

POLEMICA SULLE INFRASTRUTTURE

Le grandi opere compensano i disagi personali e ambientali

Ma prima di progettare singolarmente i lavori è indispensabile affidarsi a una squadra di consulenti stranieri perché elaborino un piano organico

di **Mario Lauro**

■ A proposito dell'intervento del dottor Vincenzo Matteucci, presidente del Mil-Movimento independentista ligure, sulla gronda, credo che sia corretto che ognuno esprima la sua opinione ma dobbiamo anche stare attenti alle imprecisioni ed ai luoghi comuni come pure alle «visioni» del Mil su argomenti che sono molto complessi e se fossero così semplici, forse, qualcun altro nel XIX e nel XX Secolo ci avrebbe già pensato!

Mi limito ai commenti «macro»:

1) Valpolcevera. Massacro ambientale e paesaggistico. Occorre partire dalla storia e dalla geografia economica e ricordare che nella seconda metà dell'Ottocento il processo di industrializzazione per ragioni prima militari e poi civili e di nuovo militari fino alla Seconda Guerra Mondiale, con la successiva non facile riconversione del dopoguerra che fu guidato dalle Partecipazioni Statali e dal settore privato fino agli anni '70, diede la possibilità di lavorare a decine di migliaia di persone che altrimenti avrebbero dovuto imbarcarsi

per emigrare nelle «Meriche» od altri luoghi.

2) Società di progettazione e costruzione di gallerie. Nel mondo esistono poche società di sola progettazione di gallerie, che oltre alla progettazione hanno brevettato una TBM (vulgo Talpa) e ne sono proprietari sia per lavori in diretta sia in partnership od in appalto di grandi gruppi (ad esempio la SELI di Roma).

2.1) Storia delle gallerie. Le gallerie che videro il primo vero grande «boom» nel XIX Secolo con i trafori ferroviari alpini si devono realizzare per attraversare una catena montuosa e quindi hanno sempre un tracciato perpendicolare alla catena montuosa; la proposta del MIL prevederebbe un tracciato parallelo alla catena dell'Appennino Ligure e sarebbe il primo caso al mondo quello di proporre un tracciato sotterraneo da Nervi a Cogoleto! L'impatto visivo di un tracciato in galleria sarebbe minore ma quanti milioni di metri cubi di scavi ci saranno e questo magari potrebbe essere un vantaggio per il ripascimento di tante spiagge ma è l'impianto del progetto che non sta in piedi!

3) Tasse Portuali. Il discorso è diverso da

quello proposto dal MIL in quanto il gettito fiscale dovuto ai diritti incassati dall'Agenzia delle Dogane rientra nelle norme previste a livello di UE; per questo ci sono le tabelle HCS ed ogni merce che ad esempio arriva da un paese extracomunitario e sbarca sia a Genova sia ad Anversa, Rotterdam, Amburgo etc. etc. paga gli stessi «custom duties»; gli importi incassati poi in parte finiscono nelle finanze nazionali ed in parte finiscono a Bruxelles perché gli uffici della Comunità europea ed il personale in trasferta a Bruxelles devono essere «spesati» da qualcuno e per questo una parte dei diritti doganali va a Bruxelles che poi ridistribuisce ai paesi membri come a volte leggiamo nei manifesti di «Progetto Co-finanziato dalla UE» etc. etc.

4) Conclusioni. In questa fase sarebbe opportuno chiamare un team di consulenti europei (inclusi gli svizzeri), americani e giapponesi, mostrare loro i progetti ferroviari (Terzo valico e nodo di Genova), autostradali (Gronda), stradali, portuali sia di Genova sia di altri capoluoghi liguri e chiedere loro la migliore proposta possibile non sui singoli progetti ma su un «Master Plan» delle infrastrutture liguri sempre più indispensabili.



PONTE MORANDI Alcuni progetti di «gronda» prevedono l'abbattimento del viadotto sul Polcevera, da sostituire con un nuovo ponte [Maccarini]

BENEFICI La storia insegna che il processo di industrializzazione ha dato la possibilità di lavorare a decine di migliaia di individui

GALLERIA L'idea di un traforo che abbia un tracciato sotterraneo e parallelo all'Appennino non sta in piedi