Terzo Valico Story

Giobbe

Dati ed impressioni dal fronte NoTav-Terzo Valico, una mobilitazione marcata da una decisa accellerazione in questi ultimi mesi tra cortei (due in Val Scrivia e due in quel di Genova), presidi e resistenze agli espropri. Per conoscere i dettagli dell'ennesima Grande Opera devastatrice, ma anche per individuarne connessioni e ricadute che coinvolgerebbero un territorio ben più ampio di quello interessato direttamente dal tracciato del Treno Veloce.

Le nuvole si increspano alte sul passo dei Giovi e il vento tira forte dal mare verso la piana. *"Pioverà?" "Dovrebbe"*, risponde l'anziano al mio fianco. *"Qui non piove mai, le nuvole lasciano l'acqua prima del passo a Genova, oppure si alzano su, e il vento le spinge lontano. Qui non piove mai. Eppure dovrebbe, c'è secco e i prati sono tutti gialli"*.
I No Tav della Valle Scrivia sono i No Tav che ti aspetteresti: contadini e figli di contadini, attaccati alla terra argillosa che si spacca in zolle dure, ragazzi che sono andati alle città a studiare o lavorare ma che ora son tornati, gente di paese che lavora vicino o lontano, persone "normali" ben addentro ai meccanismi di questa società e che ne vorrebbero uscire, militanti indefessi che mettono le loro conoscenze a disposizione della lotta. Umanità varia che si incontra nei presidi accanto alle rotoballe di paglia pronte a bloccare strade e sottopassi, che mangia una farinata portata dal solidale di turno, che si racconta e stringe nuovi impensati legami in quella interruzione della "normalità" che accompagna ogni momento di rivolta, anche la più piccola.
Il progettoTav terzo valico dovrebbe collegare il porto di Genova traforando la montagna dalla Val Polcevera (Pontedecimo, Genova) fino alla Valle Scrivia (Arquata), per poi raggiungere le grandi direttrici Nord-Sud del traffico merci, ipoteticamente fino a Rotterdam, passando sotto le Alpi dal nuovo tunnel di base del Gottardo, recentemente

terminato in Svizzera. La società locale di gestione delle acque potabili ha già annunciato di non poter garantire il rifornimento idrico ad Arquata e paesi limitrofi in caso di scavi. E la quantità di amianto riscontrabile nelle rocce da perforare (dati dei costruttori) raggiunge l'impressionante quantità di duecentocinquanta grammi per chi-

I SOLITI NOTI DEL DISASTRO

La linea del Terzo Valico, nelle intenzioni progettuali, parte da Genova, attraversa l'Appennino ed arriva a Novi Ligure e Tortona presso i centri logistici esistenti gestiti dai soliti noti, ovvero Fagioli e Gavio che in questo settore spadroneggiano su vasta scala godendo della copertura dei grandi potentati politici e finanziari (leggi, ad esempio, PD e Mediobanca). Il "buffo" della vicenda è che sono dei potentati nel trasporto su gomma e proprietari di migliaia di autoarticolati ed autotreni.

La linea prevista, nelle intenzioni di progetto, è lunga 53 km, di cui 39 km di gallerie, e attraversa 12 comuni e valli quali la Val Polcevera, che si sviluppa perpendicolarmente alla linea di costa a ponente di Genova (area dei quartieri Bolzaneto, Sanpierdarena e Pontedecimo), e la Val Lemme (provincia di Alessandria) nei comuni di Voltaggio e Fraconalto. In quest'ultima valle esistono già due cunicoli esplorativi. Quello di Voltaggio fu bloccato già nel 1998 perché anche il Ministero dell'Ambiente non poté nascondere che in realtà non si trattava di una perforazione geognostica, bensì di una vera e propria galleria per nulla autorizzata. L'altra galleria è invece sul territorio di Franconalto, uno dei comuni del bellissimo Parco delle Capanne di Marcarolo.



In Val Lemme, nell'area Voltri - Ronco Scrivia, nel novembre 2011 la Provincia di Alessandria aveva promosso 12 campionamenti per verificare la presenza o meno di amianto e, in effetti, sono stati rilevati valori molto superiori alla norma ed ai limiti tabellari. Ovviamente questi risultati hanno avuto una diffusione assai limitata e non sono stati tenuti in considerazione. Una beffa e uno schiaffo ad un territorio confinante con il casalese che dall'amianto ha avuto stragi.

La realizzazione del Terzo Valico comporterà la produzione di circa 10 milioni di metri cubi di smarino, ovvero di terra e rocce di scavo. Lo smarino è composto da roccia, da terra e, nel caso del Terzo Valico, anche da amianto, come asserito dall'ARPA, e da altri materiali inquinati. Sarà inviato ad una ventina di cave dell'alessandrino tra cui Tortona, Pontecurone, Pozzolo Formigaro, Sezzadio. Il trasferimento di questo materiale potrà avvenire solo con

CONTINUA NELLA PAGINA SEGUENTE

lo. Cioè, a dirsi, una strage annunciata a pochi passi da Casale Monferrato, città simbolo per il processo eternit. Ma i grumi di interessi coinvolti sono noti, come noti sono i personaggi: il terzo valico nacque dall'esigenza di permettere ai gruppi finanziari italiani che erano rimasti fuori dalla spartizione della torta TAV di avere la loro parte. Ed

CONTINUA DALLA PAGINA PRECEDENTE

degli autotreni e autoarticolati destinati al movimento terra che per anni, giorno e notte, dovrebbero percorrere le strade di collegamento che attraversano una pluralità di comuni della provincia.
Quando si tratta di smaltimento di terreni da scavo e del riempimento di cave, occorre considerare un aspetto che, invece, non trova traccia alcuna nei documenti ufficiali: si tratta, invero, della criminalità organizzata, longa manus *della politica, che del traffico di rifiuti pericolosi ha fatto oggi un'attività assolutamente redditizia e primaria. Smaltire 10 milioni di metri cubi nelle cave, senza che la cosiddetta Autorità abbia previsto alcun tipo di controllo, rappresenta un'occasione di infiltrazione assai appetibile poiché nelle cave tutto, oltre a ciò che serve a coprire la vista dei curiosi (lo smarino), potrà trovare posto.*
Il CIPE, che inizialmente aveva sbloccato 500 milioni di Euro, ha reso disponibile una seconda tranche *da 1,2 miliardi per altri 2 lotti, a fronte dei 6 previsti, per un complessivo di spesa pari a 7 miliardi di euro, salvo tutti gli aumenti in corso d'opera. Ad oggi, solo per progetti redatti sulla carta e successivamente cestinati, sono già stati spesi oltre 300 miliardi di vecchie lire.*
La realizzazione del Terzo Valico è affidata al COCIV (Consorzio Collegamenti Integrati Veloci), che è costituito da Impregilo (54%), Società Italiana Condotte D'Acqua SpA, del Gruppo Ferina, con il 21% (famiglie Astaldi e Bruno, è una delle imprese di costruzioni di lunga data, tanto da essere costituita ancor prima di Bankitalia), CIV con il 5% (consorzio controllato interamente dal Gruppo Gavio) e Tecnimont SpA per il 20% (questa società è controllata da Maire Tecnimont SpA, che nasce nel 2005 dalla fusione di Fiat Engineering e Tecnimont).

Tra i diretti interessati all'affare anche BIIS, la Banca Investimenti - guarda caso - del Gruppo Intesa, guidata fino a poco tempo fa da Mario Ciaccia, oggi Vice Ministro delle Infrastrutture e Trasporti.
Impregilo, che fino allo scorso mese di luglio era guidata dal Gruppo Gavio, e che evidentemente ha un interesse diretto nell'opera che serve principalmente ad alimentare la logistica di cui detiene il controllo non solo nel tortonese ma con importanti hub *anche nel porto di Genova, è passata inaspettatamente di mano. Il Gruppo Gavio, infatti, ha perso la maggioranza contro la propria volontà e dopo una durissima battaglia finanziaria. Oggi Impregilo, che continua a controllare il COCIV con la maggioranza delle quote, è nelle mani dei Salini di Roma. I costruttori romani puntano a far nascere un polo delle costruzioni da 7 miliardi di ricavi con ricche concessioni e commesse in tutto il mondo. Ma chi sono i Salini, famiglia che a Roma si può defi-*

CONTINUA NELLA PAGINA SEGUENTE

eccoli in fila, i Ferruzzi, i Ligresti, i Gavio, e poi col tempo e le avverse fortune i Romiti, i Ponzellini e i Palenzona a costituire dal nulla una società apposita, subito entrata nell'affare come gestore unico. Gli sponsor politici c'erano, e da Craxi a Scajola ne sono succeduti tanti, anch'essi poi travolti dai ricorsi della storia. A fronte di tali nomi si può capire l'ostinazione che ancor oggi accompagna la costruzione dell'opera nonostante il gioco sia stato svelato.



Dopo un primo tentativo di bucare le montagne, bloccato già negli anni novanta per tangenti varie, si riapre la partita ed è dell'inizio dell'estate il tentativo di Cociv, il *general contractor* dell'opera, di appropriarsi di terreni ed edifici atti all'ampliamento delle strade di servizio al futuro cantiere. Lettere di esproprio lampo con indennizzi irrisori hanno fatto saltare il tappo del malcontento di tanti - quasi tutti - proprietari che, per una volta, hanno dato buono sfogo a quel senso di appartenenza e di possesso della terra tipico di montanari e contadini.

Fa piacere risalire le piccole strade di quei rilievi e vedere, tra un campo e l'altro, una cascina sparsa e l'altra, tante bandiere trenocrociate. Che bello vedere la gente per

CONTINUA DALLA PAGINA PRECEDENTE

nire pienamente inserita nei potentati politici e finanziari? Da dove viene questo gruppo industriale che ha sempre goduto di entrature importanti nella Chiesa e nell'immensa galassia del potere democristiano?

La famiglia Salini già nel 1936 ottenne dal regime fascista la commessa per uno stadio da 100.000 posti in cui il regime fascista voleva ricevere Adolf Hitler. Dopo la guerra gli affari della famiglia, grazie alle protezioni della Democrazia Cristiana, si moltiplicarono producendo ricchezza e, successivamente, negli anni del grande sviluppo economico, gli interessi poterono svilupparsi anche all'estero con la costruzione di 250 chilometri di strade, 200 di acquedotto, 50 ponti e la bonifica di 20mila ettari a Tana Beles, in Etiopia. In questo caso ci volle la mano di Giulio Andreotti affinché il progetto fosse loro affidato. Nel frattempo arrivarono pure le autostrade da tirar su in Georgia, Bielorussia, Ucraina e Turchia. Oltre alla metropolitana di Stoccolma per 1,7miliardi di euro e alle molte commesse italiane, per esempio quella strategica della Metro B1 di Roma. Guarda caso il nome di uno dei Salini lo si riscontrò nella loggia massonica P2 di Licio Gelli.

Nel 2009, i Salini hanno incorporato la Todini Costruzioni di Luisa Todini, ex europarlamentare vicina a Silvio Berlusconi e soprattutto a Gianni Letta. L'operazione, tra l'altro, ha trasformato Salini nel terzo gruppo del settore costruzioni dopo Astaldi e Impregilo, con un giro d'affari di oltre 1 miliardo, commesse per 8 miliardi e 13.000 dipendenti in 40 Paesi.

Cambia il direttore d'orchestra e i potentati di riferimento, ma non cambia la

CONTINUA NELLA PAGINA SEGUENTE

strada in crocicchi, serena e amichevole, accogliente, ma pronta a fare scudo contro i devastatori. Nei giorni precedenti il mio arrivo qui, non v'è stata mattina senza aver messo un colpo a segno: uno per uno, casa per casa, particella per particella, i presidi antiesproprio hanno allontanato con fermezza i tecnici (scortati dalle forze dell'ordi-

CONTINUA DALLA PAGINA PRECEDENTE

musica, anche se su Impregilo la partita pare non essere ancora chiusa. Tra i fautori più infervorati della nuova linea compare il senatore Luigi Grillo del PDL ligure, già condannato in primo grado per la scalata alla Banca Antonveneta ed indagato per abuso edilizio nel Parco delle Cinque Terre. Incriminato dallo stesso Sistema di cui fa parte nel 1998 per il reato di truffa aggravata perpetrata ai danni dello Stato, è evidente che a questo personaggio nulla possa importare dello scempio che interesserà anche il Parco delle Capanne di Marcarolo.

Il Commissario Governativo per l'opera è Walter Lupi (ex Provveditore alle opere pubbliche della Regione Liguria), anche lui già condannato in primo grado per avere utilizzato una casa del demanio forestale come sua seconda casa. Anche in questo caso i valori etici sembrano davvero brillare nel firmamento.

Anche qui, come in Valsusa, dietro a burocrati e venditori di fumo al servizio del dio denaro, di scribacchini e personaggi di basso profilo, si nascondono in realtà i soliti noti, in un complesso, assai ramificato intreccio trasversale politico/finanziario in grado di condizionare la politica, gli investimenti, i media *e le opinioni della gente.*

Come il Tav in Val Susa, il Terzo Valico non è di alcuna utilità, salvo a coloro che lo costruiscono. Le ferrovie attuali sono già cinque: due dei Giovi, due alle spalle di Savona e la Voltri - Alessandria, e sono utilizzate solo al 30% della loro capacità. Le stesse Ferrovie dello Stato dichiarano che la Voltri - Alessandria vede il passaggio di pochi treni merci pur avendo una capacità complessiva di 504.000 Teu all'anno. Il Teu è l'unità di misura che si utilizza nel trasporto container: per semplificare, si può affermare che un container standard di poco più di 6 metri corrisponde ad un Teu, mentre un container standard di poco più di 12 metri corrisponde a 2 Teu.

Le previsioni di traffico dei progettisti si sono sempre dimostrate errate: per arrivare al recupero del 15% delle spese sostenute, tutte a carico dello Stato e quindi di tutti noi, si dovrebbero movimentare almeno 4 milioni di Teu all'anno, ma le linee attuali, senza alcun intervento aggiuntivo, già possono trasportare almeno 2.400.000 container e, con migliorie, fino a 5.000.000. È un'opera assurda che nasce sulla falsità, poiché è presentata come una ferrovia che parte da Genova per collegare il porto della Lanterna con il nord Europa, andandosi a ricongiungere al nuovo traforo svizzero del Gottardo, mentre in realtà i 7 miliardi previsti per la sua costruzione servono esclusivamente per arrivare nelle campagne e nei prati tortonesi. Da Tortona, infatti, i

CONTINUA NELLA PAGINA SEGUENTE

ne) che tentavano di prendere possesso dei terreni. Per la legge basta la presenza del proprietario e la presa visione da parte dei tecnici per considerarsi risolto l'esproprio, notificato pochi giorni prima via lettera. Dopo diversi giorni di presidi vittoriosi, i tecnici rinunciano a ripresentarsi, dopo essere incappati nei No Tav anche nei più remoti fazzoletti di terra.



Alla vigilanza sui terreni e sull'accesso delle strade secondarie si affiancano nuove serate informative e organizzative, ampliando la presenza di comitati nei paesi limitrofi interessati. Non sempre è facile convincere gli interessati a mobilitarsi insieme, qualcuno ancora pensa di poter dialogare e far valere i propri "diritti". Gli eventi lo convinceranno del contrario: alla fine dell'estate, il movimento si è già esteso capillarmente al di qua e al di là del passo, anche dove prima non era quasi presente, sorprendendo tanto le forze dell'ordine che i No Tav stessi. Anche Genova, nella località di Pontedecimo,

CONTINUA DALLA PAGINA PRECEDENTE

treni ritorneranno sulla vecchia ferrovia esistente che oggi, come non mai, avrebbe un disperato bisogno di manutenzione.

Nemmeno chi la realizza è in grado di dire a che cosa servirà: le Ferrovie dello Stato, committenti dell'opera, non sanno chiarire se sarà impiegata davvero per il trasporto merci oppure per il trasporto passeggeri. È noto che una ferrovia di questo tipo non si può utilizzare per entrambi i servizi e bisogna quindi scegliere per non buttare via dei soldi ma, anche in questo caso, siamo davanti alla stessa commedia che caratterizza il TAV in Valsusa: si progetta e si costruisce una cosa senza sapere a cosa servirà. Ecco l'ennesimo caso da inserire nella gallerie delle assurdità così ricche da divertire per molto tempo i posteri che verranno dopo di noi.

I lavori, al termine delle fasi di esproprio e di sondaggio, dovrebbero iniziare con gli interventi di ampliamento e di costruzione di strade e nuove vie di adduzione per raggiungere i diversi cantieri. Alcuni di questi verranno realizzati in Val Polcevera, in Val Lemme, a Serravalle Scrivia e in adiacenza agli ingressi ed uscite dei tunnel, comprese le finestre di Arquata, Voltaggio e Franconalto. Seguirà quindi l'avvio della galleria Genova Aeroporto - Borzoli con il collegamento alla strada Borzoli - Scarpino, con deviazione dei veicoli fino al raggiungimento di Fegino, dove avrà sede il cantiere dal quale inizieranno gli scavi per la realizzazione delle nuove gallerie.

Ad oggi, però, per fortuna, questo è ancora tutto sulla carta e la reazione spontanea e determinata della gente ai tentativi di esproprio lascia intendere che la pazzia e i grandi interessi dei potentati politico/finanziari troveranno una resistenza tanto forte quanto, forse, inaspettata.

è interessata all'opera. Inizialmente si dubita, da questa parte del valico, di una possibile mobilitazione in quella zona, abbastanza degradata da scoraggiarne la difesa. Forse c'è della rivalità campanilistica con l'ingombrante città d'oltrevalico, perché invece l'opposizione è determinata anche lì. Gli abitanti della zona ci sono eccome, oltre ai militanti legati alle situazioni più politicizzate della città. Anche l'intervento poliziesco, preannunciato più duro rispetto ai piccoli paesi della Val Scrivia, rimane in sordina.

Il No Tav-terzo valico suona senz'altro come un inaspettato allarme alle orecchie di saccheggiatori e devastatori della terra. Due opposizioni popolari al Tav nella stessa regione sono troppe. La lezione di Venaus consiglia agli strateghi della repressione di aspettare a bagnare col sangue questa lotta ormai da tutti considerata la lotta simbolo per tutte le altre che stentano a partire nonostante il momento di crisi sociale.

Cercheranno anche qui di dividere e fare distinguo, buoni e cattivi, dalla valle e da fuori. Ma sembra che si tenga botta, e agli avvoltoi del Pd, che sono prontamente accorsi a lusingare proponendo inaccettabili prese di posizione, è stato risposto per le rime. Così ad Arquata c'è l'insolita situazione di un sindaco fuoriuscito dal PdL che appoggia la lotta, e un partito democratico che al solito si schiera ufficialmente pro Tav.



In attesa di un esproprio da respingere.

Intanto, sulle montagne non si rimane mani in mano. Bloccata una trivella di cui non si sapevano le intenzioni, con la gente che ha continuato ad accorrere anche di fronte ai carabinieri col manganello in mano; serata di presentazione al campeggio No Tav in Val Susa, manifestazioni ad Arquata e a Genova, insediamento di un presidio permanente nei pressi dei terreni dove dovrebbe sorgere il cantiere di scavo.

La lotta parte molto bene, con numeri discreti, con un buon appoggio popolare non solo tra i diretti interessati dagli espropri, e anche nei piccoli paesi limitrofi, spesso spopolati come tanti altri di montagna, l'appoggio alla lotta è notevole. C'è tanto da fare e da crescere, in numeri e qualità, ma le prospettive sono ottime e soprattutto la strada è segnata da quanto fatto in Val Susa, che senz'altro, e non solo a livello di speranze ma anche di pratiche di lotta, rimane un punto di riferimento importante. Sarà necessario sviluppare le capacità di ognuno e fare un po' di scuola, per non trovarsi sempre con gli stessi visi in prima fila, e ci sarà bisogno di imparare a pensare, fare e dire tutti insieme, prendere coraggio, estendere le attività con assunzione perso-

nale di responsabilità, forti della dimensione collettiva, ma senza delega. Anche questi passaggi fanno parte della lotta e la rendono inattaccabile, generando sempre nuove file di attivisti nonché la capacità di reagire prontamente ad ogni evento, dato che sarà una lotta lunga e articolata su tanti fronti.
Intanto, la pioggia è finalmente arrivata e il mio viaggio prosegue. A presto Arquata!
A saià düa!

Il testo della scheda è opera di Lorenzo. Le immagini sono state tratte da internet.