

COMUNICATO STAMPA

DURA LA VITA DEI DIRIGENTI DELLE FERROVIE.....

L'Amministratore Delegato e Dirigente di Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) Maurizio Gentile è stato costretto a farsi intervistare sul Corriere di Verona e sul Corriere di Brescia per smentire le esternazioni a ruota libera del Sottosegretario Umberto Del Basso De Caro, che aveva orgogliosamente annunciato agli industriali del settore “movimento terra” per la realizzazione del TAV Brescia – Verona tempi e costi molto inferiori a quelli prospettati dal progetto.

L'intervista ha quindi rimesso a posto i tempi di realizzazione (che erano quelli pubblicati sugli atti ufficiali del TAV) mentre sui costi siamo ancora un po' ballerini.

Vorremmo dire la nostra su alcune questioni che ci sembrano non secondarie:

- inizio lavori: Gentile ipotizza una rapida approvazione del progetto da parte del CIPE e l'inizio lavori entro giugno. Ci permettiamo di dubitare, anzi, accettiamo scommesse che questo è l'ennesimo annuncio sull'imminente apertura dei cantieri, destinato a essere smentito con il passare dei giorni: è già successo tante volte. Ricordiamo che già il Ministro delle Infrastrutture Delrio aveva ipotizzato l'approvazione del progetto entro dicembre 2016, rinnovando le promesse già fatte dal suo predecessore Maurizio Lupi, che, come fosse una questione di massima urgenza un'opera ferma da vent'anni, intendeva tagliare il nastro dell'inaugurazione dei lavori prima del Natale 2014. E la necessità di un ulteriore ritardo, che faremo di tutto per rendere uno stop definitivo, la troviamo palesemente motivata nel documento del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che ha fatto osservazioni di non poco conto: ha chiesto che IL PROGETTO VENGA RIFATTO perché ha carenze tali dal punto di vista tecnico da non stare in piedi. Gentile sostiene che le “correzioni” saranno fatte in sede di progetto esecutivo, ma arrivare solo a cantieri aperti a decidere come su come sarà realizzata l'opera completa è una vera atrocità dal punto di vista procedurale e una sottovalutazione delle carenze del progetto. Faciloneria giustificata da Gentile dicendo “per non rifare tutto da capo”.
- laghetto e santuario del Frassino a Peschiera, area archeologica del Lavagnone a Desenzano: prendiamo atto che anche Rfi valuta il progetto carente sulla tutela di siti tutelati dall'UNESCO. Noi vogliamo sapere prima dell'approvazione cosa intendono fare visto che il General Contractor CEPAV 2 sosteneva, come riportato nella VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) del 2003, che il laghetto avrebbe visto una ricarica idrica ridotta del 15-20%. Tale da comprometterne l'esistenza nel giro di qualche anno. Condividiamo ovviamente anche le forti preoccupazioni espresse dai frati del Frassino, che come noi non si fidano delle promesse non certificate di lorisignori. Non crediamo proprio che il progetto si possa modificare in modo tale da annullare, o quantomeno ridurre al minimo i danni ambientali che sicuramente causerà: un'altra favola che viene raccontata. .
- Lavori realizzati per lotti costruttivi: si prosegue con la logica aberrante della famigerata “Legge Obiettivo”, definita da Raffaele Cantone “criminogena”. Ma non doveva essere superata, in nome della lotta alla corruzione, allo sperpero, e per la trasparenza e la partecipazione dei cittadini? Dove sono finiti questi bei principi? Solo dichiarazioni disattese nei fatti? Sappiamo bene che le opere realizzate con questo sistema non garantiscono certezza, dei tempi di realizzazione e dei costi.
- potenziamento della linea esistente e traffico merci: Gentile è molto preoccupato che le ipotesi di potenziamento della linea in alternativa al TAV prendano sempre più campo.

Eppure è la stessa soluzione concordata con sindaci del Carso e Regione Friuli per la Mestre – Trieste. Le colline moreniche del Garda valgono meno del Carso? La linea esistente ha ancora una capacità residua di 110 treni/giorno circa. Perché non sfruttiamo questa e intanto non la potenziamo tecnologicamente? E poi facciamola finita con la favola dell'Alta Capacità: sulle linee veloci NON è possibile far viaggiare i treni merci. I vagoni merci sono troppo pesanti e lenti e provocherebbero seri problemi ai treni passeggeri veloci, con cui dovrebbero condividere i binari. L'alimentazione a 25 kvolt a corrente alternata delle linee ferroviarie ad alta velocità è incompatibile per i locomotori merci in circolazione alimentati a 3 kvolt in corrente continua. Ricordiamo che, oltretutto, secondo alcuni studi, le linee elettriche alimentate a corrente alternata sono un potenziale rischio per la salute umana, in particolare dei bambini, dato che generano forti campi elettromagnetici. Quante persone dovranno vivere accanto alla nuova ferrovia?

Caduto il mito del “corridoio europeo” Lisbona – Kiev, a cui non crede più nessuno, ora la nuova giustificazione del Tav è che l'Europa ci impone entro il 2030 di portare il 30% del traffico merci su ferro. Non si dice che si continua comunque a progettare e costruire autostrade.

Auguriamoci che i dirigenti delle Ferrovie, Gentile in prima fila come Amministratore Delegato, smettano di essere costretti al defatigante compito di correggere estemporanee dichiarazioni di esponenti politici (in passato era toccato ai Ministri Lupi e Delrio) che non sanno di cosa parlano, tanto da essere smentiti dai comitati nel giro di due giorni, ma lo fanno con grande sicurezza, solamente per compiacere gli interessi di pochi.

Noi continuiamo a portare avanti la nostra posizione completamente contraria al sistema delle Grandi Opere. In questa Italia in sofferenza per la crisi economica, le emergenze ambientali, il recente terremoto, non possiamo e non vogliamo più tollerare simili follie - ogni giorno che passa sempre più difficili da giustificare e realizzare per chi le propone - perchè venga messa definitivamente una pietra sopra questo inutile e dannoso progetto chiamato TAV.

Coordinamento No Tav Brescia-Verona