avvio lavori T.V. , ma semplicemente presentato il progetto, ancora largamente lacunoso (non ci sono i soldi, non c'è il progetto esecutivo, non si sa da dove iniziare. All'inaugurazione partecipano Grillo, Scaiola e Matteoli. Sono presenti un centinaio di No Tav e No Gronda. Si enfatizza "l'assalto a Burlando" e il ferimento di un poliziotto (un piede schiacciato da un'auto blu all'interno dell'area dei convitati. Qualche titolone e poi il silenzio.

I dati del traffico container del porto di Genova, in chiarissima crescita del 12-14% annuo sino al raggiungimento di 4 milioni di teus.

1999 – 1.233.817 teus	2000 – 1.500.832	2001 – 1.526.524	2002 – 1.531.254	2003 – 1.605.946
2004 – 1.628.594 teus	2005 – 1.624.964	2006 – 1.657.113	2007 – 1.855.026	2008 – 1.766-605
2009 – 1.533.627 teus				

30 aprile

Il mese di aprile è quasi al termine, la primavera è ritornata . Sono continuati imperterriti i convegni, i tagli di nastri, i titoloni. La Corte dei Conti non ha ancora dato il placet alla delibera che stanzierebbe i primi finanziamenti di 500 milioni di euro (tutti sulla carta) e siamo già a oltre un anno dalla delibera del Cipe.

Eppure vi ricordate che Altero Matteoli assicurava nell'ottobre del 2009 l'inizio dei lavori entro la fine dell'anno. Poi febbraio e infine la certezza assoluta: all'inizio di aprile entreranno in azione le ruspe!

13 Maggio È USCITO IL 41

- il CIPE ha aggiunto con il giochetto delle tre carte un po' di soldi (220 milioni) a quanto già deliberato un anno fa e ciò per superare una delle obiezioni della Corte dei Conti che più o meno suonava così: "il 10% di 6 miliardi non fa 500 milioni e quindi non siete in linea con quanto avete previsto con una legge ad hoc".

Si parla di un primo lotto che prenderà il via a giugno con la messa in opera dei primi cantieri del Cociv-Impregilo e così siamo al 41° annuncio di avvio lavori.

Entusiasmo da parte dei giornali genovesi (Secolo XIX , Repubblica, Giornale, ecc). Il Secolo scrive che "*i soldi del Terzo Valico, la maxi-galleria ferroviaria tra Genova e la pianura Padana, sono al sicuro. Si procederà per lotti costruttivi, ossia con interventi corrispondenti al 10% dell'opera senza che questa possa essere utilizzata., Congratulazioni bipartisan: per il senatore del Pdl Luigi Grillo in un momento di perturbazioni sui mercati europei occorre dare atto al governo di aver difeso gli stanziamenti per il Terzo Valico. «È un fatto positivo, speriamo che i lavori omicino presto» ha commentato il presidente della Regione Liguria, Claudio Burlando*".

Costoro stanno dando fuori di testa!

- i 500 milioni c'erano già da un anno, ma ci sono forti perplessità perché sono stati presi dal FAS ossia da quel bel gruzzoletto messo da parte dal governo Prodi per interventi sulle strutture in Meridione.

- i 220 milioni che dicono di aver aggiunto ora sono in realtà i soldi che erano già stati destinati, nell'ambito delle ferrovie di Stato, nel 2008 per le tratte Milano-Genova e Milano-Trieste. Quindi non è stato tirato fuori neppure un nuovo lirino e queste disponibilità in realtà sono molto virtuali.

- Non c'è ancora il parere della Corte dei conti e quello specifico dell'Europa. Manca anche il progetto esecutivo che dovrebbe consentire l'eventuale firma di contratto.

Giovedì 24 giugno a Novi

Una rappresentanza dell'associazione Amici delle Ferrovie e dell'Ambiente, composta da Mario Bavastro, Antonello Brunetti, Vincenzo Fasciolo e Vincenzo Imperiale si è incontrata con i giornalisti del NOVESE, del PICCOLO, di PANORAMA di Novi, del SECOLO XIX e di TELECITY.

Tre le tematiche: il 41° annuncio relativo alla apertura dei cantieri, indicata come certa per giugno 2010, pare non essere affatto quello definitivo; il processo Fiorani-Antonveneta che vede coinvolti tanti sostenitori del Terzo Valico subisce un ulteriore ritardo per l'"affaire Brancher"; l'assemblea popolare a Voltaggio non avrà luogo a tempi brevi poiché FFSS hanno risposto negativamente al sindaco di Voltaggio in merito ad un incontro dibattito da tenersi con la popolazione.

Luglio

Walter Lupi, delegato da Berlusconi a seguire la vicenda del Terzo Valico, è stato convocato dai giudici

“Un interrogatorio secretato, che Giovanni Ricco, difensore del provveditore alle Opere Pubbliche della Liguria Walter Lupi, dichiara essere collegato alla inchiesta sulla "cricca" dei Grandi Appalti della Protezione Civile e del G8 della Maddalena. Uno stralcio, però, che potrebbe interessare e riservare sorprese per Genova. Lupi il 7 giugno scorso è stato messo sotto torchio dai pm di Perugia: come "persona informata sui fatti", senza un avvocato. I pm Sergio Sottani e Alessia Tavarnesi avrebbero cercato di far luce sui rapporti tra il Provveditore Lupi, Diego Anemone e Alberto Micarelli. Per ben due volte il nome di Lupi figura nella "Lista Anemone", tanto che il pm di Genova, Biagio Mazzeo, un mese fa ha aperto un fascicolo, in cui **si ipotizza il reato di corruzione.**

26 settembre – 42°

C'è una notizia fresca fresca (si fa per dire): il 28 settembre il Cipe darà il via libera ai cantieri del Terzo Valico.

Al convegno genovese per presentare il libro di Manzitti “Bucare il futuro: il Terzo Valico” se ne sono dette di tutti i colori, ma diamo la precedenza a quanto detto da Walter Lupi, commissario per il Terzo Valico e da Luigi Grillo.

«L'opera passerà al Cipe - ha detto Walter Lupi - che sarà il 28 di questo mese». Poi, aggiunge Lupi, «non rimarrà che avviare i lavori, superando anche gli aspetti contrattuali, che ovviamente, data l'urgenza dell'opera, non possono seguire i tempi burocratici». Un momento... riavvolgiamo il nastro. Il Terzo valico al Cipe? Ma se c'è già passato almeno quattro volte, l'ultima delle quali il 13 maggio scorso!

Ancora: il commissario Lupi era stato investito, con carta firmata dal ministro Matteoli l'8 febbraio di quest'anno, della missione di far cominciare i lavori «improrogabilmente entro il mese di aprile 2010». Questo, in virtù dei suoi super-poteri da commissario.

20 ottobre

Il 28 settembre è trascorso da una settimana e una cappa di silenzio incombe sulla **riunione del Cipe.**

C'è stata? Hanno giocato a brisca in cinque? Hanno modificato l'ordine del giorno?

Su “Il Novese” è apparso un articolo di Manzitti intitolato “Terzo Valico, è ormai cominciato il count down”, in cui si annuncia che entro metà ottobre sarebbe arrivato il sì del C.I.P.E.

- Si attende che il Cipe dia il via libera all'opera. In realtà il Cipe l'ha già fatto almeno quattro volte e doveva ribadirlo anche il 28 settembre, ma tutto tace. In realtà la Corte dei Conti non approva l'opera perché ci sono solo 500 milioni (sui 6 miliardi che necessiterebbero) di cui 300 tolti al FAS ossia al fondo per le opere da realizzare nel Sud Italia. La Corte dei Conti non approva perché tutto lascia presupporre un eventuale avvio (a cui puntano i fautori) senza una conclusione.

La Corte dei Conti non approva anche perché le stesse Ferrovie valutano, ad eventuale opera realizzata, un passivo gestionale dell'(85%) da aggiungere ai costi di realizzazione, tutti a carico del debito pubblico ossia del nostro futuro di contribuenti.

- L'opera è assolutamente sopravvalutata come benefici poiché attualmente, a fronte di una previsione (del 1996) per il 2012 di circa 6 milioni di teu, al porto di Genova ne arrivano e partono solo 1.700.000 e su treno ne vengono trasportati il 9%, Una quota irrisoria che la ristrutturazione e l'utilizzo della Voltri-Ovada soddisferebbe di almeno dieci volte.

- Marco Ponti, il maggior esperto italiano in trasportistica, l'8 ottobre, ha dichiarato in merito all'alta velocità:

“Mancano analisi costi-benefici sociali comparative (ma questo c'era da attenderselo, dato il deserto culturale in materia da sempre esistente in Italia). Ma mancano anche più semplici analisi finanziarie comparative (cioè il bilancio costi-ricavi, che segnala l'onere pubblico complessivo dell'opera e che per questa ragione deve contenere stime sul traffico servito). Ma manca anche il più semplice dei dati, appunto le previsioni di domanda.

Basta guardare al recente passato: la linea Alta Velocità Milano-Torino per esempio è costata 8 miliardi di euro, ha una capacità di 300 treni al giorno e ne porta 14, cosa largamente prevedibile e da molti tecnici invano prevista e segnalata per tempo.

Purtroppo poi il settore è anche particolarmente afflitto dalla presenza della malavita organizzata, sempre a causa

della scarsa competizione possibile e del diffuso intreccio politica-affari che ne segue. Malinconico il pieno supporto dato dal Pd e anche da Di Pietro a questa logica di spesa. La foglia di fico della contrarietà all'inutile Ponte di Messina del Pd infatti nasconde l'assenso a tutto il resto, spesso ancora più inutile e costoso.

Per finire, tre accorate raccomandazioni: 1) dare un minimo di dati comparativi, per rincuorare i pagatori delle opere, ossia noi contribuenti. 2) Tener conto che il traffico è prevalentemente di breve distanza, che si serve assai meglio con le "piccole opere" locali e con la manutenzione, che generano tra l'altro più occupazione in tempi più brevi, a parità di spesa. 3) Infine, partire coi cantieri solo quando tutti i soldi necessari a finire l'opera sono allocati e "congelati". Lo "stop and go" infinito dei cantieri è micidiale sul piano sia dei costi che della funzionalità, come troppe esperienze passate hanno mostrato".

- Riprendendo quanto detto da Ponti, occorre non dimenticare mai che quest'opera è nata con la panzana che i privati (nel 1992 erano Grassetto di Ligresti 25%, Del Prato 25%, Itinera di Gavio 20%, Gambogi 20%, Tecnimont 5%, Cer, ossia una serie di cooperative, 3%, Civ di Manzitti e di un gruppo di banche) 2%.; ora il Cociv-Impregilo) avrebbero coperto i costi per il 60%. E con questa frottola si autoassegnarono appalti e utili. Il costo, invece sarebbe tutto a carico dei contribuenti italiani, il che vuol dire che ciascuna delle nostre famiglie dovrà versare 265 euro per l'opera, più i passivi gestionali e ciò a beneficio di quella classe politica e imprenditoriale che sta distruggendo l'Italia.

- L'articolo di Manzitti dà per oro colato ciò che afferma Walter Lupi, il commissario nominato da Berlusconi per gestire la vicenda Terzo Valico, quello stesso Walter Lupi sul quale il p.m. di Genova, Biagio Mazzeo, nel giugno scorso ha formulato l'ipotesi di reato di corruzione nell'ambito della indagine "Anemone".

10 novembre

-Castelli a Trieste il 12 ottobre aveva annunciato che all'indomani il Cipe avrebbe dato sicuramente il via al T.V.

-Poi si era detto che ciò sarebbe avvenuto qualche giorno dopo, ma, guarda caso, Tremonti era altrove.

-Poi il 5 novembre altro rinvio

-Infine qualche giorno fa doveva avviarsi tutto... ma Berlusconi doveva era a Seul.

-Intanto, con grande piacere, apprendiamo che Fabrizio con una "elle", certamente convinto dalla Gabanelli che gli aveva rimproverato i suoi venti incarichi pubblici, si è dimesso dalla presidenza della SLALA, ossia dell'Ente che, tra le varie cose, doveva fare lobby sul Terzo Valico.

- A Voltaggio si chiede lo smantellamento dei cantieri dei fori pilota (un mese di lavoro nel 1996) e il sindaco dichiara : «NON RINNOVEREMO I PERMESSI».

19 novembre 2010. l'annuncio "Habemus pecuniam" 43°

Da uno dei tanti giornali

"Erano da poco passate le nove e mezza del mattino quando il Comitato interministeriale per la programmazione economica ha approvato fra le "grandi opere strategiche" anche il Terzo valico. Finanziamento già disponibile, cinquecento milioni. Quanto basta per sostenere le spese del primo dei sei lotti in cui l'opera è stata suddivisa". "La Genova-Milano sarà più veloce con una percorrenza dei treni sino a 15 minuti in meno" e contorno di peana da parte di Luigi Grillo, Berneschi, Burlando, Paolo Odone, Scandroglio e via blaterando.

Unica, solitaria voce dissenziente, Antonio Bruno di Rifondazione

"È evidente la manovra propagandistica e atta a soddisfare i gruppi di potere che stanno dietro (purtroppo sia nel centro destra che nel cento sinistra) a questa opera.

Con 500 milioni di euro, a parte pagare le provvigioni per le consulenze e i progetti, si installeranno cantieri che rimarranno aperti per decenni.

Al contrario questi soldi potevano essere impiegati per il raddoppio della strettoia Tortona-Voghera e per collegare la bretella ferroviaria Voltri - Borzoli alle linee dei Giovi risolvendo così un problema che invece costerà più di dieci volte tanto e non sarà neanche risolto".

E' questa la quinta volta che il Cipe delibera, e ben tre volte nel giro di un anno (maggio 2009, 6 novembre 2009, 13 maggio 2010).

Qual è la novità ? Due sole:

- la disponibilità non supera i 500 milioni e quindi per i governi futuri la palla al piede sarà pesantissima; il costo complessivo è ora di **6 miliardi e 200 milioni!**

- trecento dieci euro per famiglia italiana , più poi le aggiunte e la gestione deficitaria (100% per la costruzione e 85% per la gestione pagato dallo Stato)

115 euro per ogni millimetro dei 54 chilometri di A.V. Genova – Tortona, o, se vi è più chiaro, 115.000 euro per metro.

Vogliamo solo ricordarvi quello che disse Necci, nel dicembre 1991, a proposito dell'Alta Velocità Mi-Ge. in un afflato di "onestà" o di spudoratezza. Ovviamente le parole non sono quelle che scriverò, ma il senso equivale.

La Genova - Milano non ha giustificazioni nel contesto, ma il "Grande affare" dell'Alta Velocità ha creato forti resistenze poiché non tutte le ditte e consorterie politiche sono riuscite a salire in carrozza. Di conseguenza, per non avere ostacoli nel maneggiare cifre così consistenti, tali da far definire la vicenda " il più grande affare del secolo", dobbiamo aggiungere una nuova tratta, la MI-GE, da affidare al Co.civ

- 8 febbraio 2011

Nessuno ha spento (ma neanche acceso) la prima candelina del Terzo Valico

Era l'8 febbraio 2010 - E rispunta il Bruco - I dati del porto di Genova 2010

Un anno fa a Sampierdarena due ministri e politici vari hanno partecipato alla grandiosa inaugurazione del primo lotto del Terzo Valico.

Ricordate? Era l'otto febbraio 2010 e a Sampierdarena andava in scena una sontuosa parata istituzionale capace di richiamare all'ombra della Lanterna ministri, parlamentari, politici, esponenti dell'economia e della finanza. Pacche sulle spalle, sorrisi, discorsi e rinfreschi.

«Questa volta si parte davvero», era il ritornello dell'evento celebrato dai ministri Altero Matteoli e Claudio Scajola, alla presenza del leader di Fs Mauro Moretti. C'eravamo anche noi a contestare l'opera con striscioni, volantini e slogan.

Grande soddisfazione ovviamente da parte di Luigi Grillo che girava col vassoio, offrendo a tutti champagne e pasticcini, con appeso al cinturone la sua tradizionale e piuttosto consunta forbice che usa per tagliar nastri.

All'improvviso, colpo di scena, appare una gigantesca ruspa che carica un cumulo di terra, lo sposta di dieci metri e poi lo lascia cadere. Applausi fragorosi: sono iniziati i lavori per il Terzo Valico!

Scrivete *La Repubblica* di Genova, che ha sempre fatto l'occholino ai fautori: «Un intero anno è passato e nulla, ma proprio nulla, è accaduto. Dicono le cronache che ora il motivo di contendere e di blocco sia il contenzioso nato tra il consorzio Cociv-Impregilo, che ha vinto la gara, e la società delle Fs Rfi.» «La verità è che Bruco e Terzo Valico al momento sono fermi. Perché?»

Vi ricordate che esiste anche la proposta del «Bruco» che così viene sintetizzata dai giornali genovesi: «Viene visto in antitesi, in alternativa al Valico. E invece è una cosa completamente diversa, è un nastro trasportatore che va avanti e indietro, senza guidatore, dal porto di Voltri fino all'Ovadese. Non si ferma mai. È l'unico progetto che può garantire volumi, massa critica e quindi reggere all'investimento».

Intanto viene comunicato che da questo mese vi saranno in Liguria 19 treni in meno al giorno nei giorni feriali (con aggravamento delle condizioni di trasporto dei pendolari) e 27 treni cancellati nei festivi. Nel contempo aumenteranno del 15% i costi degli abbonamenti e del 25 % quelli dei biglietti ferroviari: alla faccia del miglioramento dei trasporti ferroviari!

Ma veniamo ai dati 2010 del trasporto di container sbarcati dal porto di Genova.

Non riesco a capire perché i sostenitori del Terzo Valico non li sbandierino e ne traggano motivi di maggiore pressione per l'opera da 6 miliardi di euro.

Infatti a fine gennaio sono usciti i dati del porto che indicano un afflusso di navi nell'ordine di 7.416 rispetto alle 7177 del 2009, cioè il 3,3% in più.

Assai più rilevante il dato dei container passati da 1.553.627 a 1.758.858, con un aumento rilevante del 14,7 per cento. Il che ci riporta a sfiorare la punta massima del 2007 che era di 1.855.026 container.

Forse non è questo il motivo che li sprona a intervenire per far spendere allo Stato quasi 6 miliardi di euro (tanto quanto il ponte di Messina), ma ben altri interessi.

E, lo ripetiamo ancora una volta, «Secondo l'Authority del porto di Genova solo il 3,5% dei teus vengono caricati su treni. Di conseguenza quei pochi treni merci che sopravvivono trasportano annualmente oltre l'Appennino e verso la pianura padana 36.500 container.» Il ragionamento era stato fatto su dati che prevedevano per la fine dell'anno 1.750.000 teus, totale assai vicino ai dati ora aggiornati.

Onore a Baldo Romeri morto a Voghera nei giorni scorsi. Faceva parte del gruppetto di 5-6 persone che si mosse all'inizio del 1992 contro il Supertreno.

- Maggio 2011

C'ERA UNA VOLTA UN GRILLO CANTERINO - T. VAL., LA LITE COSTA UN MILIARDO

Ve la ricordate la canzoncina del grillo e della formicuzza? Di quel grillo che si accontentava di due fichi secchi e di tre castagne cotte e che alla fine cadde e si ruppe il cervello?

Ebbene il nostro Luigi Grillo che fece il salto della quaglia nel 1994 favorendo con il suo voto decisivo il primo governo Berlusconi e ottenendo in cambio qualcosa in più dei due fichi secchi o dei trenta denari, ricevendo la nomina alla carica più potente all'interno del Governo, quella di presidente della Commissione lavori pubblici, pare sia caduto malamente.

In passato era già finito in altre inchieste, venendone fuori con vari stratagemmi. Ricordo la denuncia circostanziata di «Truffa aggravata nei confronti dello Stato» in merito al pasticciaccio dei fori piloti del Cociv a Rigoroso e Fraconalto. Mai assolto, ma semplicemente sgusciato fuori tramite i suoi legulei che facevano finire il tutto in prescrizione. Poi denunce per aggrottaggio, per un conto scoperto nel Liechtenstein, ecc.

Altrettanto circostanziata la denuncia relativa ad altri pasticci con il compare Fazio e i furbetti del quartiere.

Le sentenze sono di questa mattina: due anni ad Aldo Brancher, il ministro apparso e scomparso ad altissima velocità; 4 anni a Fazio, vari anni a Consorte, Fiorani, ecc, 2 anni e 8 mesi a Luigi Grillo con multa di 850.000 euro.

A onor del vero mi pare che manchi qualche nome, ad esempio il suo voluminoso accompagnatore alessandrino in parecchie inaugurazioni del Terzo valico, entrambi con il cervello riparato da robusti caschi gialli.

A essere sinceri ci mancherà un po' (ci mancherà? Per ora, però, non ha dato dimissioni né durante il processo né adesso a sentenza pronunciata) con le sue strampalatissime dichiarazioni, con le decine di convegni e pantagruelici rinfreschi, con i suoi tagli di nastri sul nulla. In particolare tutta la nostra simpatia e solidarietà ad Andrea Santoro che ne faceva l'imitazione negli spassosi spettacoli che preparammo per far toccare con mano l'inutilità del Terzo Valico. Dovrà cercarsi qualcun altro e, purtroppo per tutti noi, non gli sarà difficile trovare qualche altro "abelinato".

Genova - due giorni fa Un miliardo. È questa secondo il viceministro delle Infrastrutture, Roberto Castelli, la posta in gioco dell'arbitrato tra Cociv e Rfi, quel contenzioso legale «che in pratica è l'unica cosa che frena la realizzazione del Terzo valico» tra Genova e la pianura padana.

Una cifra rivelata in occasione dell'assemblea di Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi genovesi, che ha posto al centro del dibattito la domanda: "In attesa della costruzione dell'opera, che cosa può fare Genova per essere competitiva?". Le risposte sarebbero in uno studio commissionato alla Tls Europe dal presidente dell'associazione, Nanni Cerruti.

«In altri casi, i contractor hanno rinunciato al contenzioso, purtroppo non è successo per il Terzo valico» dice Castelli. Analizzando le carte dell'arbitrato, emerge qualche dettaglio in più: un miliardo è la somma (300 milioni più altri 700) del risarcimento chiesto rispettivamente dai contractor della ferrovia Brescia-Treviglio e del Terzo valico nel 2007. In effetti il consorzio Cepav 2 (composto da Eni e Saipem) per la Brescia-Treviglio ha rinunciato al contenzioso, mentre così non è stato per il Cociv (Impregilo, Cev, Civ, Condotte) con il Terzo Valico.

Il motivo è semplice: il Terzo valico costa 6,2 miliardi ed è stato finanziato per 719 milioni e la richiesta di risarcimento è di 700 milioni e quindi praticamente l'Impregilo incasserebbe una cifra notevole eseguendo lavori per soli 19 milioni.

In attesa che si sbroghi la matassa («Rfi ha in mano una nuova controposta di Cociv, ma è un mese che non se ne sa più niente» dice il senatore Pdl Luigi Grillo) Genova può puntare su quello che c'è, sottolinea Cerruti: secondo lo studio di Tls, «a fronte di una capacità delle attuali linee ferroviarie di 470 treni al giorno, nel 2007 si era raggiunto il 73% di saturazione della rete, con 342 treni giornalieri circolanti (204 merci e 138 passeggeri). Saturando la linea al 90% ci sarebbe spazio per 81 treni merci in più al giorno e con i volumi attuali del porto di Genova, quasi il 60%, circa un milione di teu, potrebbe essere spostato su rotaia. Il trasporto container a mezzo ferrovia da e per il porto di Genova si è quasi dimezzato passando dal 20% del 2007 al 12% circa di oggi. Il crollo, per gli agenti marittimi, è stato determinato da una serie di concause e innescato dall'aumento delle tariffe ferroviarie influenzate anche dall'alto costo delle manovre portuali, che di fatto hanno reso il servizio poco competitivo».

Finalmente qualcuno fa dei calcoli, assai lontani da quanto a noi risulta, sia come movimento di merci, che di percentuale su rotaia che di potenzialità dei valichi. Però per la prima volta sentiamo dire che sui due attuali valichi (in realtà sono cinque) c'è disponibilità per un milione di teu mentre l'utilizzo attuale (12% -dicono loro- di un milione e seicento mila) è di 192.000 teu.

Hanno impiegato 19 anni per capirlo e nel frattempo Grillo è invecchiato (e anche noi, accidenti!): forse ancora qualche annetto e poi capiranno che basterebbe ripristinare la Voltri -Alessandria e ammodernare le attuali linee per chiudere questa opera che di grande ha solo il fatto di essere immensamente buffa, costosa e inutile.

- Giugno 2011

“IL TERZO VALICO SI COSTRUIRÀ CON I SOLDI DELLO STATO”

Ma quel poveraccio di Matteoli deve avere qualche facoltà cerebrale un po' "alterata"!

Questa la sua affermazione in occasione dell'ennesimo convegno organizzato al Ducale di Genova da una spiritosa "Fondazione della libertà per il bene comune" (ma che cavolo vuol dire?).

Ricordate la favoletta del 60% a carico dei privati con la quale nel 1992 si era affidato senza appalti, senza studi seri, senza valutazione di alternative e del rapporto costi-benefici, e soprattutto senza concorrenza l'A.V. Mi-Ge al Cociv che doveva progettare, costruirla, controllare l'esecuzione, farsi pagare e verificare i costi senza alcun rischio gestionale (è appurato: mai entrerà più del 10% di quanto si spenderà).

Da tempo l'abbiamo demolita, almeno una quindicina d'anni, e quindi tutti i costi saranno a carico dello Stato (6.200 miliardi di euro per il Terzo Valico, con un costo a chilometro quattro volte superiore a quello francese, con una possibilità di usufruire dei cinque valichi già esistenti e perfettamente ammodernabili con un costo complessivo che abbiamo calcolato non superiore al miliardo, senza così altro consumo di territorio, di impatti ambientali e di tourbillon di tangenti.

Il bello è che la sala del Ducale ha reagito con un applauso a queste tre assurde affermazioni Alterate:

- senza il Terzo Valico **i porti liguri** non avranno uno sbocco (*solo il 5% delle merci viene ora trasferito su rotaia che sono utilizzate solo al 10% delle loro potenzialità*);

- a fine giugno lo **Stato ritirerà lo stanziamento di 750 milioni** (*non è ben chiaro da dove saltino fuori, pare in gran parte togliendoli agli interventi per il Mezzogiorno*) e quindi occorre assolutamente partire per non vedere questi milioni stornati per altre opere (*ma dove è scritta questa disposizione? Se l'è inventata di sana pianta!*);

- abbiamo deciso dove andare a scaricare i detriti e lo smarino, ora ci manca solo **la conferma da parte del Cociv**.

Su quest'ultima affermazione c'è da esporre qualche fatto. Il Cociv dovrebbe iniziare con le opere di compensazione ai Comuni e di cantierizzazione per una cifra complessiva di 750 milioni. Il leader di Cociv-Impregilo, Alberto Rubegni, ha chiesto di definire 21 punti che in sintesi suonano così: "Noi dobbiamo ricevere dallo Stato per questi 20

anni di convegni, progetti, iniziative promozionali, depliant, fori preliminari, ecc, mille milioni. Vi veniamo incontro e vi facciamo uno sconto di 250 milioni, quindi i 750 ce li dovete senza alcuna contropartita nostra. Siamo disponibili a tirare una riga su tutto il passato se lo Stato stanzierà almeno un miliardo per un secondo lotto finalizzato all'inizio degli scavi".

Ora, a fine giugno, il Cociv non accetta di mettere in discussione l'opera se lo stanziamento complessivo sicuro non raggiunge i due miliardi di euro. Matteoli risponde in modo buffo che non c'è problema e che lo Stato li tirerà fuori tutti (?). Luigi Grillo (ma non dovrebbe essere in galera? O almeno essersi dimesso da presidente della Commissione Lavori pubblici?) allo stesso convegno si dichiara fiducioso e annuncia l'ennesima inaugurazione (il classico elmetto giallo sarà ormai tutto pelato!).

Novità di questa mattina: probabilmente tutto rinviato a quest'autunno !... ma non ci aveva raccontato quel mattacchione di Altero che tutto doveva essere deciso entro fine giugno?

... Alla prossima puntata

- 4 luglio

Invece di "stare al fresco" e tacere, il Grillo (luigi) CANTA

Utilizziamo la cronaca apparsa su "Repubblica" e il filmato allegato al sito del Secolo XIX e vi raccontiamo la Marcia per il Terzo Valico organizzata dai banchieri, dai confindustriali, dai politici e dai commercianti genovesi. Calvini, con Vincenzi e Burlando, guida la marcia per il Terzo Valico

Lunedì 4 luglio a piazza De Ferrari.

Anzitutto diamo subito spazio a Luigi Grillo, condannato a 2 anni e otto mesi e ancora presidente della Commissione parlamentare Lavori pubblici «Lunedì il Terzo Valico parte», giura l'ex democristiano, ex prodiano, ex UDC, ora berlusconiano plurinquisto ("che ha già inaugurato il cantiere del Terzo valico un numero ics di volte").

Diamo un aiutino all'articolista di Repubblica: con questo siamo al 46° *annuncio* di AVVIO LAVORI! Metà dei quali opera di questo poderoso tagliatore di nastri.

Veramente c'è qualcuno che cerca di superarlo e il sottosegretario alla Semplificazione, il leghista Franco Belsito, semplifica anche i congiuntivi: «L'importante è che questa opera parta».

"Per i più bei nomi di Genova è il sogno di una mattina di mezza estate che si avvera. I Calvini, i Castellano, i Messina, i Malacalza, i Bisagno, gli Spinelli che guidano il corteo di liberazione della città. La "classe dirigente" che finalmente dirige, non fosse altro che un corteo.

E, dietro, tutti intruppati politici (tutti, meno Repetto il Pierino), dirigenti portuali e amministratori, Burlando & Biasotti, la Vincenzi & Musso, Tullo & Scandroglio, Merlo, Berneschi. Tutti i diavoli ma anche tutte le acquasante." Fa caldo e giacca e cravatta fanno sudare, quindi una sfilata di non più di mille passi - da De Ferrari a Corvetto.

E' un indubbio successo, quello degli industriali: Tutti Insieme Appassionatamente.

Cinquecento in tutto con numero almeno pari di addetti stampa, cioè un comunicatore per ogni comunicando.

Scusi, sottosegretario Belsito, perché secondo lei il Terzo valico stavolta parte sul serio? «Non secondo me, parte e basta. C'era un contenzioso in dieci punti e nove sono stati risolti». Il punto non risolto è che il costruttore vorrebbe sapere se, dopo i primi spiccioli, l'opera verrà finanziata con una seconda tranche di almeno un miliardo di euro"

Parlano in tanti, davanti alla Prefettura, e ognuno ricorda che lui lo diceva già dieci (o venti, o trenta, qualcuno dice anche quaranta) anni fa, che senza Terzo Valico la città sarebbe morta. Del resto fioccano le scommesse: è nata prima l'intuizione del Terzo valico o il Genoa Cricket e football club?

Su dal prefetto salgono in pochi: Calvini, naturalmente, la Vincenzi, Belsito. Pochi altri. Calvini ha ancora in mano un sacchetto di spiccioli da un centesimo - dono provocatorio del leader di Legambiente Andrea Agostini - e consegna un appello stringato. «Gli imprenditori genovesi manifestano la forte preoccupazione per la perdurante mancata apertura dei cantieri», e chiedono al prefetto di pressare Berlusconi e i ministri competenti «per una rapida definizione dei rapporti contrattuali». Dall'altra parte della strada una trentina di No Tav distribuisce, civilmente, volantini: «Il Terzo Valico è un'opera inutile e ha un costo insostenibile». «Perché lo Stato e tutti i cittadini? Il Terzo Valico pagatevelo voi!»

Leggendo e ascoltando le assurdità che attorniavano la fontana di piazza De Ferrari, mi vengono d'istinto queste schematiche repliche (non sto a precisare a cosa replico, per non tirarla per le lunghe).

- Il nostro vecchio slogan

Un UTILE per ALCUNI

Un LUSSO per POCHI

Un DANNO per MOLTI

A SPESE DI TUTTI

- "Basta guardare al recente passato: la linea Alta Velocità Milano-Torino per esempio è costata 8 miliardi di euro, ha una capacità di 300 treni al giorno e **ne porta solo 14**, cosa largamente prevedibile e da molti tecnici invano prevista e segnalata per tempo" (Marco Ponti)

- Il costo della Mi-Ge rispetto al 1992 è di ben otto volte, ossia dai tremila miliardi di lire del giugno 1991 ai **6 miliardi e 200 milioni** di euro, con un percorso ridotto a meno della metà. Il costo a chilometro lineare è di quattro volte superiore a quello dei percorsi del TGV francese in zone montuose.

- **L'opera non serve a nulla**

Serve a poco per i passeggeri che percorrono la Milano - Genova e viceversa senza fermate intermedie e che non superano i duemila (i 150.000 pendolari hanno bisogno di treni con fermate, passaggi frequenti e in orario e non di TAV).

Non è vero che non esistono linee, ce ne sono ben cinque e una, la Voltri-Alessandria ora pressoché inutilizzata, sarebbe sufficiente, con interventi rapidi e poco costosi, ad assorbire da sola almeno due milioni di teu.

Non serve a nulla per le merci perché la saturazione dovuta a una necessità di trasporto per quattro milioni di teu è una bufala

- Nel 2010 i container in arrivo e in uscita a Genova sono stati circa 1.750.000 con un aumento del 14% rispetto allo scorso anno e così sono tornati al livello della fine 2008 (1.766.000 container). Almeno il 40% da Genova va verso la Francia o verso est e quindi rimangono un milione e 50.000 teu.

Secondo l'Authority del porto di Genova solo il 3,5% vengono caricati su treni.

Noi, però, nella nostra generosità ci basiamo sulle dichiarazioni del sindaco di Genova che nel 2007 sosteneva che l'8 - 10% viaggiava su ferro e non su gomma.

Di conseguenza quei pochi treni merci che sopravvivono trasportano annualmente oltre l'Appennino e verso la pianura padana 105.000 container.

Non sono calcoli nostri e quindi prevenuti, **105.000 sono i teu**, rispetto alla **falsità evidente dei 4 milioni di teu** da trasportare da Genova a Rotterdam, che vengono caricati su rotaia con pochi convogli, spesso annullati per mancanza di richiesta.

- Altero Matteoli, in audizione in commissione Lavori pubblici del Senato ha affermato

“è difficile tornare al trasporto su rotaie”. E allora cosa anima questa ansia per il Sesto Valico?

Non certo la sciocchezza che il porto di Genova verrà rilanciato da una ulteriore sesta ferrovia che non serve né ai passeggeri né alle merci. Il porto di Genova ha ben altri problemi e la necessità di un retro porto che è già pronto con la **Voltri-Ovada**. E poi perché nessuno dice che l'Alta Velocità in Francia, in Spagna e in Germania trasporta solo passeggeri non essendo possibile (dopo averlo proclamato ai quattro venti per una quindicina di anni) utilizzare la stessa linea anche per le merci.

- Finalmente qualcuno fa dei calcoli, assai lontani da quanto a noi risulta, sia come movimento di merci, che di percentuale su rotaia che di potenzialità dei valichi. Però per la prima volta

sentiamo dire che **sui due attuali valichi dei Giovi c'è disponibilità per un milione di teu** mentre l'utilizzo attuale - dicono loro - è di 192.000 teu.

Hanno impiegato **19 anni per capirlo** (solo alcuni, non certo che trarrà vantaggi personali da questa opera inutile) e nel frattempo Grillo è invecchiato (e anche noi, accidenti!): forse ancora qualche annetto e poi capiranno che basterebbe ripristinare la Voltri-Alessandria, finire la Pontremolese, intervenire sulle due linee da Savona e ammodernare le attuali linee per chiudere questa opera che di grande ha solo il fatto di essere immensamente buffa, costosa e inutile.

A partire dal 1992 **i comunicati di avvio lavori sono stati ben 45**. In questi ultimi anni soprattutto da parte di Scajola e di Luigi Grillo. Chissà se toccherà a loro fare i prossimi annunci viste le pesanti beghe giudiziarie in cui sono coinvolti. L'ultimo, infatti, è stato affidato a Matteoli che ha proclamato che entro il 30 giugno l'opera sarebbe stata assunta dallo Stato (???)

L'unico intervento realizzato è stato quello dei fori pilota nel 1997 per una cifra di 110 miliardi di lire. Fori bloccati l'anno successivo dai carabinieri con una denuncia (Truffa aggravata nei confronti dello Stato) verso Luigi Grillo, Ercole Incalza e altri. Nessuna assoluzione, ma il processo venne bloccato dopo il trasferimento a Genova e la caduta in prescrizione. Un pessimo avvio per coloro che parlano di legalità, trasparenza, appalti corretti.

- Ricordate **la favoletta del 60% a carico dei privati** con la quale nel 1992 si era affidato senza appalti, senza studi seri, senza valutazione di alternative e del rapporto costi-benefici, e soprattutto senza concorrenza l'A.V. Mi-Ge al Cociv che doveva progettare, costruirla, controllare l'esecuzione, farsi pagare e verificare i costi senza alcun rischio gestionale (è appurato: mai entrerà più del 10% di quanto si spenderà).

Tutti i costi saranno a carico dello Stato (6.200 miliardi di euro per il Terzo Valico, con una possibilità di usufruire dei cinque valichi già esistenti e perfettamente ammodernabili con un costo complessivo che abbiamo calcolato non superiore al miliardo, senza così altro consumo di territorio, di impatti ambientali e di tourbillon di tangenti (dichiarazione Lodigiani indagine Mani pulite)..

- La disponibilità, detraendo cifre stanziare per il Mezzogiorno, non supera i 750 milioni e quindi per i governi futuri la palla al piede sarà pesantissima; il costo complessivo è ora di **6 miliardi e 200 milioni! Il che vuol dire:**

- **trecento dieci euro** per famiglia italiana , più poi le aggiunte e la gestione deficitaria (100% per la costruzione e 85-90% per la gestione) pagata dallo Stato)

- **115 euro per ogni millimetro dei 54 chilometri di A.V. Genova – Tortona, o, se vi è più chiaro, 115.000 euro per metro.**

Vogliamo solo ricordarvi quello che disse Necci (evidenziandone il senso), nel dicembre 1991, a proposito dell'Alta Velocità Mi-Ge. in un afflato di "onestà" o di spudoratezza.

La Genova - Milano non ha giustificazioni nel contesto, ma il "Grande affare" dell'Alta Velocità ha creato forti resistenze poiché non tutte le ditte e consorterie politiche sono riuscite a salire in carrozza. Di conseguenza, per non avere ostacoli nel maneggiare cifre così consistenti, tali da far definire la vicenda " il più grande affare del secolo", dobbiamo aggiungere una nuova tratta, la MI-GE, da affidare al Co.civ

Su AFFARI&FINANZE di REPUBBLICA del 27GIUGNO 2011 appare un articolo inconsueto e sorprendente: qualcuno di noi si è infiltrato in REPUBBLICA?

La prospettiva del 2014, col completamento della piattaforma "multipurpose" di Vado Ligure, potrebbe dare una svolta significativa al trasporto merci, su ferro, in Liguria, al di fuori di qualunque legame col Terzo Valico dei Giovi. L'esempio della Pontremolese, che, pur con tempi biblici, vede avanzare in maniera significativa il suo raddoppio, diventando la strada privilegiata per il porto della Spezia, è l'esempio di soluzione ideale anche per il Centro e il Ponente della Liguria, che, già oggi, potrebbero godere degli sbocchi oltre Appennino garantiti dalle ferrovie che valicano Cadibona e Turchino. Il paradosso è che mentre per il tanto agognato Terzo Valico occorrerebbe per il successivo istradamento un indispensabile quadruplicamento dei binari verso Nord, le vecchie SavonaSan Giuseppe di Cairo e Genova (Voltri) — Ovada sono già dotate dei successivi corridoi padani verso i trafori alpini.

Itinerari, peraltro, poco e male sfruttati.. Prendiamo la SavonaTorino, che vede circolare, in maniera fissa, una coppia di merci da/per l'acciaieria di Lesegno e il cosiddetto "treno della carta" destinazione Cuneo, affiancati da sparute composizioni per Racconigi e Moncalieri e da un "intermodale" settimanale da Vado per Melzo. Proprio gli effetti del progetto Maersk sono da valutare con estrema attenzione, essendo improponibile pensare di intasare la tortuosa A6 con i Tir.

È vero che, con la sistemazione del Nodo di Genova, il collegamento tra il "camerone" di Borzoli e la "succursale" dei Giovi, presenti anche i binari del Terzo Valico, favorirebbero l'istradamento dei convogli sulla litoranea verso Voltri, ma è altrettanto incontestabile come la ferrovia di Cadibona, col bivio di S. Giuseppe di Cairo, permetterebbe una spedizione ben più veloce e mirata. Da una parte verso Ceva, e quindi Torino e il Frejus; dall'altra su Acqui-Alessandria e il logico proseguimento verso Novara e il Sempione. Il tutto senza la necessità di particolari interventi tecnici: la SavonaS. Giuseppe, via Altare, è stata costruita con ponti e gallerie già predisposte per la posa di un secondo binario, che da Ceva in su esiste, mentre la S. GiuseppeAcqui non avrebbe problemi ad accogliere qualcosa in più degli sporadici treni cisterna o telonati che oggi vi transitano, destinati poi alla OvadaAlessandria.

Sottoutilizzata, quest'ultima, rispetto alla capacità potenziale, cosa assurda poiché si tratta di una linea totalmente elettrificata, senza necessità di

presenze negli scali intermedi, che corre in pianura senza la benché minima salitella da superare, con armamento rinnovato due volte in pochi anni (le traversine di cemento permettono il carico assiale elevato tipico dei treni merci). Ma le ferrovie italiane si sono superate sospendendo a suo tempo il servizio da Piombino e Genova per il trasporto dei laminati d'acciaio alla Siat costringendo all'uso di autotreni che spesso paralizzano la circolazione veicolare a Predosa, pretendendo la garanzia dell'effettuazione di almeno un treno al giorno; scelta opposta a quella delle ferrovie tedesche che non hanno problemi a portare fino allo scalo merci interno alla Siat solo un paio di convogli settimanali dalla Germania o dalla Repubblica Ceca. Eppure il solo fatto che la Ovada-Alessandria sia indispensabile per il passaggio dei container "high cube" la cui sagoma è improponibile sulla succursale del Giovi, **la dice lunga su come più lungimiranti analisi e sfruttamento dell'esistente eviterebbero di puntare, sempre e solo, su faraonici progetti ad alto rischio.**

- Ultima cosa: i giovani della Confindustria - con contorno di banchieri - affermano che il Terzo Valico **darà lavoro a un sacco di gente**. Ma suavia, ci sono tanti lavori più utili da fare e che a pari cifra garantirebbero molti più posti di lavoro! Piccole opere capillari di manutenzione delle infrastrutture italiane esistenti, ferrovie da ammodernare e rinforzare, acquedotti, ospedali, protezione idrogeologica, riqualificazione energetica degli edifici, energie rinnovabili. Non abbiamo bisogno di scavare buchi nelle montagne che a loro volta ne provocheranno altri nelle casse statali, altro che opera strategica!

- Luglio 2011

Terzo Valico: Don Gallo, pendolari e WWF, Antonio Bruno

“Nel centro di Genova sono sfilati banchieri, imprenditori, sindacalisti, parlamentari, politici e amministratori locali, per chiedere i fondi per il Terzo valico ferroviario Genova-Milano, tanto discusso ed annunciato.

La sindaco ha sentenziato: «*Genova senza il Terzo valico è tagliata fuori*». Ci sono ottime ragioni per una clamorosa smentita. Non si vuole ascoltare l'altra verità.

Personalmente divertito da questo evento-passeggiata bipartisan del diritto della forza attendo curioso un decreto "ad Tertium valicum". La Confindustria sarà ascoltata o arriverà forse un'altra legge "ad personam"? La forza del diritto e del buonsenso rimane inesorabilmente nell'ombra.

Nel mini corteo genovese si "chiacchierava" anche della Val di Susa e soprattutto della violenza di infiltrati, terroristi, Brigate rosse, prendendo le sagge e ipocrite distanze. Come posso non associarmi nel deprecare ogni violenza cieca e sorda di qualunque provenienza? In Val Susa siamo di fronte ad una violenza studiata a tavolino, quella del denaro e della speculazione. Le bugie e la parzialità dell'informazione inondano il Paese. Troppe domande senza risposte. Il ministro degli Interni diventa il magistrato inquirente. Ha già dettato le condanne.

Il Pd deraglia, il segretario balbetta. È nato un nuovo partito della "fermezza" per difendere la legalità. Quale legalità? "Il Padrone" del Paese corrompe la democrazia.

I lavoratori non contano più nulla. Carceri, sanità, scuola...la decomposizione dei servizi sociali... Lo sbocco pacifico esiste: confrontarsi lealmente con i dati scientifici esistenti nelle sedi competenti che dimostrano l'assurdità della Tav. Trasformerete, per dieci anni, i cantieri in fertilizzanti? La Val di Susa non si piega”.

Terzo Valico? Le risorse vadano a opere più utili

WWF LIGURIA - COORD. PENDOLARI LIGURI

“Una grande opera che comporta investimenti ingentissimi, impatto ambientale elevatissimo e tempi di realizzazione che saranno dell'ordine di non meno di 15 anni, deve essere frutto di chiare e stringenti valutazioni costi-benefici. Una classe dirigente può impegnare una città, una regione e risorse pubbliche dei suoi cittadini solo dopo aver verificato con chiarezza obiettivi, tempi e valutazione dei costi che tali obiettivi comportano e disponibilità completa dei capitali necessari alla realizzazione dell'opera stessa. Il Terzo valico non regge ad una seria valutazione costi-benefici, ed è evidente che le spinte principali per la sua realizzazione non derivino da ragionamenti sul trasporto, ma dall'enorme investimento di capitali - esclusivamente pubblici - che necessita l'opera e da illusorie speranze di ricadute occupazionali, a prescindere dalla sua utilità e funzionalità e dal fatto che essa è finanziata solo per una parte.

Colpiscono le dichiarazioni di molti tra i partecipanti della manifestazione di lunedì, che rivelano come quest'opera sia vista quale soluzione per ogni stagione e prevalga una mancanza di informazioni sorprendente. Addirittura c'è chi ancora parla di "rete alta velocità", quando quest'opera si fermerà a Novi Ligure!

I cittadini liguri, gli utenti del trasporto pubblico, gli operatori economici del porto e gli spedizionieri hanno bisogno di utilizzo sensato delle risorse, da destinare a opere realmente utili e non dannose per l'ambiente ed il territorio. Qui non c'è nessun partito del no a prescindere, ma ci sono delle domande a cui non viene data risposta: quali scelte possiamo fare investendo il meno possibile e in tempi ragionevoli per far spostare le merci del porto dalla gomma al ferro? Quali scelte ed interventi possiamo mettere in campo, investendo il minimo di soldi pubblici e in tempi ragionevoli, per fare in modo che i 150 km tra Genova e Milano possano essere percorsi in poco più di un'ora, con soddisfazione dei passeggeri? Non sarà un "buco" tra Genova e Novi, pronto tra non meno di 15 anni, che sposterà magicamente merci dai tir al treno, ma saranno scelte complessive sulla logistica, l'organizzazione portuale e interventi sulle attuali linee di valico, ampiamente inutilizzate.

Siamo per scelte pragmatiche e concrete, e ribadiamo la piena disponibilità ad un confronto serio con enti, istituzioni ed operatori economici per arrivare a scelte che portino con il minimo dispendio di risorse, ridottissimo impatto ambientale e tempi certi di realizzazione all'ottenimento dei risultati che cittadini, utenti del trasporto pubblico e operatori economici si attendono.”

Per Wwf Liguria, Coordinamento Pendolari liguri, Pendolari del Ponente, Genova-Milano newsletters

- 16 luglio

MA CHE BURLONI, LUIGI GRILLO E CLAUDIO BURLANDO !

Ieri **Luigi Grillo**, dalla sede dei Lavori pubblici di Roma (ma perché non fa come Totò Cuffaro e non si presenta alle guardie, in quel di Marassi?) ha dichiarato: "Si parte davvero e ora c'è una data, il 25 luglio".

E' l'ennesimo aggiornamento del calendario. Grillo ha aggiunto: «L'incontro svoltosi al ministero delle Infrastrutture, tra i vertici di Cociv e Rfi, si è concluso positivamente. Le parti hanno composto le difficoltà finora incontrate; di più, sono stati trovati i necessari punti di convergenza sulle questioni tecniche e procedurali che ancora necessitavano di essere definite. La prossima settimana sarà così utilizzata per la materiale definizione degli elaborati contrattuali per arrivare alla riunione formale e definitiva che potrà tenersi lunedì 25 luglio».

«Nella manovra - aggiunge Grillo - è stato inserito anche un fondo da 5 miliardi che può rivelarsi utile anche per il finanziamento del secondo lotto dei lavori del Terzo valico, da 1,2 miliardi. Non si può che esprimere soddisfazione per questo risultato. È ciò che ci aveva ripetutamente chiesto l'Europa, per questo non possiamo che annotare gli esiti della riunione come un passaggio decisivo per la realizzazione di questa importante opera».

Buffone!

Mentre costoro sono impegnati nell'impoverire sempre più la maggioranza degli italiani, pensano solo ad opere inutili che arricchiscono la casta imprenditoriale-politica!

IN UNA INTERVISTA CLAUDIO BURLANDO

ex ministro ai trasporti e ora presidente della Liguria, sostiene che

- "Il Tav in Valle di Susa ha costi enormi, non ha senso".

Ma nel 1997, l'ho sentito con le mie orecchie, quando in trecento lo contestammo alla Festa dell'Unità di Modena nel corso della conferenza che tenne a fianco di Lorenzo Necci, era tutto un osanna alle varie tratte previste per l'Alta Velocità, che allora, per la prima volta iniziò a definire anche di Alta capacità, cosa che ormai tutti sanno essere incompatibile con i treni superveloci.

- "Ritengo più ragionevole un collegamento infrastrutturale da Genova verso Rotterdam, l'altro grande porto europeo. E per farlo è necessario realizzare il Terzo Valico verso nord".

Due sono le linee dei Giovi, poi a fianco vi è la Voltri-Alessandria, più a est la Pontremolese, e, infine, a ovest le due linee che partono da Savona. Cosa serve un SESTO valico se i container su ferrovia non superano i 100.000 e i valichi esistenti possono trasportarne così come sono almeno due milioni e ben 9 milioni se ammodernati e dotati di un secondo binario nelle tratte necessarie?

- "Stiamo adeguando il porto e non solo. Non è possibile che dalla Liguria si vada ancora in Francia con una ferrovia costruita nel XIX secolo, bisogna completare il raddoppio verso Ponente, realizzare il nodo di Genova e fare il Terzo Valico".

Bene il raddoppio sino a Ventimiglia e il nodo di Genova (più altre cosette), ma il problema del porto e del trasporto merci non hanno nulla a che fare con il SESTO Valico

- "La Liguria deve avere il TAV per tre motivi: Primo da Nord a Sud le merci viaggiano, e probabilmente continueranno a viaggiare, mentre così non è per la tratta Est-Ovest. Secondo, la Torino-Lione costerebbe almeno 15-20 miliardi di euro, la maggior parte dei quali a carico dell'Italia, il Terzo Valico può costare meno della metà. Terzo, mentre in Valle di Susa protestavano a migliaia, a Genova eravamo in piazza per chiedere il Terzo Valico".

Mettetevi d'accordo: Lei, Burlando, concorda con la nostra valutazione di costo finale di 20 miliardi di euro, ma Daniele Borioli, segretario PD di Alessandria ed ex assessore ai Trasporti del Piemonte, parla di cifre nettamente inferiori!

Sulla questione marcia e merci a profusione lasciamo la parola a Davide Ghiglione che, in un bel pezzo scritto per Ambiente Liguria, tra l'altro, afferma: "La marcia dei 500 imprenditori, banchieri, politici, indetta da Confindustria il 4 luglio a Genova rappresenta l'ennesimo esempio di pressing delle lobbies dei cementificatori e degli speculatori. Ma i loro interessi non coincidono con quelli della cittadinanza i cui rappresentanti istituzionali (sia il presidente della Regione Burlando che la Sindaco Vincenzi hanno partecipato alla marcia) si accodano a coloro che propugnano la tesi di uno "sviluppo" infinito e duraturo basato sulla movimentazione di merci e sulla cementificazione del territorio, invece di tutelare il bene comune e pensare alle piccole opere utili e necessarie.

Sviluppo, per noi, non è spostare un container dalla Cina a Genova e quindi a Rotterdam attraverso il III valico, con dentro della merce prodotta chissà da chi e a quali condizioni lavorative, in cui si prevede una crescita infinita e illimitata basata sull'aumento del volume del trasporto di merci, ma significa capire che ci sono dei limiti a questa crescita, che bisogna ottimizzare le risorse esistenti per renderle più efficienti e durevoli, in modo da tagliare il superfluo e investire in crescita intellettuale e culturale più che materiale."

- "In Liguria non c'è opposizione, a parte il WWF che definisce il Terzo Valico un' "opera fantasma".

Non è affatto vero! Esiste un Comitato attivo che nel 1992 sull'intera tratta sino a Locate raccolse 8.000 firme contrarie. Burlando stesso sa che ci sono oppositori perché nel febbraio 2010, in occasione del buffo avvio dei cantieri a Sampierdarena, protestò con tutti i giornali

dell'“aggressione” subita (un colpo sulla macchina di rappresentanza) da parte di un centinaio di contestatori.

Una settimana fa WWF, associazione pendolari liguri e Sinistra europea hanno emesso un comunicato assai duro contro il Terzo Valico.

Gli ricordiamo, infine, che il 22 aprile 2006 è stata effettuata una Marcia anti Terzo Valico con partenza da Serravalle e arrivo ad Arquata, marcia alla quale hanno partecipato fra le 2.000 e 3.000 persone.

- “Il traffico merci ha attraversato un periodo di crisi, ora è in ripresa. Gli armatori di tutto il mondo garantiscono che punterebbero molto di più su Genova se solo avessero la garanzia di consegnare la merce via ferrovia in un numero ragionevole di giorni”.

Il traffico merci è ritornato ai valori del 2006, con 1.750.000 teus, cifra assai lontana da quella che lui stesso anni fa preannunciava intorno ai 5 milioni di container. Ricordo benissimo quando a Modena raccontò che la linea TAV Milano-Genova era fondamentale per il trasporto merci non essendovi utenza di passeggeri per i 130 chilometri di percorso senza soste intermedie.

Gli armatori non hanno bisogno di velocità per i container, né a Genova né in alcuna altra parte del mondo, bensì di puntualità, efficienza, organizzazione e soprattutto di costi incentivanti il trasporto su binari che attualmente non supera il 3,5 % delle merci genovesi.

E che “ci azzecca” con tutto ciò il Terzo Valico?

- 26 luglio

Oh bella, niente 25 luglio a Genova!

- Tre notizie recentissime

1°- Da Repubblica di tre giorni fa

«A Milano hanno bisogno del nostro olio d'oliva e delle nostre acciughe» dice l'assessore alla cultura Andrea Ranieri. «Perché, del nostro vino, no?» aggiunge Piero Fassino. Così, di portata in portata, prosegue l'incontro fra la delegazione genovese e quella torinese. Poi Fassino aggiunge che, “Per andare in treno da Torino a Milano ci metto 57 minuti. Per andare da Torino a Genova un'ora e 45. Eppure la distanza è quasi la stessa”»

2°- Da Repubblica di questa mattina

Rfi continua a sopprimere ovunque treni a breve percorrenza, quelli utilizzati dai pendolari. Con il 1° agosto verrà “tagliato il treno dei pendolari da Savona a Brignole. Di conseguenza i 46 chilometri fra Savona e Brignole richiederanno tre ore di percorrenza. Se la Regione non interverrà, i lavoratori saranno costretti a maggiori esborsi e tempi più lunghi”.

3° - Il *voltagabbana* Luigi Grillo (quello che fece cadere con il suo voto migrante un governo di centrosinistra), ora denominato “signor 2 anni e 8 mesi” l'aveva proclamato a gran voce: **lunedì 25 luglio a Genova** la FIRMA del contratto con Cociv e un minuto dopo via alle ruspe.

Di firme nel frattempo ne sono state fatte un fottio, l'ultima delle quali da parte del sindaco di Alessandria, ma valgono, al di là della notizia sparata sui giornali, come il due da picche.

Domani, tra l'altro, risulta che forse maggioranza e minoranza della Provincia di Alessandria approveranno un unico documento a pieno sostegno di un'opera che assomiglia sempre più alla torre di Babele

Su Repubblica di Genova di questa mattina apprendiamo la “mesta notizia” che «slitta la firma del verbale di accordo per il Terzo Valico dei Giovi previsto per oggi pomeriggio: il ministro dei Trasporti, Altero Matteoli, per problemi personali non può essere presente e la cerimonia è stata spostata a data da destinarsi».

Certamente giustificheranno questo 45° annuncio di avvio-lavori andato a vuoto con il grave fatto dell'incendio a Roma e ci “rassicureranno” della certezza che il Terzo Valico si farà, esattamente come è certo il fatto che Grillo mai andrà in galera e tanto meno si dimetterà dalla carica di presidente della Commissione parlamentare Lavori pubblici. Un solo commento alle prime due notizie.

Mi pare ovvio che ogni priorità va data all'utenza più ampia, produttiva e tartassata, ossia ai treni per le centinaia di migliaia di pendolari che vogliono copertura oraria, puntualità, efficienza e velocità dignitosa.

Sentir parlare di acciughe a Milano con l'Alta Velocità mi ricorda i 50.000 passeggeri al giorno del 1992 che sarebbero andati da Milano a Genova al Carlo Felice e da Genova a Milano alla Scala. Oppure il Palenzona del 1995 che voleva una sosta a Tortona per portare le profumate fragoline tortonesi sulle tavole dei tedeschi.

Caro Fassino, sai benissimo che ovunque o si fa l'Alta velocità passeggeri o si fa il trasporto merci: non è possibile utilizzare gli stessi binari per entrambi i trasporti. Quindi se appoggi Genova che pensa di risolvere i problemi del porto con il Terzo Valico (dimenticandosi che ne ha già cinque a disposizione pressoché inutilizzati), lascia perdere i tuoi problemi personali. Se vuoi batterti per ridurre, senza esagerare, i tempi fra Torino e Genova per i passeggeri non occorre buttare via (nelle tasche degli affaristi) oltre 6 miliardi.

Bastano alcuni interventi che dal 1992 elenchiamo nelle nostre Proposte alternative, a cominciare allora dal ripristino del Pendolino assurdamente abbandonato, alla manutenzione costante, all'ammodernamento, al raddoppio di alcune linee, ecc (per questo vi rimando al sito www.comitatiscrivita.it).

- 30 luglio

BORIOLI, sul Terzo Valico ti sbagli di grosso!

Autore: Antonello Brunetti

Lettera aperta al segretario del Partito democratico della Provincia di Alessandria, inviata anche ad alcuni organi di informazione, in merito ai rischi della posizione attuale, "sdraiata" sulla linea degli "sviluppisti" ad ogni costo.

Caro Daniele Borioli,

ci conosciamo da molto tempo, conosci il mio lavoro e i miei scritti sulle problematiche connesse a vari temi, tra i quali quelli ambientali e quelli relativi al progetto Tav Mi-Ge.

Sono fra coloro che ti hanno dato conto del fatto che sei stato un assessore ai trasporti molto attento allo sfacelo ferroviario con fortissime penalizzazioni nei confronti dei pendolari; ma sulla vicenda TAV, purtroppo, ti vedo a fianco, come pressoché tutti i dirigenti PD, dei parlamentari inquisiti o condannati, vedi i Luigi Grillo, gli Altero Matteoli, i Lunardi, ecc, e, ultimo arrivato, quel signore che occupa abusivamente ville non sue (è una autentica mania di oggiogiorno) e al quale Berlusconi affida il Commissariato del Terzo Valico, ossia Walter Lupi.

Purtroppo non ti ho sentito dire una parola sul fatto che i costi, senza nulla di fatto, sono lievitati di ben quattro volte, dai 3.000 miliardi di lire agli attuali 6 miliardi e 200 di euro (quindi di ben otto volte visto che il progetto è stato dimezzato).

Il che vuol dire che il costo è pari a 115 milioni di euro al chilometro, mentre in Francia i costi medi sono di 20-25 milioni.

Come ti è noto, il progetto generale di AV è stato costruito su di una architettura contrattuale e finanziaria truffaldina ed ha già prodotto uno scandaloso debito pubblico: 12.950 milioni di euro, accumulati dal 1994 al 2005 da Tav spa e da Infrastrutture spa. Come sai, con il comma 966 della legge finanziaria per il 2007, quei 26.000 miliardi di vecchie lire, millantati come finanziamento privato, sono stati tutti trasferiti nel debito pubblico e saranno a carico di tutti noi contribuenti e delle generazioni future.

Tornando alla questione Ge.-Mi. Terzo Valico, tu sai che la legge obbiettivo approvava il progetto preliminare della tratta internazionale, con delle previsioni di traffico passeggeri e merci a dir poco fantasiose. Ben 50.000 passeggeri al giorno sull'AV che avrebbe collegato senza soste Genova a Milano. Cinque milioni di container entro il 2010 spostati da Genova a Rotterdam.

Proprio quelle previsioni inattendibili portavano la Rfi a esprimere forti dubbi e comunque a valutare in modo negativo il rapporto costo/benefici, che due anni fa Moretti indicò nell'ordine di 100 di spesa con rientro allo Stato di quindici.

Oggi, in palese contrasto con il buon senso, il ministro Matteoli firma un accordo con il Cociv, condizionato, però, dal fatto che il Cipe a inizio agosto deliberi uno stanziamento di ulteriori 1.100 milioni che si aggiungerebbero ai 700 che se ne vanno subito a fondo perduto al Cociv (Impregilo) per contenziosi vari.

Sono vent'anni che ribadiamo che con i lavori di ammodernamento dei cinque valichi già esistenti e con il raddoppio della Voltri Ovada si garantirebbe un trasporto di ben 9 milioni di container senza affatto dare il via alla cricca del buco che si arricchirebbe con un sesto (e non terzo) valico, con un aggravio per ogni famiglia italiana di 300 euro e successivi altri salassi per una linea che verrebbe gestita in netta perdita..

Abbiamo ripetuto in mille modi che i passeggeri reali sull'intero percorso non sono più di 1.600 a fronte di circa 100.000 pendolari che meritano ogni attenzione. Abbiamo spiegato, citando dati dell'autorità del porto, che solo il 60% delle merci totali (1.750.000 teus) che arrivano in porto vanno verso nord e solo il 3,5% se ne va su rotaia, il che vuol dire 30.000 container (le previsioni per il 2010 che, tra l'altro, si sono dimenticati di aggiornare, indicavano 5.000.000 container!). È vero che la "sindaca" di Genova, signora Vincenzi, sostiene che è ben il 10% a viaggiare su rotaia. Va bene le crediamo e allora fa 105.000 container (un cinquantesimo rispetto alle favolette che ci avevano raccontato).

Non entro nel merito al tono di alcuni tuoi compagni di partito che mi paiono generiche e arroganti (a volte addirittura ai livelli dei partiti governativi, come fa un certo Esposito di Torino), ma ti chiedo una più serena valutazione, senza cadere in certe amenità, quali il progresso, la crescita, il boom delle merci dalla Cina verso il nord Europa.

Non ho alcuna pretesa di essere creduto sulla parola, ma un partito importante come il PD credo abbia il dovere di confrontarsi nel merito delle ragioni del NO o del SI. Il NO a quel progetto è il frutto della conoscenza scientifica dei numeri usati per sostenerne la fattibilità: numeri che non hanno il minimo di credibilità, anzi clamorosamente smentiti dalla realtà.

Previsioni sbagliate? No, semplicemente false! Oggi traslate di 19 anni e riproposte pari pari.

Conosco nel dettaglio quel progetto e posso sinceramente testimoniare che da quando me ne occupo non ho mai avuto occasione di misurarmi con ragioni tecniche del SI minimamente affidabili.

Tu potresti replicare che non ho il titolo di studio per fare queste affermazioni, ma certamente concorderai con me che un pochino di intelligenza e di buon senso, tanta curiosità e voglia di capire, tanta applicazione e tanta umiltà nell'ascoltare chi ne sa più di te, costituiscono una bella base di partenza.

Scusami se entro nei particolari e allungo così la lettera, ma vorrei sintetizzare quelle che sono le nostre proposte tecniche, le cosiddette Alternative che formulammo già nel 1993:

- 1) Raddoppio Savona - Cairo M - Ceva che consente l'instradamento delle merci per la linea Torino-Modane e per Alessandria-Novara- Domodossola- Sempione (capacità a regime maggiorata di 300 treni/g).
- 2) Raddoppio Genova - Ovada per Alessandria-Novara- Domodossola- Sempione (70 treni/giorno).

- 3) Raddoppio Pontremolese per Parma, Brescia, Verona, Brennero (150 treni/giorno).
- 4) Completamento degli interventi di ammodernamento e pieno utilizzo delle attuali linee di valico dei Giovi.

Con queste operazioni la potenzialità delle 5 linee di valico sarebbe di 9 milioni di TEU/anno.

Si consideri che le attuali linee da Genova sfruttando a pieno le loro potenzialità con semplici ammodernamenti (e cioè senza raddoppi) hanno una capacità residua di 2.800.000 TEU/anno

- A nostro giudizio il nodo ferroviario di Genova (quadruplicazione dei binari da Voltri a Pieve Ligure) rappresenta una priorità assoluta. Eppure solo questo anno i lavori sono iniziati e procedono con assoluta lentezza.

- Basti pensare che per effettuare i fori pilota (Fraconalto e Voltaggio) della galleria Flavia (Terzo valico): sono stati spesi 165 miliardi di lire tra il '96 ed il '97: con quei soldi si poteva fare la galleria Borzoli- Sampierdarena ed avere completata la quadruplicazione dei binari da Voltri a Sampierdarena. Deviando il traffico merci e a lunga percorrenza sulla bretella Voltri - Borzoli- Sampierdarena, oggi la linea litoranea Principe - Voltri potrebbe già essere utilizzata quale metropolitana.

- Occorre da subito realizzare e utilizzare le seguenti tratte ferroviarie:

Camerone di Borzoli - Sampierdarena/Principe

Brignole - Pieve Ligure

Riuso ferrovia del Campasso

Camerone di Borzoli - Succursale dei Giovi (quest'ultima linea era prevista originariamente nei progetti delle ferrovie, poi è sparita: forse perché palesava l'inutilità del Terzo valico?)

PROPOSTE DI INTERVENTI URGENTI SULLA MI-GE

- Dando per scontati il salto del montone di Arquata, la banalizzazione della linea alta e bassa, la bretella di Voltri, l'adeguamento della sagoma cinematica, il binario esterno di Ronco e il nodo CTC) riprendiamo due proposte:

- La linea normale Genova-Milano presenta un punto di elevata criticità fra Tortona e Voghera. Secondo lo studio Zambrini-Tartaglia la potenzialità in questo punto di incrocio fra la Mi-Ge e la To-Bo, è pari a 200 treni ed era percorsa giornalmente (nel 1994) da 212 treni, compresi i periodici. Di conseguenza occorre prevedere a un quadruplicamento del tratto Tortona-Voghera che, peraltro, è abbastanza breve. Forse basterebbe l'aggiunta di un solo terzo binario dotato di Blocco automatico banalizzato come insegnano le esperienze svizzere. Ritornando al quadruplicamento, ciò consentirebbe l'aumento di 54 treni al giorno verso Piacenza e 82 sulla direttrice Milano-Genova.

- La linea Rivalta Scrivia-Tortona, pur essendo a singolo binario, ha una potenzialità di 90 treni e va ovviamente raddoppiata.

Ritornando al dunque, come vedi, proponiamo interventi migliorativi che favoriscano il passaggio del trasporto su gomma a quello sui binari e migliorino decisamente il servizio per i pendolari.

Siamo convinti che con gli eventuali due primi stanziamenti per complessivi 1.800 milioni di euro si potrebbero realizzare gran parte di queste opere e ciò per il bene di tutti e non dei soli maneggioni che si annidano nelle banche, nei palazzi del potere, nelle associazioni padronali.

Siamo ancora in tempo.

La TAV Terzo Valico e, ovviamente, la TAV Torino-Lione rischiano di diventare per il PD e per la Politica, la questione dirimente della credibilità della politica tutta, forse l'ultima occasione mancata per agganciare un rapporto con la nuova aria proposta dal popolo dei referendum dei beni pubblici e della legalità.

Il NO al Tav è semplicemente una domanda di trasparenza e confronto nel merito. La Politica, con la P. maiuscola, non può disattenderla.

La mia stima e la mia attesa fiduciosa.

A titolo personale, *Antonello Brunetti* dell'Associazione AFA (Amici delle Ferrovie e dell'Ambiente)

- 4 agosto 2011

Già spariti i soldi per il primo lotto Terzo Valico?

Allora... a fine luglio il "definitivo" annuncio: tutti d'accordo e il 3 agosto il CIPE assegnerà ulteriori 1.100 milioni di euro per cominciare il Terzo Valico. Era esattamente il **46* annuncio**: quello definitivo ?

Solita baruffa fra giornali per chi faceva il titolo più trionfalistico. Qualcuno addirittura ha usato un aggettivo oggi di moda, ossia "epocale". Tutto uno spintonarsi fra politici per auto assegnarsi la medaglia di sostenitore più convinto. Avevamo capito benissimo, ma nessuno l'ha scritto, che il Cociv ha firmato con due condizioni preliminari:

- 1 - Mi risarcite di venti anni di convegni, riviste patinate, agganci con i mass media, unguenti vari di ruote, progetti su progetti, con un rimborso spese di 300 milioni di euro (600 miliardi delle vecchie lire). In questa cifra non sono compresi affatto i fori pilota del 1996, già pagati allora con 165 miliardi e per di più in modo strano visto che erano intervenute le Procure e i carabinieri con l'accusa di Truffa aggravata nei confronti dello Stato, processo che, tramite le varie leggi berlusconiane, non assolse, ma non si concluse per prescrizione. Come faccio a dire 250 milioni ? Ma è semplice, basta fare una sottrazione: la cifra disponibile da tempo era di 750 milioni, ma l'accordo per l'avvio lavori (vedi Sole 24 ore) indica 5000 milioni !

- Seconda clausola - del Cociv: mi accontento di 250 milioni e non di 700 come vi avevo chiesto purché si dia il via subito a un ulteriore intervento di oltre un miliardo di euro.

PROVATE A LEGGERE SUL SITO DEL CIPE le decisioni del 3 agosto: nessun cenno al Terzo Valico!

Insomma la banda del buco e dei grilli parlanti a vanvera ha per l'ennesima volta detto le bugie: che sia per questo che il ministro Matteoli si ritrova con quel voluminoso nasone?

Quindi a metà agosto 2011 siamo a 20 anni dalla prima notizia sul Cociv e Supertreno, 46 proclami e aumento di otto volte della spesa prevista allora, coperti al 60% da parte dei privati, ora per il 100% da parte dello Stato.

11 - 11 - 2011

Il giorno prima delle dimissioni di Berlusconi, nella razzia finale viene inserita anche la firma fra Cociv e Governo per l'avvio del Terzo Valico. Il primo lotto è di 500 milioni (ma non erano 750 ? dove sono finiti gli altri 250? Un rimborso per le tangenti pagate a suo tempo?).

Siamo così a quota 47.

6-12-2011

Non è una novità, avevamo già preannunciata alcuni giorni fa la notizia che il governo Monti avrebbe dato via libera al TERZO VALICO.

Questa la decisione del CIPE del 6 dicembre 2011:

- assegnato 1.100 milioni di euro al 2° lotto costruttivo non funzionale della Linea AV//AC Milano- Genova, a valere sul Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali di cui all'articolo 322, comma 1 del decreto-legge n. 98/20111, con contestuale autorizzazione all'avvio dei lavori del lotto; (e daila con 'sta Alta Velocità e Alta capacità insiemel)

Cifra che si aggiunge ai 500 milioni già stanziati due mesi fa.

Grande gioia da parte di tutti a cominciare dall'inquisito Luigi Grillo. Su tutti i giornali cartina della galleria Genova-Rigoroso, foto della "oceanica" manifestazione pro Terzo Valico tenuta da 300 banchieri, politici, industriali in piazza De Ferrari a Genova questa estate (totalmente dimenticate le 3.000 persone che nel 2006 manifestarono contro, marciando da Serravalle ad Arquata).

È fatta? Può darsi. Il 48° annuncio è quello definitivo? Chissà...

Considerazioni finali al 31-12-2011

- Pochi si sono accorti che sotto molti movimenti politici e accordi vari si nascondevano interessi giganteschi sulla più grande rapina del secolo architettata dai fautori dell'Alta velocità. Ci sono state raccontate decine di grosse panzane, a cominciare dal fatto che il 60% dei costi sarebbero stati messi dai privati, dalle banche, dalle imprese e invece paghiamo tutto quanto noi: una *una tantum* di 300 euro per famiglia più una quota di circa 100 euro per famiglia per i prossimi vent'anni. Ma non voglio perdermi ad elencare le assurdità tanto, a quanto pare, non gliene frega nulla a nessuno.

Quello che sconvolge sono altri aspetti e mi limito ad elencare i primi che mi vengono in mente:

- Affidare il ministero delle infrastrutture e il sottosegretariato a Passera e Ciaccia, due banchieri coinvolti nell'Alta Velocità, è uno scandalo. San Paolo, Cariplo e Carige facevano parte del CIV di Cociv fin dal 1991!

- L'intero ricavato dei tagli alle pensioni è destinato alla costruzione del Terzo Valico, una delle cattedrali nel deserto del futuro, come potrebbero essere il ponte di Messina o la linea A.V.Torino - Lione.

- La cosiddetta crescita quindi consiste nella crescita dei profitti dei soliti trafficoni, nella crescita delle colarte di calcestruzzo e di asfalto e nella crescita esponenziale del consumo e abbandono del territorio fertile e del paesaggio

- Non ho letto di alcun intervento per le linee pendolari (provate a *viaggiare* fra Pavia e Milano!), per la messa in sicurezza del territorio, per fare manutenzione negli edifici scolastici, per risanare i centri storici, per recuperare ambientali, per rilanciare scuola, cultura e arte, per eliminare i tempi sempre più lunghi negli ospedali, ecc.

- L'indifferenza del cittadino è pari a quella degli enti pubblici. Ho letto che tutti i Comuni della tratta, eccetto Arquata, si lamentano perché nessuno è ancora andato a promettere l'esecuzione delle cosiddette "compensazioni".

Agli amministratori locali non interessa un tubo se un'opera è utile o inutile e dannosa: basta che il tuo partito sia d'accordo e che in cambio ti ricoprano di asfalto e di cemento per (e parlo con tanto di documentazione) strade da allargare o da costruire ex-novo, di centinaia di rotonde, di cavalcavia e sottopassi, di parcheggi, di campi di calcio. Ma come si fa ad amministrare in modo così insipido, da bottegai. Tutelare una popolazione vuol dire prendere posizione contro ciò che è sbagliato anche se ci rimettiamo opere, benefici e privilegi che puzzano di tangenti.

- Da vent'anni ci battiamo contro questa assurdità e riteniamo di essere, per necessità, diventati un esperti in trasportistica per il fatto che con la massima umiltà e attenzione abbiamo ascoltato e letto ciò che dicevano i luminari italiani, quali Maria Rosa Vittadini, Anna Donati, Marco Ponti, Ivan Cicconi, Stefano Lenzi, ecc. ecc. Siamo certi che,

quando finiranno i lavori entro, come dicono lor signori, il 2020, ci troveremo dinanzi una linea inutilizzata o tutt'al più con un paio delle quattro linee storiche (le due dei Giovi, la Voltri- Alessandria e la Savona - Alessandria) chiusa per giustificare la presenza di questo Quinto Valico.

- Il costo delle misure Monti, affermano i giornali, è di 850 euro in più per famiglia; ma dimenticano, come nel caso del Terzo valico, le regalie ai banchieri, ai pescicani dell'industria e della finanza e ai loro reggimoccoli politici. Dimenticano pure l'aumento dell'accise della benzina. E perché dovremmo fare questi sacrifici? Per arricchire i faccendieri? Per distruggere il nostro ambiente, per fornire dividendi sostanziosi alle banche?

... ma andate a farvi fottere!

2012

- **4 gennaio 2012** - Riunione a Castelnuovo con 60 partecipanti e **17 gennaio** con 25 partecipanti del coordinamento. Questi i verbali.

LA RIUNIONE DEL 4 GENNAIO A CASTELNUOVO SCRIVIA sulla questione "Sesto Valico"

La riunione, indetta dall'AFA presso la Sala Pessini di Cast. Scrivia, ha visto la partecipazione di 54 persone che rappresentavano associazioni e territori diversificati.

Territorio: Genova, Val Polcevera, Arquata, Serravalle, Novi, Tortona, Rivalta, Alessandria, Ovada, Casale.

Associazioni: Movimenti 5 stelle, Rifondazione, Anarchici, Gruppi sociali, Valli Unite, Casa della Sinistra di Novi, Medicina democratica, Legambiente, WWF, AFA, movimenti ambientalisti zionali, ecc.

21,15- Relazione iniziale di Antonello Brunetti sulla situazione attuale questione SESTO Valico (dopo due Giovi, Voltri- Ovada e due alle spalle di Savona). Poi alcune proposte operative:

- Individuare un paio di sedi più "centrali" per le riunioni del gruppo di coordinamento , ad esempio a Novi o ad Arquata Scrivia;

- Segnalare su un foglio all'ingresso la propria disponibilità a far parte di questo coordinamento per collegare e rendere più incisive le azioni dei gruppi alessandrini e genovesi;

- Lasciamo perdere i ricorsi al TAR Lazio, tanto vengono snobbati e puntiamo sull'Europa,

- Collegiamoci alle iniziative delle due associazioni Val di Susa e Idra di Firenze;

- Puntare a un collegamento con i pendolari la cui situazione è disastrosa. Tagli e rincari - a fronte di 6 miliardi per il Valico TAV;

- Ricordare a tutti che il feroce taglio sulle pensioni equivale esattamente ai 6 miliardi che verranno infilati nel buco del SESTO Valico.

21,30 - 23,10 - gli interventi, una quindicina, di cui riportiamo alcuni spunti

- *Daniela Cauli* informa di un fatto avvenuto in giornata: la consegna a 13 persone di un avviso di garanzia per un presidio non autorizzato davanti alla prefettura di Alessandria, il giorno successivo allo sgombero del presidio della Maddalena in Val di Susa. Una sfilata di trenta persone con lo striscione storico contro il Terzo Valico e slogan tramite megafoni. Si tratta di militanti di Rifondazione, dell'area anarchica, della comunità di san Benedetto e dell'AFA.. Segnala la stranezza di un avviso di garanzia arrivato dopo sei mesi, proprio subito dopo la decisione governativa di avviare i lavori. Chiarissimo l'intento intimidatorio.

- *Stefano Lenzi, Franco Casagrande, Flavio Speranza, Massimo Dalla Giovanna, Ennio Cirnigliaro, Alessandro Molinari, Tino Balduzzi, Ennio Cirnigliaro, Danilo Bottiroli e altri*

intervengono entrando nel merito dell'assurdità, dell'inutilità e dello spreco connessi con questa opera, ma soprattutto su come muoversi nei mesi futuri visto che ormai i tempi si sono notevolmente ristretti dopo venti anni di progetti bocciati e riproposti. Molinari fa sapere che per inizio febbraio la Casa della sinistra di Novi organizza una serata sul tema.

Accordo con quanto proposto ad inizio riunione si sottolineano alcune linee da seguire:

- individuare un gruppo di coordinamento e un luogo in cui riunirsi

- riaggiornare una mail list che Brunetti passerebbe al nuovo coordinamento, utilissima per informare, per confrontarsi, per decidere e soprattutto per incontrarsi.

- cercare visibilità tramite i mass-media e i grandi opinionisti (Santoro, il Fatto quotidiano, Grillo, Travaglio)

- collegamento indispensabile con i pendolari tramite volantaggi e assemblee

- decidere su come agire quando le ruspe entreranno in azione e partirà la raffica degli espropri

- organizzare riunioni nelle zone che saranno più penalizzate da nove anni di cantieri, ossia Genova-val Polcevera, Voltaggio-Gavi, Arquata-Serravalle e soprattutto Novi e Tortona

- seguire bene la questione compensazioni ai Comuni e capire in quali discariche andrà a finire lo smarino.

- **15 gennaio** Nella trasmissione "Presenza diretta" di domenica 15 gennaio sono emersi con chiarezza i rapporti fra politica e Ndrangheta in merito al Terzo Valico. Intercettazioni da parte dei carabinieri.

- Verbale 17 GENNAIO A Castelnuovo Scrivia

Venticinque persone, con parecchi assenti per cause diverse (nebbia fitta, riunione a Torino con gli avvocati per l'avviso di garanzia ai tredici, malattia) . In sintesi ecco quanto deciso

- 1 - Creazione di due liste, verificate nome per nome: Una per il Coordinamento costituito da 30 persone che si sentono fra loro via mail con una lista aperta; l'altra, denominata AFA, (una lista chiusa di una sessantina di

persone) comprendente coloro che vogliono essere informati ma non possono partecipare alle riunioni decisionali

- 2 - Nessun gruppo ristretto di 3 o 5 persone per indire le riunioni e preparare proposte. E questo perché il Coordinamento si riunirà ogni 15 giorni (informando anche l'elenco AFA), o se necessario con cadenze più ristrette

- 3 - In merito al luogo ove ritrovarsi sono emerse due proposte da verificare: la vecchia sede AFA a Rigoroso presso Arquata e quindi a circa metà tratta - oppure a Novi presso la sede di Rifondazione. Qualche perplessità sul fatto di trovarsi nella sede di un partito, superata dal fatto che nessuno ne ha fatto una questione di principio: importante è che qualcuno metta a disposizione un suo locale. Novi va benissimo pur essendo un po' disagiata per i genovesi.

- 4 - Il Comitato, che si denominerà "NO TAV - Movimento contro il Terzo Valico", sarà unico e vedrà fra le sue componenti sia i genovesi che gli alessandrini.

- 5 - Gli indirizzi mail sono ora affidati a Claudio Sanita che li utilizzerà per le prossime convocazioni e informazioni. Prenderà i contatti con i genovesi per creare una lista unica.

- 6 - È già stata verificata la disponibilità di partecipare a un convegno da parte di Ferruccio Sansa del Fatto quotidiano e di Domenico Fininguerra sindaco di Cassinetta di Lugagnano. Più complesso arrivare a Mercalli e Travaglio che sono sommersi di impegni.

- 7 - La prima iniziativa sarà a Novi a inizio febbraio, e ve ne faremo avere informazione non appena sarà tutto impostato.

- 8 - Vari interventi soprattutto su come muoversi e incidere sulle popolazioni coinvolte e cercare alleanze con gruppi non interessati dal percorso TAV ma sensibili agli aspetti etici, economici e politici in generale.

- 9 - cercare di capire bene dove andrà lo smarino che contiene amianto e quali saranno le prime mosse del Cociv

- 10 - Per il convegno genovese di lunedì il cui titolo suona all'incirca così "Terzo Valico, un potente traino per lo spreco, la Ndrangheta e la cementificazione", dopo un po' di dibattito, abbiamo deciso di non fare alcuna azione poiché una parte dei presenti ritiene che non serva a nulla dare volantini ai soliti faccendieri che partecipano a questi convegni. Si preferisce inviare ai giornali e diffondere un rapido comunicato che è allegato qui sotto.

L'avvio dei lavori del Terzo (Sesto) Valico

UN POTENTE TRAINO PER LA CONNESSIONE POLITICA - AFFARI - CRIMINALITÀ

Come riporta il magistrato Ferdinando Imposimato nel suo libro "Corruzione ad Alta Velocità - Viaggio nel governo invisibile", la linea TAV Genova - Milano, oggi ridotta al Terzo Valico, oltre a essere un'opera inutile dal punto di vista trasportistico, è nata sotto il segno delle tangenti.

A pag. 116, Salvatore Portaluri, che fu per due anni presidente della TAV, dichiara: "Tutti i gruppi imprenditoriali erano stati accontentati, eppure vi erano ancora dei problemi di equilibrio, ma anche questi vengono risolti con la costituzione di un nuovo consorzio per la tratta più incerta, il Cociv per la Milano-Genova. Un consorzio anomalo di sei imprese, costituito il 3 dicembre 1991".

Recenti inchieste della magistratura hanno rilevato che la 'ndrangheta a Genova, oltre a discutere di voti pilotati e appalti, ritiene boccone prediletto «il Terzo valico Genova-Milano».

Nella trasmissione "Preso diretta" di domenica 15 gennaio sono emersi con chiarezza questi rapporti fra politica e Ndrangheta in merito al Terzo Valico.

Chiediamo che si abbandoni questa "Grande Opera" (il cui finanziamento di 6 miliardi è stato ricavato dal taglio delle pensioni e dal declassamento delle linee per i pendolari).

Si finanzino, invece, gli interventi veramente utili alla mobilità e alla vivibilità delle città (nodo ferroviario, metropolitane, tranvie, cabotaggio via mare) con contemporaneo ammodernamento e manutenzione delle linee esistenti

Gli organizzatori e i partecipanti al convegno "l'avvio dei cantieri del Terzo Valico, un potente traino per il settore delle costruzioni" di Lunedì 23 gennaio 2012 abbiano il buon gusto di vergognarsi.

Movimento ligure-piemontese No TAV

No Terzo Valico