

Nel dettaglio, nella zona di Bolzaneto si svilupparono impianti siderurgici come quelli dei Bruzzo e delle Ferriere italiane, che occuparono decine di ettari alla confluenza tra il Secca, il Burba e il Polcevera e poi fu la volta dell'Ansaldo dei Perrone e dell'Italsider a Cornigliano, alla foce del Polcevera, a diventare l'emblema della trasformazione. Peraltro, tra gli anni '50 e '60 si espanse una nuova attività altamente pericolosa per gli equilibri ambientali, quella relativa alla movimentazione e alla raffinazione del petrolio, di cui Genova diventò uno dei terminali più importanti a livello europeo. Elevati tassi di mortalità, sviluppo elevato nella zona della tubercolosi e di altre malattie legate all'inquinamento, interessano da troppo tempo la Val Polcevera.

E tutto ciò, e ancora quel che si vuole ripetere oggi, è un'altra trasformazione della Valle, di nuovo a forte impatto a livello di cementificazione e inquinamento ambientale: Gronda e Terzo Valico.

Le istituzioni pubbliche affermando tanto spesso che esiste un progresso infrastrutturale a cui bisogna attenersi in realtà non fanno altro che fissare dei paletti, e la parola "economia" viene ad essere citata solo per condizionare pesantemente la vita stessa degli individui a favore di chi detiene forti interessi economici. Noi siamo stufi di essere presi in giro, di vedere che i nostri diritti vengono anno dopo anno ridimensionati. Allo stato attuale delle cose, riflettere sul ruolo che ciascuno di noi può avere nell'opporsi al Terzo Valico e a tutto ciò che vi sta dietro è una necessità.

Interrogarsi sulle regole della rappresentatività e sulle modalità necessarie che consenta a ciascun individuo di riprendere in mano il proprio territorio e la propria vita, dando importanza a elementi pratici e reali come l'autogestione, la cooperazione fra gli individui, ponendo allo stesso livello sia l'efficienza economica che la gratificazione umana, è una questione che non può più esser elusa.

NO TAV

Ferrovia ad Alta Velocità
Genova – Tortona

&

LA VAL POLCEVERA



UNA VALLE CHE HA GIA' DATO TANTO

Una Valle devastata

Le istituzioni pubbliche, Comune di Genova, Provincia e Regione Liguria da sempre hanno sfruttato la Val Polcevera devastandola. Esempi di tale devastazione ambientale sono la discarica di Scarpino, l'autostrada A7 e due ferrovie utilizzate per collegare il centro degli affari di Genova col nord Italia. La Val Polcevera non ha mai ottenuto dalla costruzione di tali opere alcun beneficio: i servizi pubblici sono sempre più scadenti, gli ospedali di vallata che non sono stati ancora dismessi (vedi Rivarolo) sono a pericolo di chiusura (Pontedecimo) e il degrado ambientale e sociale è visibile a tutti, in particolare nella zona bassa della Valle.

La ferrovia ad alta velocità Tortona/Novi Ligure-Genova, conosciuta più semplicemente come Terzo valico, è una linea ferroviaria ad Alta Velocità ed Alta Capacità (AV-AC) in progettazione sin 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.**

Tale ferrovia nasce dal fatto che, secondo i dati di TAV S.p.A. (società controllata al 100% da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.), l'attuale sistema dei collegamenti ferroviari tra Genova e il nord non sarà più sufficiente a garantire la domanda a partire dal 2015 circa. **Ma non c'è nulla di più falso, come falsa è l'affermazione che il TAV serve per rimanere competitivi all'interno di un mercato economico sempre più internazionale.**

Un capitalismo ad Alta Velocità

Il progetto è ritenuto una priorità nell'ottica del collegamento con l'Europa centrale per il trasporto delle grandi quantità di merci che transitano giornalmente dal porto ligure.

Occorre quindi fare una riflessione di fondo, a chi avvantaggia il TAV? Solo a coloro che detengono il capitale.

A quale mercato saremo esclusi senza l'Alta Velocità?

Il mercato nel quale corrono veloci le merci, nel quale una **Centrale del Latte di Genova** può benissimo diventare solo un punto di smercio/distribuzione del latte prodotto in altri parti d'Europa, dove costa meno, dove prevale un maggior sfruttamento da parte delle grandi aziende multinazionali come Lactalis su coloro che fanno parte della filiera produttiva, costretti – per sopravvivere – ad accettare prezzi più bassi per il loro prodotto, ad esempio.

Pensiamo anche a quel che sta succedendo in centro città: le stazioni sono in ristrutturazione per divenire “Grandi Stazioni”, per viaggiatori di lusso, per viaggiatori di Freccia Rossa; così come il centro storico sta subendo il peggior degrado mai visto: ovvero una amministrazione

comunale che tramite varie azioni di forza o con nuove assegnazione di alloggi cerca di scacciare coloro che vi abitano per darlo in mano ai signori benestanti della città. Pendolari con sempre meno servizi, una popolazione di gente che lavora e si dà da fare per Genova ridotta e spinta a vivere in periferie abbandonate al degrado, attraversate da ferrovie veloci, mentre nell'aria aleggia amianto e altre polveri inquinanti. Questo è il futuro che ci aspetta.

Progresso o interesse di privati

Nel capitalismo odierno, l'obiettivo di ogni detentore di capitali è di ottenere, nel più breve tempo possibile più denaro di quanto ne avesse prima: nella fase produttiva le merci e i servizi vengono prodotti non per la loro utilità ma solo in quanto consentono di perseguire l'obiettivo di remunerare i già ricchi azionisti.

Il terzo valico rientra in questi tipi di progetto.

Non gli interessi della collettività, non gli interessi di una Valle o di una città sono in gioco, ma gli interessi di avidi uomini d'affari che ci governano all'ombra dietro le scrivanie della politica e del consiglio comunale per arricchirsi in maniera avida e senza scrupoli. Esaminata attentamente la dicotomia settore pubblico-settore privato si rivela inesistente: gli interessi che si tutelano sono quelli degli uomini d'industria.

“Non ci sono più soldi” è l'affermazione ripetuta più volte per giustificare lo smantellamento dei diritti e la privatizzazione dei beni comuni e dei servizi pubblici locali. E invece i soldi ci sono se si pensa che il costo a carico per la comunità per la realizzazione dei **54 chilometri del “Terzo Valico” ad oggi è valutato è di 6 miliardi e 200 milioni di euro**, ossia arrivando ad avere **un costo per chilometro pari a 115 milioni di euro**.

Sono soldi che, se spesi diversamente, si potrebbe immaginare un futuro socialmente diverso: ricordiamo come i treni regionali della tratta Arquata Scrivia (o Busalla)–Genova Brignole, che effettuano il trasporto dei pendolari della Val Polcevera verso il centro città, sono noti per disservizi, ritardi e vagoni obsoleti, non adatti al trasporto di migliaia di persone, fra studenti e lavoratori, che devono raggiungere il centro cittadino.

Val Polcevera: inquinamento e sottoutilizzo delle risorse attuali

Al fine di effettuare i lavori, la Val Polcevera sarà interessata da deforestazioni, sventramenti per creare nuove strade, e tutto al fine di permettere un traffico notevole di mezzi pesanti, che porterà disagi ulteriori come rumore e polveri nell'aria.

La Liguria ha già **cinque valichi** di raccordo ferroviario che connettono la nostra regione alle altre del Nord (due dei Giovi, la Voltri–Ovada e due alle spalle di Savona), e questi risultano sotto utilizzati: le cinque linee risultano essere **utilizzate al 30%** della loro reale capacità. Quindi perché abbandonare le linee esistenti e crearne delle nuove? Perché aprire monti e spianare vallate quando esse come natura sono una vera risorsa per uomini e donne che verrà invece perduta per sempre.

In Val Polcevera avremo inoltre famiglie che dovranno abbandonare le proprie abitazioni, magari abitate da anni, magari appena ristrutturate, per permettere la costruzione di questo TAV.

In Val Polcevera la trasformazione del paesaggio è stata sin dall'inizio del '900 particolarmente marcata visto che i settori industriali prevalenti (navalmeccanico, siderurgico, chimico) si sono stanziati in questa valle e la loro presenza ha avuto un forte impatto sul territorio. Sia per gli spazi fisicamente occupati, in quanto industrie caratterizzate dall'ampia scala di produzione, sia per l'inquinamento che esse producevano.