

# NO AL TERZO VALICO SI AL RILANCIO DELLE FERROVIE



**22 aprile 2006 in 3.000 alla marcia contro il Terzo Valico da Serravalle Scrivia ad Arquata Scrivia**

## L'assurdità del "Terzo Valico"

**LE RAGIONI ETICHE, TECNICHE, ECONOMICHE E AMBIENTALI DELLA NOSTRA OPPOSIZIONE**

*A cura del movimento No Tav - Terzo Valico*  
[www.comitatiscrivia.it](http://www.comitatiscrivia.it)

30 gennaio 2012

## DICONO: Terzo valico, inizio dei lavori ai primi di marzo 2012

- Il Cociv avrebbe a disposizione da gennaio 2012 una prima tranche di 500 milioni e poi altri 1.100 per i primi due lotti (complessivamente sei).
- La Regione Liguria ha già deliberato per i siti in cui collocare lo smarino (i milioni di metri cubi di detriti, caratterizzati dalla presenza di amianto, originati dagli scavi). La Regione Piemonte non lo ha ancora fatto, ma dovrebbero essere una dozzina i Comuni coinvolti nella Provincia di Alessandria.
- I lavori inizieranno con gli interventi di ampliamento e creazione strade per raggiungere i vari cantieri. Alcuni di questi verranno predisposti, in particolare in Val Polcevera, in Val Lemme, a Serravalle (zona di Libarna) e in adiacenza agli ingressi e uscite dei tunnel, comprese le finestre di Arquata, Voltaggio e Fraconalto. Poi avvio dalla galleria Genova - Aeroporto - Borzoli collegandosi alla strada Borzoli - Scarpino con deviazione dei mezzi fino al raggiungimento di Fegino, dove avrà sede il cantiere dal quale inizieranno gli scavi per la realizzazione delle gallerie del Terzo valico di cui si parla fin dal 1991. Il Terzo valico Genova - Tortona consta di 39 chilometri di gallerie su una tratta complessiva di 53 con termine delle opere previsto nel 2020. In Liguria le famiglie che dovranno abbandonare le proprie abitazioni e le rispettive attività commerciali saranno una cinquantina. Il Programma Regionale Intervento Strategico stabilisce un indennizzo per ogni nucleo sfrattato pari a 40 mila euro. Con l'inizio dei lavori, ci sono anche i "meno fortunati", migliaia di persone che non essendo colpite dallo sfratto e quindi senza alcun indennizzo, si ritrovano comunque a poca distanza dalla tratta o al di sopra e saranno danneggiate da varie forme di inquinamento. Non è chiaro cosa avverrà in Piemonte, anche perché manca il progetto esecutivo e i Comuni non sanno nulla in merito all'impatto sul proprio territorio.

### 1 - Un avvio immorale -

Le Ferrovie alla fine degli anni Ottanta diventano filiali dei craxiani. L'Alta Velocità deve costituire il nuovo sistema per finanziare i partiti. La quota iniziale, pagata subito in cambio dell'assegnazione dei lavori senza alcun appalto, è del 4 per cento (dichiarazione Lodigiani).

Ma al primo giro risulta che alcune ditte, banche e cooperative sono rimaste fuori ed ecco che viene inventata una ulteriore linea: la Milano - Genova che così definimmo subito nel 1991:

**«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 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 sulle dichiarazioni ufficiali di Lorenzo Necci, amministratore straordinario, 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 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" ».*

Per poter finanziare lobbies, partiti, gruppi mafiosi, alcuni sindacati e affaristi occorre dimostrare che l'opera serve e qui ha inizio **il balletto delle balle.**

- La Milano - Genova servirà a spostare in 50 minuti, da Genova a Milano e viceversa, 50.000 passeggeri al giorno (!!!)
- Si passa nel 1994 a sostenere che vi sarà un utilizzo misto passeggeri e merci superveloci come rilancio del porto e riduzione di 15 minuti fra Genova e Milano.
- Si progetta poi la gobba verso Alessandria per favorire "l'intensissimo" traffico merci e passeggeri verso Torino e la Francia tramite la Val Susa.
- Burlando, ministro ai Trasporti, afferma che il costo dell'A.V. sarà tutto a carico dello Stato e quindi conferma che è una balla quella del 60% delle spese a carico delle ditte che poi avrebbero costruito e gestito l'A.V., frottole funzionali al fatto che queste, assumendosi oneri notevoli, non dovevano passare attraverso gare di appalto.
- Nel 1997 si avviano i fori pilota per studiare la stratigrafia. In realtà si avviano due imbocchi di gallerie utilizzando stanziamenti non legali per 200 miliardi di lire. I carabinieri e la magistratura, su segnalazione del WWF e del nostro Comitato, bloccano i lavori e avviano un processo per "Truffa aggravata nei confronti dello Stato". Sono implicati Ercole Incalza, Luigi Grillo e un'altra dozzina di personaggi. Mai assolti e dopo anni arriva la solita sentenza della prescrizione e il processo non giungerà a conclusione. Ecc. ecc. ecc.

## 2 - Utilità -

Nessuno studio ha provato la necessità di una nuova linea fra Liguria e Valle Padana. Le linee attuali sono già cinque, **utilizzate al 30%** della loro reale capacità e la Voltri - Alessandria vede il passaggio di pochi treni merci giornalieri pur avendo una potenzialità di 504.000 teu all'anno (dichiarazione dell'ing. Mauro Moretti).

## 3 - Previsioni Traffico -

Le previsioni di traffico dei progettisti finora si sono rivelate errate. Si basano sul concetto della crescita infinita. La linea attuale, secondo le stime doveva essere saturata già dal 1998, la cosa non è affatto avvenuta, infatti i calcoli erano volutamente sbagliati. La crescita continua non esiste e il trasporto di merci voluminose diminuisce costantemente, diminuendo di conseguenza le necessità di trasporto. Per arrivare al recupero del 15% delle spese sostenute, tutte a carico dello Stato e quindi di noi tutti, si dovrebbero movimentare almeno 4 milioni di teu all'anno. Ma le cinque linee attuali (due dei Giovi, la Voltri - Alessandria e le due alle spalle di Savona), senza alcun intervento, possono trasportare almeno 2.400.000 container e, con migliorie, addirittura 5 milioni. Ci è sempre stato raccontato che il commercio mondiale e lo spostamento di merci avranno boom esplosivi e che il futuro è rappresentato dal caricare, trasportare e scaricare merci fatte dall'altra parte della Terra.

La situazione attuale (dichiarazione dell'autorità portuale a fine 2011) è di un milione 840 mila container all'anno con livelli pari al 2.007 quando furono 1.855.026 teu. E con un aumento rispetto al 2.000 di una media del due per cento annuo.

Nel 1996 l'Autorità del porto di Genova prevedeva un incremento annuo nell'ordine del 18,5%. Basandoci su questi presunti trend decisamente approssimativi arriveremmo a calcolare 160 milioni di container al 2050 (!?).

Se riteniamo ancora che l'unico modello di sviluppo possibile per la sopravvivenza del nostro pianeta sia il modello "sostenibile", occorre riflettere sulle ripercussioni, ante e post, di una crescita dei trasporti così faraonica, con congestione totale di spazio e di risorse.

## 4 - In realtà basterebbe un solo valico -

Attualmente le linee dei Giovi vengono utilizzate al minimo per il trasporto dei container: si parla di una fetta irrisoria del 3,5% (dati dell'Authority del porto) di quanto sbarcato a

Genova, il che fornisce un dato preciso: annualmente viaggiano su treno, da Genova verso nord, **solo 64.400 container**.

Ma non dovevano essere già dall'anno scorso 4.000.000 ?

Ammettiamo per un attimo che l'impostazione politica cambi totalmente e si rilanci il sistema ferroviario a discapito del trasporto su gomma e si arrivi al 20% raggiunto negli stati europei più operativi di noi: andremmo al massimo a 368.000 container.

Ma allora è una gigantesca balla questa dell'assoluta necessità di spendere oltre 6 miliardi di euro per caricare a Genova e portare a Rotterdam a tutta velocità milioni di container con merci che manco tocchiamo e tantomeno produciamo o lavoriamo anche parzialmente !!!

## 5 - Merci e Flussi -

La quantità di merci trasportate è in diminuzione generale. In particolare la concorrenza tra ferro e gomma vede la seconda prevalere, anche in forza delle politiche di sostegno statale, tramite incentivi, all'autotrasporto.

## 6 - Pendolari -

I dati dicono che nel nostro paese il **95% dei pendolari** ferroviari utilizzano i treni su percorsi brevi, ma per questo genere di trasporto viene utilizzata una percentuale piccolissima degli investimenti (elettrificazione totale, doppi binari, linee parallele, locomotori nuovi, carrozze confortevoli e pulite, maggiore densità, orari rispettati, stazioni efficienti e non abbandonate o trasformate in supermercati). Tutti i finanziamenti vengono invece concentrati verso l'Alta Velocità che ha pochi passeggeri. Inoltre ci raccontano che la linea in questione sarebbe mista passeggeri-merci, cosa impossibile da realizzare come dimostra il fatto che non esiste una linea del genere in nessuna parte del mondo.

Lo scopo è chiaro: fare come per le autostrade, ossia farle pagare da tutti noi arricchendo chi le costruisce e poi gestirà le linee redditizie lasciando sempre a noi tutti l'onere di pagare in modo salato un servizio passeggeri fatiscente, sempre più scarno e sempre più simile ai carri per il trasporto bestiame.

## 7 - Costi -

Il costo a preventivo dei 54 chilometri del "Terzo Valico" è di 6 miliardi e 200 milioni di euro, ossia **115 milioni di euro** al km., almeno tre volte in più rispetto ai costi medi francesi (vedi articoli "Sole 24 ore"). Esattamente otto volte di più di quanto raccontato nel 1992. Inoltre i costi a preventivo aumentano in genere di 2, 3 volte a fine lavori. Va ricordato che gli oltre sei miliardi di euro ora previsti non verranno coperti neanche per un centesimo dai privati ai quali è stata affidata, senza alcuna gara di appalto, la progettazione, la realizzazione e la verifica dei lavori. Una colossale truffa completamente a carico del cittadino italiano per i prossimi dieci anni di eventuali lavori e di almeno altri 20 anni di gestione nettamente deficitaria (dichiarazione di Mauro Moretti).

Inoltre non è affatto vero che l'**Europa** stanzierà un contributo per il "Terzo Valico".

Marco Ponti, il maggior esperto di trasportistica in Italia afferma: "Questa linea ha senso forse solo per le merci, ma Mauro Moretti (*amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato*) ha dichiarato diverse volte in pubblico che la nuova linea non serve a niente e quindi, visto che di ferrovie ne capisce qualcosa, probabilmente ha tutto l'interesse a farla: tanto mica paga lui, ma noi tutti come contribuenti".

In sintesi la sola costruzione verrebbe a costare **a ogni contribuente italiano 350 euro**, circa il doppio dell'altro assurdo progetto del ponte sullo stretto, ora cancellato.

Riflettiamo anche sul fatto che la cifra di sei miliardi corrisponde esattamente a quanto il nuovo governo preleverà agli italiani con **i recenti tagli sulle pensioni**.

Chiediamo ai pensionati e a tutti gli italiani onesti se sono disponibili a stringere un ulteriore buco della loro cinghia affinché costruttori, banchieri, cementificatori, faccendieri e politicanti possano arricchirsi ulteriormente, senza alcun rischio, per un'opera che non serve a nulla e che creerà disagi esistenziali alle popolazioni coinvolte e danni ambientali.

## 8 - I precedenti -

Senza entrare nei dettagli ricordiamo che l'Alta Velocità nelle tratte realizzate ha avuto i seguenti risultati: costi lievitati enormemente rispetto a previsioni artefatte, infiltrazione della mafia e della ndrangheta, danni ambientali enormi soprattutto a livello di falde prosciugate e di sostanze inquinanti sepolte, un utilizzo non superiore al 5% di chi usufruisce della ferrovia, un peggioramento del servizio per i pendolari.

Va ricordato che per la Torino - Milano erano previsti treni merci e 220 percorsi al giorno: a distanza di un anno non è passato neppure un treno merci e vi sono solo nove coppie di T.A.V. in servizio giornaliero.

## 9 - Humus per le mafie -

Domenica 15 gennaio, nella trasmissione **Presa diretta** dedicata all'agghiacciante connessione ndrangheta e politica in Piemonte e in Liguria, è stata messa in onda l'intercettazione, eseguita dai carabinieri, di quanto veniva detto nel corso di una cena fra capibastone calabresi e un politico di spicco. Questi prometteva ai mafiosi lavori sulla Torino - porto di Genova e Genova - Milano (in poche parole Terzo Valico) così come avvenuto sul Tav Torino - Milano.

È vero che il giudice Ferdinando Imposimato lo aveva già detto nel suo libro "Corruzione ad Alta Velocità" e lo scrive ancora di recente Ivan Cicconi nel "Libro nero dell'Alta Velocità", ma tutti fanno orecchio da mercante, a cominciare dai politici delle Regioni Piemonte e Liguria. Non per nulla di recente sono avvenuti arresti di mafiosi infiltrati nella politica sia a Genova che ad Alessandria.

## 10 - Impatto ambientale -

Si sostiene che 39 chilometri dei 54 della Genova - Tortona sono in galleria e quindi che male fa?

In realtà fa malissimo. Il tunnel si porta appresso tante gallerie minori, trasversali a quella principale. Si chiamano gallerie di servizio, con altrettanti cantieri, alcuni di 30.000 metri quadri, a ridosso di centri abitati. Sarà un inferno di deforestazioni, di sventramenti per creare nuove strade, di rumore, di polvere, di avanti e indietro di centinaia di camion di giorno e di notte per almeno nove anni. Molte case verranno abbattute e certamente i tunnel prosciugheranno falde come accaduto per le gallerie TAV nel Mugello.

Assai peggio nelle parti ove il TAV corre in superficie, ossia nelle zone di Arquata, Serravalle, Novi e Tortona con una viabilità e un paesaggio stravolti. Basterebbe verificare quanto avvenuto sulla Torino - Milano per avere un'idea dell'impatto violentissimo di una tratta A.V. in superficie.

## 11 - Amianto -

Già sappiamo della presenza di rocce amiantifere nel tratto Voltri - Val Lemme, in particolare quelle di pietra verde, ossia il materiale resistentissimo che gli antichi Liguri utilizzavano per costruirsi le asce in pietra.

Nel corso di una conferenza dei servizi in merito ad impianti fra la Val Lemme e Ronco Scrivia, la Provincia di Alessandria ha effettuato dodici campionamenti. Nel novembre 2011 ne ha reso noti, ma sotto tono, i risultati: "Le analisi, con una sola eccezione, hanno evidenziato concentrazioni di amianto tra i 1430 e 250.000 mg/kg, non conformi ai limiti tabellari. Ulteriori analisi hanno appurato che in nove pozzi su dieci i valori di amianto sono superiori al limite massimo nell'ordine di decine o addirittura di centinaia di volte". Di conseguenza ha deciso che nei due mesi successivi dovevano essere fatte ulteriori analisi che "potrebbero mettere in discussione le scelte progettuali".

Ovviamente ci si dimentica che da quelle parti dovrebbe passare anche una gigantesca galleria.

I milioni di metri cubi di smarino contenente amianto costituirebbero un grave rischio per i lavoratori, per le popolazioni interessate dal passaggio di camion e dalle discariche. Già le Regioni hanno indicato dove dovrebbe finire questo materiale frantumato, sia in Liguria, che nei paesi dell'Appennino o nelle varie cave dell'Alessandrino.

La Regione Liguria le ha già indicate: 1- Porto di Voltri 820 mila mc, 2 - Ribaltamento Fincantieri 500 mila mc, 3 - Calata Libia - Canepa (porto Sampierdarena) 450 mila mc, 4 - Riempimento terrapieno area Scarpino 800 mila mc, 5 - Cava Castellaro - Cravasco 2.222 mila mc, 6 - Cave Buzzi Unicem/Vecchie Fornaci (Sestri ponente) un milione di metri cubi. Inoltre chiede, per quanto riguarda l'avvio dei lavori, la priorità delle finestre di Polcevera e Vallemme, la galleria di Linea Campasso e la predisposizione degli imbocchi di galleria di valico (nord e sud) e dell'imbocco della finestra Cravasco. Per quanto riguarda l'Alessandrino, in cui si dovevano fare sversamenti a Pontecurone, Isola Sant'Antonio, Boscomarengo e in una decina di altre località, non c'è notizia di eventuali conferme o modifiche.

Abbiamo appreso che proprio oggi, ad un convegno di lorisignori a Genova, a specifica domanda sarebbe stato risposto che sono già previsti fondi per risarcire da eventuali danni alla salute. Incredibile! Casale Monferrato non insegna proprio niente!?

## 12 - I progetti dal 1992 ad oggi -

Finora sono stati redatti e cestinati 3 progetti, costo complessivo di almeno **300 miliardi di vecchie lire**, compresi i famosi e chiacchieratissimi fori pilota del 1997 (bloccati dai carabinieri con l'accusa di truffa aggravata e con procedimenti giudiziari verso notabili, industriali, faccendieri e onorevoli, finiti tutti in prescrizione).

Il primo progetto venne respinto nel giugno del 1994; il secondo nel maggio del 1998, il terzo viene bloccato dalla Commissione ambiente con ben 24 osservazioni. Le prime tre sono illuminanti: 1- il collegamento Genova - Milano per passeggeri è presentato in modo generico e non appare circostanziata la consistenza qualitativa e quantitativa dei benefici socio-economici. In merito al traffico merci non risulta una soluzione la realizzazione della Genova - Milano. 2- Le previsioni dei traffici sono generiche. 3- Le stime per il traffico passeggeri e merci sono sovradimensionate, almeno del doppio. Nel 2002 la Legge obiettivo trasforma la tratta in trattina Genova - Tortona ed elimina il parere della Commissione ambiente. Per due volte il Cociv viene estromesso, nel 2001 e nel 2007 con la "lenzuolata" Bersani e per due volte i governi Berlusconi annullano le decisioni e ora il Cociv (passato all'Impregilo) è ancora in pista con altri supporti, quali le banche Intesa e Carige.

Va infine detto che non esiste ancora il progetto esecutivo

## 13 - Che cosa è stato fatto -

Occorre riconoscere che dopo venti anni di lotta (1991-2011) siamo stremati: decine di assemblee da Brignole a Locate Triulzi, articoli, manifestazioni fra le quali quella del 2006 (marcia di 3.000 persone da Serravalle ad Arquata), centinaia di documenti prodotti, due ricorsi al TAR del Lazio, 8.000 firme raccolte nei primi mesi del 1992, ben tre progetti contrastati e annullati a livello romano, una iniziale forte resistenza da parte

dei comuni lombardi e piemontesi quasi tutti contrari all'opera. Ma a sostenere il Terzo Valico ci sono forze consistenti.

Per i Liguri questa "grande opera" è un'occasione di rilancio del porto, dei cantieri, degli affari; per i sindacati idem sostituendo alla parola affari "il lavoro"; per il governo e gli imprenditori è la crescita tramite le colate di calcestruzzo; per i politici liguri e piemontesi un'occasione promozionale che nasconderebbe connivenze e incapacità amministrative; per gli affaristi, i corrotti e le banche è manna; per chi non approfondisce è un'occasione di progresso e di spostamento delle merci dalla gomma al treno; per chi non gliene frega nulla del territorio in cui vive e delle comunità che dovrebbe tutelare può esserci qualche briciola di tornaconto personale.

Occorre muoversi e rinvigorire una lotta che è stata forte nei primi dieci anni e che ha poi perduto capacità mediatica e forza. Occorre far leva su tutti coloro che hanno ancora una coscienza politica e sociale vecchia maniera e soprattutto sui pendolari che devono essere gli interlocutori privilegiati per rilanciare un forte appello alla difesa della Ferrovia e di trasporti efficienti e a basso costo per passeggeri e merci.

#### 14 - Le alternative -

Quattro sono le fondamentali motivazioni per cui questa linea non può avere connotati di priorità.

**Primo:** non esiste una crescita dei traffici merci del porto di Genova pari a giustificare l'urgenza di un "sesto" valico appenninico (in aggiunta agli altri cinque esistenti).

**Secondo:** un disegno razionale dei traffici provenienti dalla tirrenica e dal mar Ligure non può concentrare tutto sulla linea Ge-Mi, vista l'esistenza di tre porti e di cinque valichi appenninici che si aprono a "ventaglio" su nove valichi alpini.

**Terzo:** esistono ancora ottime possibilità per l'incremento della potenzialità di trasporto nel recupero ed ammodernamento strutturale e tecnologico delle linee esistenti.

**Quarto:** il territorio, su cui si intende far passare la nuova linea sino a Tortona, è già oppresso da strutture viarie e di altro tipo (industriali, commerciali, ecc.); lo spazio per altre strutture è ormai ridotto a pochi corridoi ad elevatissima sensibilità ambientale.

È evidente, quindi, che molti liguri, piemontesi e gli abitanti della Valle Scrivia pagheranno il disagio prodotto da infrastrutture ferroviarie e marittime faraoniche e costosissime, nonché il rischio di rovinare altre attività già consolidate, connesse al turismo, all'agricoltura di qualità e alla qualità ambientale del nostro territorio unicamente per favorire gli interessi dei soliti che già conosciamo.

Sarebbe opportuna, quindi, un'attenta analisi del sistema proposto, che concilia (anzi pone in sinergia) economia, occupazione ed ambiente, senza la necessità di grandi strutture, ma solo di recuperi di aree dismesse e ammodernamenti di infrastrutture ferroviarie esistenti.

Con una movimentazione portuale di 3 milioni di contenitori (ossia il doppio di quella attuale) bastano e avanzano le linee ferroviarie di valico appenninico esistenti..

I cinque valichi attuali sono in grado di fornire, a seconda degli ammodernamenti che vi si potrebbero fare, una potenzialità residua di trasporto che oscilla fra i 2.400.000 e i 7 milioni di container!

Sappiamo che esistono già cinque valichi appenninici a cui fanno corona nove valichi alpini:

Savona - Cairo Montenotte via Ferrania e Savona - Cairo Montenotte via Altare

Genova - Ovada - Alessandria

Genova - Torino dei Giovi

Succursale dei Giovi

La Spezia - Parma: Pontremolese

A fronte di questa situazione e considerando che in questi ultimi 13 anni l'unica opera di cui si parla è il "Terzo valico" la prima domanda da porsi è: perché strozzare tutto sulla linea Genova - Tortona? Nel momento in cui l'attuale sistema di trasporto merci è sempre più orientato al porta a porta, perché ridurre la rete ferroviaria a una unica linea convogliandovi tutti i finanziamenti, tra l'altro aumentando la vulnerabilità del sistema.

Le nostre proposte sono perciò:

- 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), ponendo, però, particolare attenzione al tratto di attraversamento di Ovada.
- 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:  
Linea Succursale 70 treni da 57 TEU = 3990 TEU/g x 280 gg/a = 1.117.200 TEU/anno  
Linea dei Giovi 80 treni da 54 TEU = 4320 TEU/g x 280 gg/a = 1.209.600 TEU/anno  
Linea Ovada 30 treni da 60 TEU = 1800 TEU/g x 280 gg/a = 504.000 TEU/anno  
Per un totale di 2.800.000 TEU/anno

Auspiciando un massiccio quanto utopistico ed irrealistico trasferimento del trasporto su gomma al trasporto su ferro possiamo stimare che al massimo ci sarebbero da movimentare 1.800.000 TEU sulle linee verso nord (le due dei Giovi e Ovada) che vantano una potenzialità residua, a fronte di semplici lavori di potenziamento ed ammodernamento, come abbiamo visto, pari a 2.800.000 TEU.

Ciò dimostra che il Terzo Valico è una opera inutile ancor prima che impattante sull'ambiente.

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, risolvendo magari anche qualche problema economico ad AMT.

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 della ferrovia, poi è sparita: forse perché palesava l'inutilità del Terzo valico?) .

Inoltre - 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 Milano - Genova e la Torino - Bologna, è pari a 200 treni ed era percorsa giornalmente (nel 1994) da 212 treni (127 pari e 117 dispari, compresi i periodici). Di conseguenza occorre prevedere a un quadruplicamento del tratto Tortona - Voghera che, peraltro, è abbastanza breve e non attraversa territori collinari. 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. In tal modo servirebbe l'interporto di Rivalta e offrirebbe una valida alternativa alla Arquata - Novi - Tortona.

È chiaro che il voler convogliare tutto il traffico tirrenico e ligure sul Terzo Valico è profondamente sbagliato e funzionale solo agli interessi di chi su quest'opera "ci vive"

dal 1991.

Ci pare molto più logico rendere vitali le linee esistenti, disposte a ventaglio su tutta la Liguria, assicurando così alternative validissime, spese nettamente inferiori e recupero di linee di traffico che migliorerebbero non solo il trasporto merci, ma anche il normale trasferimento quotidiano dei pendolari e dei viaggiatori saltuari. Occorre solo completare gli investimenti pregressi con nuovi investimenti tutto sommato modesti e realizzabili in tempi abbastanza brevi.

## 15 - Aderiamo all'appello

A inizio febbraio è stato consegnato al prof. Mario Monti un appello per un ripensamento sull'Alta Velocità e noi ovviamente abbiamo aderito. Di questa lettera riportiamo l'inizio e la conclusione.

"Sentiamo come nostro dovere riaffermare che i progetti delle nuove linee TAV, inspiegabilmente definiti "strategici", non si giustificano dal punto di vista della domanda di trasporto merci e passeggeri, non presentano prospettive di convenienza economica né per il territorio attraversato né per i territori limitrofi né per il Paese, non garantiscono in alcun modo il ritorno alle casse pubbliche degli ingenti capitali investiti (anche per la mancanza di un qualsivoglia piano finanziario), sono passibili di generare ingenti danni ambientali diretti e indiretti, e infine sono tali da generare un notevole impatto sociale sulle aree attraversate, sia per la prevista durata dei lavori, sia per il pesante stravolgimento della vita delle comunità locali e dei territori attraversati.[..... ]

Non ci sembra privo di fondamento affermare che l'attuale congiuntura economica e finanziaria giustifichi ampiamente un eventuale ripensamento e consentirebbe al Paese di uscire con dignità da progetti inutili, costosi e non privi di importanti conseguenze ambientali, anche per evitare di iniziare a realizzare un'opera che potrebbe essere completata solo assorbendo ingenti risorse da altri settori prioritari per la vita del Paese.

Con viva cordialità  
e rispettosa attesa,

**Sergio Ulgiati,**

*Università Parthenope, Napoli*

**Ivan Cicconi,**

*Esperto di infrastrutture*

**Luca Mercalli,**

*Società Meteorologica Italiana*

**Marco Ponti,**

*Politecnico di Milano"*



Nel 2006, a fianco della Val di Susa, alcuni alessandrini con lo striscione "storico" del 1992