

WWW.NOVIONLINE.NET 02.02.2011

La discussione alla Camera

Trasporti, Lovelli sollecita il Governo

Lisa Lanzone

Ancora il trasporto su rotaia ed in particolare le esigenze dei pendolari al centro del dibattito della nona Commissione della Camera, quella che si occupa, appunto, di trasporti. Verrà, infatti, discussa nei prossimi giorni l'interrogazione presentata dall'onorevole **Mario Lovelli** e indirizzata al Ministro competente, Altero Matteoli. Il documento - che ha l'obiettivo di sollecitare l'esecutivo a mettere in atto, il prima possibile, tutte le iniziative necessarie per migliorare le condizioni del trasporto su rotaia nel territorio del Basso Piemonte - raccoglie le proposte contenute in una lettera inviata nei mesi scorsi dall'assessore ai Trasporti della Provincia, Giancarlo Caldone, all'amministratore delegato di Trenitalia, Mauro Moretti. La missiva, sottoscritta da numerosi enti locali, evidenziava i problemi rilevati dalle associazioni pendolari e chiedeva a Trenitalia di mettere in atto una serie di interventi per migliorare i collegamenti e rinnovare il materiale rotabile sulle linee piemontesi. *"La Provincia di Alessandria, gli enti locali e le associazioni pendolari hanno evidenziato continue carenze e disservizi sulle linee di collegamento tra l'alessandrino e il resto del Paese"*, ha sottolineato **Lovelli**. *"Il Governo deve intervenire attivamente per garantire che Trenitalia fornisca finalmente ai cittadini e ai pendolari del Basso Piemonte sistemi di mobilità più efficienti e sostenibili"* ha concluso il parlamentare del Pd.

NOVIONLINE 03.02.2011

Risposta all'interrogazione di Lovelli

Il Ministero dice no alle fermate degli Intercity a Novi

Lisa Lanzone

Risposta parziale e poco soddisfacente quella fornita oggi in Commissione Trasporti dal Sottosegretario Giacchino all'interrogazione dell'onorevole **Mario Lovelli** relativa ai collegamenti ferroviari della Provincia di Alessandria. "L'unica cosa certa è che sulle tratte a media e lunga percorrenza, in direzione Roma, Genova e Milano, il Ministero prende atto delle scelte già effettuate da Trenitalia, che non prevedono più i sei collegamenti Eurostar City in servizio fino a dicembre 2009, né alcuna fermata degli Intercity a Novi Ligure e Tortona. Si tratta di una penalizzazione evidente - sottolinea **Lovelli** - e il ministero deve verificare se Trenitalia rispetta gli obblighi del Contratto di servizio nazionale. Oltre tutto a questa situazione si aggiungono i ritardi con cui procede la definizione del Contratto di servizio da parte di Trenitalia con la Regione Piemonte, ancora fermo a un protocollo d'intesa. Il Ministero non può fare solo il notaio per conto di Trenitalia. Comunque il Sottosegretario si è impegnato a promuovere al più presto l'incontro richiesto dall'assessore provinciale Giancarlo Caldone, anche sulla base delle sollecitazioni di tutti i Comuni alessandrini, con Trenitalia. Verificheremo che l'impegno venga rispettato".

Vinta una causa pilota contro la Provincia sul fronte delle notizie sulle multe per eccesso di velocità

E l'autovelox perse un colpo...

Elio Defrani

Brutte notizie per la Provincia sul fronte delle contravvenzioni per eccesso di velocità. Un automobilista ha infatti vinto la "causa pilota" contro gli autovelox sistemati da Palazzo Ghilini lungo le più trafficate arterie stradali. Lo scorso agosto sono infatti entrate in vigore le nuove norme del codice della strada, in base al quale le postazioni autovelox «devono essere collocate ad almeno un chilometro dal segnale che avvisa del limite di velocità da rispettare». Ed inoltre: «Se nel tratto di strada c'è un'intersezione, qui il segnale va ripetuto e ricalcolata la distanza».

Un automobilista, M. T., è riuscito a farsi annullare dal giudice di pace di Serravalle Scrivia una multa che gli era stata elevata lo scorso novembre. Forte della modifica legislativa e della circolare ministeriale emanata lo scorso 29 dicembre, l'uomo ha presentato ricorso per un'infrazione che gli era stata elevata dall'autovelox di Vignole, sulla provinciale 140 della via Borbera.

Si tratta di una delle 22 postazioni che la Provincia ha sparso un po' su tutto il territorio alessandrino. Di queste, ben 14 vengono giudicate irregolari proprio alla luce delle norme entrate in vigore ad agosto. Il giudice di pace di Serravalle ha accolto il ricorso poiché la postazione per il rilevamento della velocità non è a un chilometro né dall'ultima intersezione (ce ne sono ben tre in quel tratto di strada), nei pressi della quale avrebbe dovuto comparire un cartello che ripetesse il limite di velocità (mancante), né dall'ultimo cartello indicante il limite di velocità (al quale, tra l'altro, è stato erroneamente applicato un pannello integrativo di «inizio» anziché «continua»).

La Provincia non ha inviato alcun rappresentante all'udienza. Ma non è escluso che, non appena saranno rese note le motivazioni, faccia appello davanti al tribunale. La Provincia, comunque, già a dicembre si era preoccupata di recepire parte delle modifiche introdotte al codice della strada. A pochi giorni da Natale, infatti, era stata firmata una scrittura che modificava il contratto tra la Provincia stessa e la Project Automation di Monza, società proprietaria degli autovelox. In base al contratto originario, che risale al 2006, la Project Automation avrebbe ricevuto una somma (26 euro) per ciascuna contravvenzione elevata dagli apparecchi. Poiché oggi tale pattuizione non è più valida (in varie parti d'Italia c'erano stati clamorosi abusi), la Provincia si è vista costretta a pagare un canone fisso, che varia dai 1.400 ai 3.300 euro mensili per ciascuna delle postazioni autovelox.

Nel frattempo, del problema si è occupata anche la politica nazionale. L'onorevole novese **Mario Lovelli** ha presentato un'interrogazione rivolta al ministro dell'Interno per chiedere al governo di rivedere le indicazioni contenute nella circolare del 29 dicembre.

Come sottolineato da **Lovelli**, «l'interrogazione ha l'obiettivo di tutelare la sicurezza dei conducenti sulle strade.

L'interpretazione della circolare che determina il ricalcolo del chilometro in presenza di intersezioni, appare invece pericolosamente contraria ai principi di limitazione del rischio di incidentalità, poiché di fatto esclude l'azione di controllo su quelle tratte che risultano più pericolose proprio per la presenza di intersezioni».

OGGI CRONACA 03.03.2011

NOVI LIGURE “Trenitalia intervenga per migliorare i collegamenti sul territorio alessandrino”

Red.

Alla Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni sarà discussa l'interrogazione, rivolta al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli, presentata da **Mario Lovelli**. L'interrogazione, che ha l'obiettivo di sollecitare l'esecutivo a mettere in atto, il prima possibile, tutte le iniziative necessarie per migliorare le condizioni del trasporto su rotaia nel territorio del Basso Piemonte, raccoglie le proposte contenute in una lettera inviata nei mesi scorsi dall'assessore ai Trasporti della Provincia di Alessandria, Giancarlo Caldone, all'Amministratore Delegato di Trenitalia, Mauro Moretti. La missiva, sottoscritta da numerosi enti locali, evidenziava i problemi rilevati dalle associazioni pendolari e chiedeva a Trenitalia di mettere in atto una serie di interventi per migliorare i collegamenti e rinnovare il materiale rotabile sulle linee del Basso Piemonte. “La Provincia di Alessandria, gli enti locali e le associazioni pendolari hanno evidenziato continue carenze e disservizi sulle linee di collegamento tra l'alessandrino e il resto del Paese. – ha sottolineato **Lovelli** – Il Governo deve intervenire attivamente per garantire che Trenitalia fornisca finalmente ai cittadini e ai pendolari del Basso Piemonte sistemi di mobilità più efficienti e sostenibili”.

LA STAMPA AL 04.02.2010

PENDOLARI

Il caso treni in commissione «Provincia resta penalizzata»

Ieri, in commissione Trasporti, c'è stata la risposta all'interrogazione del deputato del Pd, **Mario Lovelli**, che chiedeva un miglioramento dei collegamenti ferroviari con il territorio alessandrino. Dice il parlamentare novese: «Risposta insoddisfacente. Sulle tratte a media e lunga percorrenza, in direzione Roma, Genova e Milano, il sottosegretario Bartolomeo Giachino, si è limitato a prendere atto delle decisioni di Trenitalia che non prevedono più dal 2009 i sei Eurostar City e le fermate degli Intercity a Novi e Tortona».

PANORAMA DI NOVI 04.02.2011

Trenitalia: no al ripristino delle fermate degli Intercity per Roma

E.m.

No al ripristino degli Eurostar city con Roma e alle fermate degli intercity a Novi e Tortona. E' questo il motivo per cui il deputato del Partito Democratico **Mario Lovelli** ha chiesto che il Sottosegretario competente con Trenitalia convochi al più presto la Provincia di Alessandria. Tutto nasce dalla risposta parziale, secondo l'ex sindaco di Novi, fornita martedì in Commissione Trasporti dal Sottosegretario Giacchino all'interrogazione dello stesso onorevole **Mario Lovelli** sui collegamenti ferroviari della Provincia di Alessandria. "L'unica cosa certa è che sulle tratte a media e lunga percorrenza, in direzione Roma, Genova e Milano, il Ministero prende atto delle scelte già effettuate da Trenitalia, che non prevedono più i sei collegamenti Eurostar City in servizio fino a dicembre 2009, né alcuna fermata degli Intercity a Novi Ligure e Tortona. Si tratta di una penalizzazione evidente - ha voluto sottolineare **Lovelli** - e il Ministero deve verificare se Trenitalia rispetta gli obblighi del Contratto di servizio nazionale. Oltre tutto a questa situazione si aggiungono i ritardi con cui procede la definizione del Contratto di servizio da parte di Trenitalia con la Regione Piemonte, ancora fermo a un protocollo d'intesa " ha poi concluso **Lovelli**. Comunque il Sottosegretario si è impegnato a promuovere al più presto l'incontro richiesto dall'Assessore provinciale Giancarlo Caldane, anche sulla base delle sollecitazioni di tutti i Comuni alessandrini, con Trenitalia. Dal canto Suo **Lovelli** si è preso l'impegno di verificare che l'impegno venga rispettato.

OGGI CRONACA 06.02.2011

NOVI LIGURE: Il Ministero dei Trasporti risponde a Lovelli e ribadisce il "No" al ripristino dei Treni Eurostar in provincia

Red.

Il Ministero dei Trasporti ha risposto negativamente all'interrogazione dell'onorevole **Mario Lovelli** che chiedeva di ampliare l'offerta dei treni in provincia di Alessandria. "L'unica cosa certa - dice **Lovelli** - è che sulle tratte a media e lunga percorrenza, in direzione Roma, Genova e Milano, il Ministero prende atto delle scelte già effettuate da Trenitalia, che non prevedono più i sei collegamenti Eurostar City in servizio fino a dicembre 2009, né alcuna fermata degli Intercity a Novi Ligure e Tortona. Si tratta di una penalizzazione evidente -aggiunge **Lovelli** - e il ministero deve verificare se Trenitalia rispetta gli obblighi del Contratto di servizio nazionale. Oltre tutto a questa situazione si aggiungono i ritardi con cui procede la definizione del Contratto di servizio da parte di Trenitalia con la Regione Piemonte, ancora fermo a un protocollo d'intesa. Il Ministero non può fare solo il notaio per conto di Trenitalia! Comunque il Sottosegretario si è impegnato a promuovere al più presto l'incontro richiesto dall'Assessore provinciale Giancarlo Caldane, anche sulla base delle sollecitazioni di tutti i Comuni alessandrini, con Trenitalia. Verificheremo che l'impegno venga rispettato."

NIENTE INTERCITY A NOVI E TORTONA Per Lovelli è “una penalizzazione evidente per il basso Piemonte”

Valentina Giavotto

"L'unica cosa certa è che sulle tratte a media e lunga percorrenza, in direzione Roma, Genova e Milano, 11 Ministero prende atto delle scelte già effettuate da Trenitalia che non prevedono più i sei collegamenti Eurostar City in servizio fino a dicembre 2009, né alcuna fermata degli Intercity a Novi ligure e Tortona". E' la risposta, ritenuta insoddisfacente, che l'onorevole **Mario Lovelli** ha ricevuto a seguito dell'interrogazione discussa l'altra settimana alla Camera. "Si tratta di una penalizzazione evidente -sottolinea **Lovelli** -e il ministero deve verificare se Trenitalia rispetta gli obblighi del contratto di servizio nazionale. A questa situazione si aggiungono i ritardi con cui procede la definizione del contratto di servizio da parte di Trenitalia con la Regione Piemonte, ancora fermo a un protocollo d'intesa. Il ministero non può fare solo il notaio per conto di Trenitalia!". Nel documento siglato dall'ufficio interrogazioni viene sottolineato come la programmazione e la gestione dei servizi regionali siano di competenza delle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da specifici contratti di servizio che definiscono il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare sulla base delle risorse disponibili, e come tra Regione Piemonte e Trenitalia sia stato recentemente firmato un protocollo d'intesa per la definizione delle linee d'indirizzo del nuovo contratto. Dal ministero dei Trasporti dunque ancora un "no" secco al ripristino degli Eurostar City diretti a Roma e alle fermate per i convogli Intercity nelle stazioni di Novi ligure e Tortona. Tuttavia potrebbe prospettarsi a breve un incontro con Trenitalia per la risoluzione delle problematiche piemontesi. "Il sottosegretario si è impegnato a promuovere al più presto l'incontro richiesto dall'assessore provinciale Giancarlo Caldane anche sulla base delle sollecitazioni di tutti i Comuni alessandrini -conclude l'onorevole - Verificheremo che l'impegno venga rispettato".

WWW.NOVIONLINE.NET 15.02.2011

Intervento di Mario Lovelli IL FEDERALISMO DELLE CHIACCHIERE E DELLE TASSE

Riceviamo, e pubblichiamo, dall'onorevole del Pd **Mario Lovelli**, un intervento sul federalismo.

"Solo l'intervento del Presidente Napolitano ha impedito che il Governo consumasse anche l'ultimo strappo rispetto alla delega legislativa prevista dalla legge 42 del 2009 dopo che l'asse Lega-PdL, condizionato dalle vicende processuali del Presidente del Consiglio, ha compiuto un pasticcio nella Commissione bicamerale per il federalismo municipale. Nel testo che ora sarà “comunicato” alle Camere si perpetuano, al fuori di una riforma fiscale complessiva, gli squilibri fra i Comuni, soprattutto fra quelli turistici e intensamente sviluppati, che beneficeranno principalmente della nuova IMUP e della tassa di soggiorno e quelli privi di seconde case e con pochi cespiti immobiliari produttivi (fabbriche, capannoni, negozi)". Dall'altra si accentuano le iniquità fra i contribuenti, perché le addizionali IRPEF ricadranno sui soliti noti, l'appesantimento dell'IMUP rispetto all'ICI colpirà gli imprenditori proprietari degli immobili dove producono, mentre la cedolare secca sugli affitti favorirà, per cominciare, i proprietari con redditi più elevati, ma con scarsi benefici per le famiglie in affitto. Saranno inoltre deresponsabilizzati gli amministratori locali, perché la nuova imposizione immobiliare, ma non solo quella, è sbilanciata sui contribuenti non residenti,

mentre le compartecipazioni saranno gestite centralmente prima di "tornare" ai Comuni (che intanto resteranno nell'incertezza). Bisogna poi aggiungere che anche la "fase transitoria" (2011-2013) che pure ha trovato qualche consenso nell'ANCI di fronte allo "strangolamento" attuale dei Comuni, non ha risolto i problemi. Infatti viene confermato il taglio dei trasferimenti (1500 milioni nel 2011 e 2500 nel 2012) disposti col d.l.78/2010, mentre l'autonomia tributaria si riduce alla possibilità di applicare l'addizionale IRPEF per una parte dei Comuni e in misura limitata, mentre le modalità di alimentazione e di riparto del "Fondo sperimentale di riequilibrio" sono tutte da definire. D'altronde per quanto riguarda l'assetto "a regime" (a partire dal 2014), ci troviamo di fronte ad un sistema che vede per ora irrisolto il futuro della TARSU-TIA, ossia l'IMU secondaria, indeterminato il sistema perequativo fra i Comuni che viene rinviato ad un futuro decreto, mentre viene affidata comunque alla legge di stabilità (cioè ad una decisione "centrale") la definizione dell'aliquota IMUP. Alla fine di questo percorso, tortuoso e complesso, emergerà la contraddizione tra il principio federalistico del "pago, vedo, voto" e la realtà di una platea di contribuenti che, per oltre i due terzi (68,5% delle famiglie nel 2008) non partecipano alla principale fonte di entrata dei Comuni dove risiedono. Inoltre i Comuni avranno meno autonomia tributaria rispetto al 2007, quando le entrate erano coperte per il 42% da tributi "manovrabili" come l'ICI (e verificabili dai cittadini residenti), a fronte del 38% nel 2014 e del 14% nel periodo transitorio! Questo decreto è la debole bandierina elettorale della Lega Nord, che non regge alla prova dei fatti, che certamente il PD denuncerà ancora in Parlamento e a cui è legata la sopravvivenza del Governo. Ma non parliamo più, per favore, di "padroni a casa nostra"! Solo l'intervento del Presidente Napolitano ha impedito che il Governo consumasse anche l'ultimo strappo rispetto alla delega legislativa prevista dalla legge 42 del 2009 dopo che l'asse Lega-PdL, condizionato dalle vicende processuali del Presidente del Consiglio, ha compiuto un pasticcio nella Commissione bicamerale per il federalismo municipale.

Nel testo che ora sarà "comunicato" alle Camere si perpetuano, al fuori di una riforma fiscale complessiva, gli squilibri fra i Comuni, soprattutto fra quelli turistici e intensamente sviluppati, che beneficeranno principalmente della nuova IMUP e della tassa di soggiorno e quelli privi di seconde case e con pochi cespiti immobiliari produttivi (fabbriche, capannoni, negozi). Dall'altra si accentuano le iniquità fra i contribuenti, perché le addizionali IRPEF ricadranno sui soliti noti, l'appesantimento dell'IMUP rispetto all'ICI colpirà gli imprenditori proprietari degli immobili dove producono, mentre la cedolare secca sugli affitti favorirà, per cominciare, i proprietari con redditi più elevati, ma con scarsi benefici per le famiglie in affitto. Saranno inoltre deresponsabilizzati gli amministratori locali, perché la nuova imposizione immobiliare, ma non solo quella, è sbilanciata sui contribuenti non residenti, mentre le compartecipazioni saranno gestite centralmente prima di "tornare" ai Comuni (che intanto resteranno nell'incertezza). Bisogna poi aggiungere che anche la "fase transitoria" (2011-2013) che pure ha trovato qualche consenso nell'ANCI di fronte allo "strangolamento" attuale dei Comuni, non ha risolto i problemi. Infatti viene confermato il taglio dei trasferimenti (1500 milioni nel 2011 e 2500 nel 2012) disposti col d.l.78/2010, mentre l'autonomia tributaria si riduce alla possibilità di applicare l'addizionale IRPEF per una parte dei Comuni e in misura limitata, mentre le modalità di alimentazione e di riparto del "Fondo sperimentale di riequilibrio" sono tutte da definire. D'altronde per quanto riguarda l'assetto "a regime" (a partire dal 2014), ci troviamo di fronte ad un sistema che vede per ora irrisolto il futuro della TARSU-TIA, ossia l'IMU secondaria, indeterminato il sistema perequativo fra i Comuni che viene rinviato ad un futuro decreto, mentre viene affidata comunque alla legge di stabilità (cioè ad una decisione "centrale") la definizione dell'aliquota IMUP. Alla fine di questo percorso, tortuoso e complesso, emergerà la contraddizione tra il principio federalistico del "pago, vedo, voto" e la realtà di una platea di contribuenti che, per oltre i due terzi (68,5% delle famiglie nel 2008) non partecipano alla principale fonte di entrata dei Comuni dove risiedono. Inoltre i Comuni avranno meno autonomia tributaria rispetto al 2007, quando le entrate erano coperte per il 42% da tributi "manovrabili" come l'ICI (e verificabili dai cittadini residenti), a fronte del 38% nel 2014 e del 14% nel periodo transitorio! Questo decreto è la debole bandierina elettorale della Lega Nord, che non regge alla prova dei fatti, che certamente il PD denuncerà ancora in Parlamento e a cui è legata la sopravvivenza del Governo. Ma non parliamo più, per favore, di "padroni a casa nostra".

GRANDI OPERE: Interrogazione dell'On. Lovelli "Terzo Valico, il Governo ci crede ancora davvero?"

Elio Defrani

Esattamente un anno fa, alla stazione di Genova Sampierdarena, il ministro dei trasporti e i vertici aziendali delle Fs tagliavano il nastro dei lavori del primo lotto del Terzo valico ferroviario Genova- Milano. Due mesi prima, il Cipe - Comitato interministeriale per la programmazione economica -aveva approvato i lavori, stanziando 500 milioni di euro, sui 6,2 miliardi necessari a completare il progetto della linea ad alta velocità. A oltre un anno di distanza da quell'8 febbraio 2010, le opere non sono state avviate e ciò sarebbe da addebitare a un contenzioso irrisolto tra il consorzio Cociv, concessionario dei lavori, e Rfi, la società del gruppo Fs che ha appaltato la realizzazione della nuova linea.

Per questo l'onorevole del Pd **Mario Lovelli** ha presentato un'interrogazione urgente al ministro dei trasporti, per sapere se il governo crede ancora nel progetto del Terzo valico dei Giovi e quindi se intende dare sul serio il via ai lavori di realizzazione del primo lotto. «È necessario che il governo spieghi se intende comunque rispettare gli accordi sottoscritti con gli enti locali dopo la prima delibera del Cipe, quella del 2006, con cui è stato approvato il progetto definitivo del Terzo valico, e quali opere siano effettivamente previste nel primo lotto" afferma **Lovelli**.

«Appare evidente -dice ancora il deputato novese -che lo sviluppo del sistema portuale ligure e il decollo del Corridoio europeo Genova-Rotterdam (che prevede la realizzazione di una rete ferroviaria fra i due porti, in buona parte già attuata dalla Svizzera) dipende dal Terzo valico dei Giovi, che ne è uno dei tasselli fondamentali».

Per questo **Lovelli** vuole anche sapere dal Governo quale sia lo stato del contenzioso tra Rfi e il concessionario Cociv.

Le autorizzazioni del Cociv erano state revocate nel 2007 dal governo Prodi e poi riaffidate al medesimo consorzio dal governo Berlusconi, nel 2008.

Il padre vuole vivere con Erika

Strage di Novi Ligure: pronto a riaccoglierla, quando uscirà tra meno di un anno, nella "casa degli orrori". Dieci anni fa la ragazza, oggi 26enne, uccise la madre e il fratellino di undici anni Il complice ed ex fidanzato Omar.

Storia di sangue e di coltello: in mezzo una madre e un fratellino uccisi, sia pure con la complicità di un altro, all'epoca, ragazzino come lei. Sì, è intuibile: stiamo parlando di Erika De Nardo che dieci anni fa, il 21 febbraio del 2001, dimezzò la sua famiglia, lasciando il padre nella disperazione più cupa. Ora è proprio quel genitore a rivolerla in casa, a Novi Ligure, tra le mura degli orrori. Tra le sue braccia, lui che secondo i giudici figurava quale terza vittima del diabolico «piano». Perché tra poco più Erika, che oggi ha 26 anni, potrà lasciare il carcere dove sta finendo di scontare la pena per il duplice omicidio: un massacro, una vera e propria mattanza firmata col sangue di 97 coltellate, in un interminabile raptus di rabbia e di odio che è troppo semplice e riduttivo definire follia. Per quella stessa vicenda il suo fidanzatino Omar, all'epoca dei fatti diciassettenne, è tornato in libertà lasciando il carcere di Asti. Chissà se hanno dimenticato i corpi di Susy Cassini, 41 anni, e del figlioletto Gianluca, di 11. Chissà se il sangue sparso ovunque abbia lasciato l'odore acre, almeno del rimpianto. Perché per bocca degli stessi giudici della Corte d'Appello quello fu «uno degli episodi più drammaticamente inquietanti della storia giudiziaria del nostro Paese»: così scrissero quando confermarono le condanne (16 anni per lei, 14 per lui), poi ridotte per effetto degli sconti di pena e dell'indulto. Ora Erika vuole andare oltre la rete: quella che simbolicamente l'ha ritratta in una partita a pallavolo nel carcere, quella che ha ingabbiato la sua coscienza, la stessa che l'ha tenuta reclusa, nelle maglie strette di una giustizia che, in fondo, l'ha perdonata. Ora aspetta di riassaporare la libertà. Vuole «schiacciare» il ricordo, intende cominciare una nuova vita e avrebbe confidato di voler diventare mamma, di costruirsi una famiglia. E subito il paese mormora. Nella cittadina in provincia di Alessandria si dice che il padre, l'ingegner Francesco De Nardo, si prepari a riaccoglierla a casa, in quella stessa «villetta degli orrori», al quartiere Lodolino, dove è tornato a vivere, subito dopo il dissequestro. Cinque anni fa i legali di Erika avevano chiesto la libertà condizionale perché potesse essere ospitata in una comunità di recupero, ma la Cassazione respinse l'istanza poiché «la ragazza non si era ancora ravveduta». Il padre non l'ha mai abbandonata, è sempre andato a trovarla in carcere: dapprima a Milano, all'istituto per Minori «Beccaria», poi a Verzano (Brescia) dove la giovane si è diplomata e, quindi, laureata in Lettere con una tesi sul pensiero filosofico di Socrate. Il ritorno a casa è una prospettiva che turba gli abitanti di Novi Ligure: l'idea che quella ragazza, diventata una giovane donna, possa tornare tra di loro dopo tanta ferocia non li convince: perché dovrebbe essere diventata un'altra persona?

Quali sarebbero le garanzie di un reale cambiamento? Domande che si pone anche un «addetto ai lavori» come il professor Massimo Picozzi: «Chi siano oggi Omar ed Erika è difficile dirlo - sostiene il criminologo, che fu consulente della difesa della ragazza -. È del tutto improbabile che commettano altri reati, ma hanno compreso l'enormità del loro gesto? Il senso di colpa ha messo radici nel loro cuore?». Lunedì il decennale del duplice omicidio riaprirà le ferite della cittadina: «Temo che la ricorrenza ci farà tornare a parlare di quel delitto, più ancora quando Erika uscirà dal carcere - ha detto ieri il deputato del Pd Mario Lovelli, nel 2001 sindaco di Novi Ligure -. Per la città furono giorni traumatici, c'è voluto tempo per metabolizzare la tragedia».

Erika, 10 anni dopo: il padre che perdona e la “vergogna” di Novi

Franco Minzitti

NOVI LIGURE – Arrivi a Novi dieci anni dopo quel febbraio 2001 della mattanza di Erika e Omar a cercare di pesare quella tragedia terribile, “uno dei fatti più gravi nella storia criminale italiana” come hanno scritto gli esperti. Arrivi in un febbraio di pioggia e di erba sporca, con la villetta dove si consumò la tragedia di Erika De Nardo 17 anni, del suo fidanzatino Omar, 16 anni che scolora nella bruma grigia, sul bordo tra la città di Novi, trentamila abitanti tra Liguria e Piemonte e la sua campagna piatta e ondulata di capannoni e vigne, colline coltivate e grandi fabbriche come l’Ilva del patron Emilio Riva e la Novi-Elah -Dufour del cavaliere di cioccolato, il potente Flavio Repetto, la Campari, la Pernigotti e soprattutto l’Outlet di Serravalle il “non luogo” record, che richiama 3 milioni di utenti-consumatori all’anno, il boom italiano che neppure la crisi frena in un delirio di saldi, di saldi di saldi, con i russi e i giapponesi che si fanno portare qua da ogni parte del Nord Italia per spendere, comprare, andarsene via carichi di sacchetti firmati, anzi strafirmati in un’orgia di made in Italy.

Che c’entra Erika, la bella e maledetta Erika, che uccise la madre Susy di 45 anni con novantasette coltellate, la crocifisse e poi si accanì sul fratellino che invano aveva cercato di avvelenare e poi di soffocare, e avrebbe fatto lo stesso se ci fosse riuscita con il padre il serissimo ingegner Francesco De Nardo, dirigente alla Pernigotti, religioso praticante, padre premuroso, soprattutto padre che ha perdonato e che non ha mai parlato di quel 21 febbraio 2001, ore 20 e trenta di sera, quando aprì la porta di casa e vide l’Inferno dei suoi cari straziati? Mai una parola, una frase, un’occhiata che dicesse di quel dramma profondo.

C’entra Erika, perchè dieci anni dopo quella macchia, quella tragedia che segnò non solo la famiglia, la casa, questo angolo tranquillo di Nord Ovest serio e produttivo, ombelico di una sicurezza sociale galleggiante tra lo sviluppo postindustriale, grande possibilità infrastrutturali, centro gravitazionale di una coscienza civile a prova di fiammate padane, restano ancora appiccicate a Novi, Novi Ligure, provincia di Alessandria, il paese di Fausto Coppi e poi solo di Erika e forse ora un po’ di quell’Outlet della Glen MacGregor, multinazionale scozzese, il più grande d’Europa, una piovra che, però, porta il nome di Serravalle. Arrivi a Novi a rievocare la tragedia, a rimettere insieme i cocci di tante vite spezzate dalle coltellate furiose e inspiegabili e sbatti subito nelle parole del parroco a cui allora erano affidate le anime della famiglia De Nardo. Don Valentino Culacciatti, un anziano sacerdote che ora officia a Salice Terme, ma che per 24 anni amministrò quella chiesa sullo spalto verde della periferia di Novi, tra le mura dell’XI secolo, in fondo a un viale di villette piccole, riservate, eleganti ma sobrie, tra le quali c’è ancora quella della famiglia De Nardo dove lui, il padre ha continuato a vivere, senza avere paura dei fantasmi, ridipingendo con le sue mani quelle pareti macchiate di sangue.

“Un fatto demoniaco, un’esplosione isolata inspiegabile”_ ti racconta il parroco con la voce stanca di un sacerdote che tra i primi accorse in quella casa nella notte e scoprì lo scempio e vide il corpo della sua parrocchiana Susy De Nardo trafitto con una furia mai vista e vide il corpo del suo chierichetto, GianLuca sanguinante in un’altra stanza. E vide lo sguardo vuoto, come “a parte” di Erika. Racconta il don che lei la ragazza di quel mistero demoniaco non frequentava la chiesa, come la mamma, religiosa, intransigente, dura, come il padre, fedele, presente ogni domenica, partecipe di quella piccola comunità, come il fratellino. “Pensavo che frequentasse un altro oratorio, quello del quartiere in cui abitavano prima”, spiega don Valentino con un’ombra di dubbio.

Erika non lo convinceva, ma non sapeva. Come non lo convinceva il clima che circondava una certa gioventù di quegli anni in quella campagna “aperta” di Novi, dove c’era il “gruppo della Stazione”, ragazzi a parte, lontani mille leghe dalla chiesa della Pieve di don Valentino e dai luoghi di aggregazione cattolica.

“Spirava un’aria di malessere su quella gioventù, c’erano strani giri, c’era quella strada che porta a Serravalle, di notte piena di prostitute, di trafficanti di droga, di trans” rievoca il prete, recuperando pure la storia choccante del superkiller genovese Donato Bilancia, che in una notte di qualche anno prima della tragedia di Erika aveva trucidato due trans in quel viale equivoco.

“Ma loro, Erika e Omar, il fidanzatino un po’ succube, erano degli isolati, si erano chiusi nel loro mondo privato nella loro ossessione, pronta a esplodere – come racconta il parroco – grazie al Diavolo.” Già, ma dieci anni dopo, cosa resta nella testa di quella ragazza diventata donna, tra un riformatorio e un carcere minorile, una laurea in filosofia presa con 110 e lode studiando il pensiero di Socrate? Cosa resta di Erika, pronta a uscire in semilibertà tra due anni, tredici dopo la sciagura a tre anni dall’aver scontato tutta la sua pena di 16 anni? La pietà religiosa ha le braccia larghe di Don Valentino: “Il recupero c’è stato, Erika è diversa. Legalmente è responsabile e non so come, perchè chissà in quali condizioni era quando ha compiuto quella follia. Ma per la legge di Dio è diverso, la legge di Dio perdona.”

Perdono: la stessa parola che ha usato dal primo momento il padre della ragazza Francesco, avviato su quella strada proprio dal parroco. “L’ho seguito io nei primi anni dopo quel giorno terribile. Non ha mai mollato. E’ sempre stato legato alla sua famiglia. Andava a trovare Erika in carcere, la aiutava, le ha mandato i fiori quando si è laureata, l’ha perdonata, l’ha detto subito e ha continuato la sua vita in un dolore silenzioso, immenso del quale la forza di non lasciarsi mai andare era come una guida che non si smarrisce mai. Quello sì che è un uomo da ammirare.” Piove leggero e grigio nel silenzio della campagna dieci anni dopo e uscire da quella chiesa con la porta semi aperta, come la verità sulla tragedia di Erika, è come tuffarsi nella ferita, invece tutta aperta, della sciagura che ha macchiato Novi, dieci anni dopo quando quei giorni possono ancora essere vissuti con particolare emozione più terrena, più “politica” che nelle parole del prete. “ Ci ho messo anni per cercare di cancellare la fama che la storia di Erika e Omar aveva appiccicato alla mia città” ti dice l’onorevole **Mario Lovelli** del Pd, il deputato principe di questa contea, che allora, all’epoca dei fatti, era il sindaco, un sindaco letteralmente travolto dalla sciagura.

Prima, nelle ore del dopo delitto, i responsabili erano stati individuati in una banda di immigrati, probabilmente albanesi che aveva assaltato la villa De Nardo per fare una rapina. E questa soluzione poliziesca, molto provvisoria, nella quale gli inquirenti credettero per poche ore, aveva scatenato una reazione della popolazione durissima. Erano gli anni della Lega scatenata sul tema della sicurezza, sul niet agli immigrati, con Forza Italia allineata è coperta. “Assaltarono il consiglio comunale - racconta **Lovelli** – ci assediaron, mi accusarono di essere personalmente responsabile, perchè avevo agevolato l’immigrazione con i servizi di prossimità. Strumentalizzarono ignobilmente perchè eravamo quasi in campagna elettorale e volevano cavalcare l’insicurezza sociale...”.

Ma quando, quaranta ore dopo il bagno di sangue, la verità emerse con le microspie che carpirono il terribile dialogo tra i due fidanzatini lasciati apposta in una stanza a parlarsi, le cose cambiarono. L’assedio alle autorità civiche, a quel sindaco che avrebbe governato la città per dieci anni, fu tolto, ma esplose un’altra emergenza, che in qualche modo dura ancora. “Improvvisamente - racconta **Lovelli** – si sono accesi sulla città i riflettori di tutti i mass media nazionali e internazionali, perchè un fatto come quello non si era mai visto e sentito e Novi venne indissolubilmente legata a quella tragedia. Novi uguale Erika. Ho lottato anni per rompere quel cerchio e ora il decimo anniversario non gioca certo a favore di questa lotta. Ci fu un dibattito, qualche giorno dopo l’arresto dei due ragazzi, al teatro Ilva con tutte le televisioni nazionali presenti e così siamo diventati la capitale del disagio giovanile.”

Lovelli è un politico della razza forte ex Pci, in una città dove non è mai passata la Lega e dove il riformismo socialista se lo sono inventati quando il crack industriale degli anni Novanta stava mettendo in mutande la classe operaia delle grandi fabbriche basso piemontesi. Ha governato, quindi, l’uscita da un modello sociale economico che sembrava di ferro, nel cuore del Nord Ovest opulento e civile, ma questa storia di Erika e Omar, anche dieci anni dopo, è quella che gli fa tremare di più la voce, ben più della piazza piena di operai in rivolta per i tagli all’Ilva dell’acciaio “Non posso dimenticare il giorno in cui entrai in quella casa piena di sangue, insieme ai carabinieri e vidi quello scempio, non posso dimenticare il padre, dignitoso in un dolore muto, non posso dimenticare la faccia di Erika, chiusa, apatica, distante, prima che scoprissero la verità.” Nessuno può dimenticare, ma la città intorno, dieci anni dopo, in questo inverno di acqua, neve, grigio

silenzioso, sembra voltarsi dall'altra parte. Vuole rimuovere, meglio voltarsi verso l'Outlet con il parcheggio che rigurgita di auto posteggiate ad ogni ora, in ogni giorno. Erika e Omar, opera del Diavolo.

WWW.ANSA.IT 18.02.2011

Dieci anni fa massacro Novi, Erika a un passo da libertà

Il padre vorrebbe riaccoglierla nella casa dove ci fu il delitto

Renato Botto

TORINO - Erika De Nardo conta i giorni che le mancano per tornare in libertà. Fra poco più di un anno potrà lasciare il carcere dove sta finendo di scontare la pena per il duplice omicidio della madre e del fratellino, compiuto nella loro casa di Novi Ligure (Alessandria), il 21 febbraio 2001, esattamente dieci anni fa. Un massacro come molti definirono - e ricordano tuttora - quel delitto; "una mattanza", come dissero, con gli occhi sbarrati, i primi soccorritori dopo essere stati sul luogo del crimine. Susy Cassini, 41 anni, e il figlio Gianluca, di 11, morirono massacrati da 97 coltellate, per mano di Erika, che allora aveva sedici anni, e del suo 'fidanzatino' Omar, all'epoca diciassettenne.

Lui è tornato in libertà l'anno scorso, ha lasciato il carcere di Asti e il Piemonte, spera che nessuno più lo cerchi per parlare di quei giorni. "Voglio solo essere lasciato in pace", aveva detto. "Uno degli episodi più drammaticamente inquietanti della storia giudiziaria del nostro Paese", così scrissero i giudici della Corte d'Appello per i minori di Torino confermando le condanne (16 anni per lei, 14 per lui), poi ridotte per effetto dell'indulto e degli sconti di pena. Erika aspetta di riassaporare la libertà. Vuole cominciare una nuova vita, avrebbe confidato di volersi costruire una famiglia e diventare mamma.

A Novi Ligure si dice che il padre, l'ingegner Francesco De Nardo, si prepara a riaccoglierla a casa, in quella stessa "villetta degli orrori", al quartiere Lodolino, dove è tornato a vivere, subito dopo il dissequestro. E' una prospettiva che turba molti novesi: faticano ad accettare l'idea che quella ragazza, diventata una giovane donna, possa tornare tra di loro dopo tanta ferocia, fanno fatica a convincersi che sia davvero diventata un'altra persona.

Ma il padre non ha mai abbandonato Erika, è sempre andato a trovarla in carcere, prima a Milano, all'istituto per minori 'Beccaria', poi a Verziano (Brescia) dove la giovane si è prima diplomata e poi laureata in Lettere con una tesi sul pensiero filosofico di Socrate.

Cinque anni fa i suoi legali avevano chiesto la libertà condizionale perché potesse essere ospitata in una comunità di recupero. Richiesta respinta dalla Cassazione perché, secondo i giudici della Suprema Corte, non si era ancora ravveduta.

"Chi siano oggi Omar ed Erika è difficile dirlo - scrive sul suo sito Massimo Picozzi, il criminologo che fu consulente della difesa della ragazza - ed è del tutto improbabile che commettano altri reati ma hanno compreso l'enormità del loro gesto? Il senso di colpa ha messo radici nel loro cuore?". Il decennale, lunedì prossimo, riapre le ferite di Novi.

"Temo che la ricorrenza ci farà tornare a parlare di quel delitto, più ancora quando Erika uscirà dal carcere - dice il deputato del Pd **Mario Lovelli**, nel 2001 sindaco di Novi -. Per la città furono giorni traumatici, c'è

voluto tempo per metabolizzare la tragedia. Ricordo il giorno dopo il delitto, la reazione strumentale della Lega Nord e di Forza Italia, quando non si conosceva ancora la verità".

C'era stato un consiglio comunale infuocato, molti esponenti del centrodestra chiedevano di usare la mano pesante contro gli immigrati clandestini. Si pensava che gli assassini fossero extracomunitari, "albanesi entrati in casa per compiere una rapina": così aveva raccontato ai Carabinieri Erika, l'unica scampata perché il padre era fuori casa, a giocare a calcetto con amici e colleghi.

La ragazza sperava di depistare gli investigatori, ma i sospetti caddero presto su di lei e sul 'fidanzatino'. La 'coppia diabolica' fu incastrata da una cimice messa in caserma, in una pausa dell'interrogatorio, e da una telefonata intercettata: "Ce la faremo, ci stanno credendo", aveva detto Erika a Omar. Ma la terribile verità era già stata scoperta.

REALITY NEWS.IT 21.02.2011

Erika e Omar il buio da dimenticare

«MI COLPIRONO gli occhi di entrambi, della mamma e del bambino. Erano occhi increduli e addolorati. Con il professor Pierucci iniziammo l'autopsia alle otto del mattino e la terminammo alle quattro del pomeriggio. Sui due corpi contammo in tutto 94 coltellate». La commozione ovatta la voce di Lella Carlesi, il medico legale di Pavia che con Giovanni Pierucci eseguì l'autopsia sui corpi straziati di Susy Cassini e di Gianluca, il suo bambino di undici anni. Uccisi da Erika, figlia e sorella, e da Omar, suo fidanzato e complice. Dieci anni dopo la notte orrida del 21 febbraio 2001: il massacro di Novi Ligure.

I CAPELLI SCIOLTI, le lunghe mani delicate difficili da immaginare mentre brandiscono un coltello, il soprannome «Principessa» appiccicatele addosso dalle compagne di pena. Erika De Nardo si avvia verso la libertà. Da tempo beve quel dolce vino a brevi sorsate periodiche. Una volta al mese sente chiudersi alle sue spalle il portone del carcere di Verziano, un pugno di chilometri da Brescia, e va a trascorrere una giornata in una comunità protetta. Sono gli ultimi spiccioli di detenzione. Sarà definitivamente libera fra poco, forse già entro l'anno, grazie alla buona condotta, all'indulto, al gioco degli sconti di pena. Nel registro del bene è annotata anche la laurea in filosofia, uno scintillante 110 con il serto della lode, tesi su «Socrate e la ricerca della verità negli scritti platonici». Usufruisce di permessi regolari, dopo quello goduto nel 2006 per giocare una partita a pallavolo nell'oratorio di Boffalora, nel Bresciano, che provocò polemiche e il riaccendersi violento dei riflettori sull'ex ragazzina di Novi. Negli stessi giorni la Cassazione le negava l'affidamento a una comunità terapeutica con la motivazione che non si era «ravveduta» del crimine, non aveva «maturato un vero, completo senso di colpa per le atrocità commesse».

HA 27 ANNI, non ne aveva ancora compiuti diciassette quando si scatenò contro la madre e il fratellino. «Mi diede — ricorda Graziana Calcagno, al tempo procuratore dei minorenni a Torino — un' impressione di grande freddezza, di grande distacco, come di una persona lontana che sembrava non volere o non potere comunicare». E oggi? «E' molto tranquilla — assicura da tempo Giuliana Merani, vivace, mai doma nonna materna —. E' diversa. E' migliorata. E' troppo attaccata al padre e a me, alla nonna. Me la sono cresciuta. Mi manca. Anche se sono sempre stata una nonna moderna, non sto lì a fare troppe moine». Omar Favaro si avvia a compiere 28 anni. Ha scontato i suoi 14 anni, da quasi un anno è libero. «Chissà — si chiede — se riuscirò ad avere una vita normale? Chissà se in futuro potrò camminare in strada senza essere riconosciuto».

«E' sempre mia figlia. Sono pronto a riaccoglierla in casa». Francesco De Nardo è l'uomo di sempre. Lo schivo ingegnere calabrese continua il suo lavoro di dirigente alla Pernigotti, mai una parola in pubblico sulla figlia, la visita in carcere ogni domenica, i fiori sempre freschi sulle tombe appaiate della moglie e di Gianluca. Il tempo di riverniciare i muri imbrattati di sangue e quell'uomo silenzioso è tornato a vivere nella villetta a due piani color salmone in via Dacatra.

DIECI ANNI. Vissuti pesantemente dalla città che ha metabolizzato senza dimenticare. «Per anni — dice, amaro, un impiegato comunale —, quando parlavo con colleghi di fuori, mi sentivo chiedere se negli ultimi giorni avevano ammazzato qualcuno». Eredità greve quella di Erika e Omar, binomio indissolubile negli atti giudiziari come nell'immaginario collettivo. Eredità pesante da portare. Aspra. La città dei campionissimi Coppi e Girardengo, del museo del ciclismo, dei cioccolatini («Svizzero? No, Novi», insegnava la pubblicità), dei torroni Pernigotti, delle caramelle Elah e Dufour, del vino Gavi. Ma no è la città di Omar e soprattutto di Erika.

S'INFIAMMA, s'indigna il sindaco Lorenzo Robbiano: «Basta, per piacere. La città è stufa. Novi è una città tranquilla, che lavora e che con il lavoro è cresciuta. Viviamo in un Paese in crisi, che ha bisogno di positività, e siamo ancora qui a parlare di cose come questa, moralmente schifose». Più pacato il sindaco del tempo, **Mario Lovelli**, oggi deputato del Pd: «Mi capita ancora che alla Camera qualcuno mi chieda del fatto. Rimane una ferita che ha sconvolto la città e, purtroppo, l'ha segnata per sempre. Novi ha superato ma non dimenticato. Non è l'anniversario in sé, questo decennale che presto o tardi sarebbe arrivato e che passerà. Farà più discutere l'eventuale ritorno di Erika». Erika, il ritorno. Fra poco.

NOVIONLINE.NET 22.02.2011

Intervento di Mario Lovelli

INTERPELLANZA URGENTE SUL TERZO VALICO DEI GIOVI

Red.

Questa settimana alla Camera dei Deputati sarà discussa un'interpellanza urgente presentata dal deputato del Pd **Mario Lovelli** al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per sapere se il Governo, nonostante i ritardi, intenda dare ancora attuazione al progetto del Terzo Valico dei Giovi.

Infatti, ad un anno di distanza dalla cerimonia di inaugurazione per l'avvio dei lavori del I lotto del Terzo Valico ferroviario Genova-Milano, svoltasi alla stazione ferroviaria di Genova Sampierdarena, alla presenza di Ministri e dei vertici aziendali del gruppo FSI Spa, nessuna opera finalizzata alla realizzazione della linea ferroviaria ad Alta Velocità è stata ancora messa in atto. Ciò, sebbene il CIPE - Comitato Interministeriale per la programmazione economica- abbia approvato, lo scorso novembre, l'assegnazione di un finanziamento pari a 500 milioni di euro per la messa in opera della prima fase costruttiva dell'intervento. Secondo le notizie apparse su vari organi d'informazione, la causa dello stallo sarebbe legata ad un contenzioso irrisolto tra il consorzio Cociv, concessionario dei lavori, e Rfi, stazione appaltante. Nell'interpellanza si chiede quindi se sussista ancora la volontà dell'Esecutivo per il completamento del progetto e quale sia lo stato del contenzioso in atto tra Rfi e il concessionario Cociv. Così **Lovelli**: *"La realizzazione del Terzo Valico dei Giovi, risulta essere un tassello fondamentale per il completamento ed il decollo del corridoio europeo 24 Genova-Rotterdam, che prevede la realizzazione di una rete ferroviaria di collegamento tra i due porti europei. Il tratto passante per la Confederazione elvetica è stato già in buona parte realizzato, mentre al contrario, i lavori per la realizzazione del tratto italiano non sono mai effettivamente cominciati, nonostante l'enfasi propagandistica data all'inaugurazione dei lavori. Il Governo continua a chiacchierare di grandi opere, mentre nel frattempo milioni di pendolari subiscono le scelte di FS finalizzate al taglio dei treni. Insomma: non si utilizzano al meglio le reti esistenti e non si dà seguito agli accordi con gli enti locali per le opere compensative del terzo valico. E' giunto il momento che l'Esecutivo chiarisca definitivamente in Parlamento".*

WWW.GIORNAL.IT 22.02.2011

Interpellanza dell'On. Lovelli

Il Terzo Valico procede?

Questa settimana alla Camera dei Deputati sarà discussa un'interpellanza urgente presentata dall'**On. Mario Lovelli** al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per sapere se il Governo, nonostante i ritardi, intenda dare ancora attuazione al progetto del Terzo Valico dei Giovi.

Ad un anno di distanza dalla cerimonia di inaugurazione per l'avvio dei lavori del I lotto del Terzo Valico ferroviario Genova-Milano, svoltasi alla stazione ferroviaria di Genova Sampierdarena, alla presenza di Ministri e dei vertici aziendali del gruppo FSI Spa, nessuna opera finalizzata alla realizzazione della linea ferroviaria ad Alta Velocità è stata ancora messa in atto. Tutto ciò nonostante l'assegnazione di un finanziamento pari a 500 milioni di euro approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Econo (CIPE).

Secondo le notizie apparse su vari organi d'informazione la causa dello stallo sarebbe legata ad un contenzioso irrisolto tra il Consorzio COCIV, concessionario dei lavori, e RFI, stazione appaltante. Nell'interpellanza si chiede quindi se sussista ancora la volontà dell'Esecutivo per il completamento del progetto e quale sia lo stato del contenzioso in atto tra RFI e il concessionario COCIV.

Come evidenziato da **Lovelli**: *“La realizzazione del Terzo Valico dei Giovi risulta essere un tassello fondamentale per il completamento ed il decollo del Corridoio Europeo 24 Genova-Rotterdam, che prevede la realizzazione di una rete ferroviaria di collegamento tra i due porti europei. Il tratto passante per la Confederazione Elvetica è stato già in buona parte realizzato, mentre al contrario, i lavori per la realizzazione del tratto italiano non sono mai effettivamente cominciati, nonostante l'enfasi propagandistica data all'inaugurazione dei lavori. Il Governo continua a chiacchierare di grandi opere, mentre nel frattempo milioni di pendolari subiscono le scelte di FS finalizzate al taglio dei treni. Insomma: non si utilizzano al meglio le reti esistenti e non si dà seguito agli accordi con gli enti locali per le opere compensative del terzo valico”.*

WWW.OGGICRONACA.IT

NOVI LIGURE: Ma il Governo vuole davvero il Terzo Valico?

In settimana la risposta a Lovelli

Questa settimana alla Camera dei Deputati sarà discussa un'interpellanza urgente presentata da **Mario Lovelli** al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per sapere se il Governo, nonostante i ritardi, intenda dare ancora attuazione al progetto del Terzo Valico dei Giovi. Infatti, ad un anno di distanza dalla cerimonia di inaugurazione per l'avvio dei lavori del I° lotto del Terzo Valico ferroviario Genova-Milano, svoltasi alla stazione ferroviaria di Genova Sampierdarena, alla presenza di Ministri e dei vertici aziendali del gruppo FSI Spa, nessuna opera finalizzata alla realizzazione della linea ferroviaria ad Alta Velocità è stata ancora messa in atto.

La Stampa AI 24.02.2011

Alla Camera

L'interpellanza di Lovelli slitta

M. P.

Slitta alla prossima settimana la discussione di un'interpellanza urgente sul Terzo valico alla Camera dei deputati promossa da **Mario Lovelli** (Pd) e da altri parlamentari. Il rinvio è stato provocato dall'iniziativa del governo che ha posto la fiducia al decreto «Milleproroghe » e il cui dibattito si protrarrà fino a venerdì, modificando così programma dei lavori come era stato in precedenza fissato.

Il Novese 24.02.2011

Terzo Valico, il grande desaparecido

L'opera, presentata in pompa magna, va a rimorchio della Treviglio- Brescia e della Lega

Franco Manzitti

Il Terzo Valico? Un anno fa, in pompa magna, due ministri, Altero Matteoli dei Trasporti e l'oramai ex dello Sviluppo, Claudio Scajola, lo avevano inaugurato con una doppia cerimonia in un grande scalo ferroviario genovese, il Campasse Terza, quarta, quinta inaugurazione che fosse, sembrava la famosa volta buona con due grandi capannoni allestiti apposta tra i binari del nodo genovese con tanto di plastici e presenza di tutte le autorità possibili e immaginabili. Correva l'8 febbraio 2010 e quella spinta avrebbe finalmente aperto i lavori su tutta la linea con tanto di timbri del Cipe, che aveva già deliberato i 720 milioni di euro del primo lotto, del presidente del Consiglio e della Corte dei Conti. Ma cosa è successo allora, che nulla si è mosso? Un anno esatto dopo si potrebbe cantare la famosa canzone di Charles Aznavour: come è triste Venezia soltanto un anno dopo... Come è triste il Terzo Valico soltanto un anno dopo, neppure un bullone è stato avvitato, neppure una zolla è stata rimossa da Genova a Novi Ligure, lungo il tracciato di 52 chilometri della nuova linea.

È successo che le Ferrovie, al comando dello spietato Mauro Moretti hanno subordinato la partenza dei cantieri del Terzo Valico a quelli della Treviglio-Brescia, un segmento della linea ad alta velocità Milano-Verona. Per il Terzo Valico tutto è pronto, il finanziamento iniziale, la conformazione dei lotti costruttivi, il contratto tra Rfi e il General Contractor dell'Impregilo, perfino l'individuazione dei siti dove sarà depositato il materiale di scavo dei primi lavori. Ma per la Treviglio Brescia non è così, il contratto non è pronto tra Rfi e il General Contractor scelto per la costruzione di questi 62 chilometri non è ancora perfezionato. E allora disco rosso. I cantieri liguri e piemontesi che potrebbero partire sono fermi perché le Ferrovie li hanno messi a rimorchio della Treviglio-Brescia, con una mossa impreveduta che ha molte chiavi di lettura.

La prima è che la mancanza di convinzione delle Ferrovie sul Terzo Valico ha finito con il prevalere ancora una volta, malgrado le decisioni tecniche politiche, inventando la gabola dell'abbinamento tra due linee che tra l'altro fanno parte di corridoi europei diversi, il "5" per la Genova-Novì, il "6" per la Treviglio-Brescia.

La seconda lettura è più capziosa e "politica", non richiama ancora una volta gli umori di Moretti, ma piuttosto la strategia della Lega Nord, che nel frattempo ha conquistato il Piemonte con l'elezione di Cota e vuol far pesare tutta la sua forza di governo anche nella provincia di Alessandria che resiste in mano al centrosinistra. L'infrastruttura che scavallerebbe l'Appennino, sturando il porto di Genova e trapassando poi due

regioni, il Piemonte e la Lombardia, governate dal centro destra e con la Lega in avanzata forte, deve essere "governata" dal potere imperante sul territorio. Perché dare un vantaggio strategico all'opposizione in Piemonte e Lombardia, perché aggiungere un tassello nella mappa infrastrutturale che soprattutto il Basso Piemonte, aspetta per disegnare il suo nuovo sviluppo? Che aspettino il trenino bresciano, tanto hanno già aspettato per decenni che la linea si sbloccasse! Inoltre le infrastrutture e il loro dipanamento sono una bella greppia per i lombardi che, una volta conquistato il potere, non sono mica diversi dagli altri e la ragnatela delle società mette a disposizione un bel lotto di poltrone: le vogliamo lasciare ai soliti o non è meglio riservarle alla nuova classe di potere rimontante?

La inedita subordinata ultrapadana sembra uno schiaffo soprattutto per la Liguria che resiste al di là dei Giovi con il suo governo di centrosinistra, ma picchia sul punto dolente di una alleanza ligure piemontese e in particolare ligure alessandrina, che sta già prendendo altri schiaffi.

Che dire della vicenda di Siala, la società che, pensata a metà degli anni Novanta da Fabrizio Palenzona e Daniele Borioli, oggi segretario Pd alessandrino, ieri assessore regionale ai Trasporti, sta affondando in un mare di polemiche. Prima l'ha silurata il presidente regionale ligure Claudio Burlando, che non voleva pagare più la quota di partecipazione ed ha fatto dimettere dalla presidenza niente meno che Palenzona. Ricucito con lo spago quello strappo, il secondo siluro l'ha tirato la regione Piemonte, chiedendo che si passasse dalla forma societaria a una Fondazione. Come dire: quell'accordo, vitale per collegare la pianura con lo sbocco al mare non solo con le linee ferroviarie e in particolare con il retroporto di Alessandria, un business da 80 milioni di euro che stanno cercando di mandare a picco manco fosse in mezzo al Mediterraneo e non nella pianura, ce lo gestiamo noi e guai a chi lo tocca. Ecco allora lo stop a tutta la procedura che uomini di buona volontà da Genova e da Alessandria, come, appunto Daniele Borioli e **Mario Lovelli** di qua e Sandro Carena, di là, il dirigente portuale genovese delegato alla partita infrastrutture (e intervistato dal nostro settimanale quindici giorni fa), stavano spingendo nell'interesse dei due territori collegati. Se il freno che sta facendo fermare, come in quelle lunghe scivolate sui binari che sembrano non essere decisive ma poi portano alla improvvisa e totale immobilità del treno, è oramai tirato sulla direttrice Genova-Alessandria, l'altro freno, quello della "subordinata di Treviglio" riguarda un'opera che stava già viaggiando bene anche secondo le dichiarazioni dell'assessore lombardo ai Trasporti Raffaele Cattaneo con due finanziamenti, quello da 1.131 miliardi dedicato al primo lotto costitutivo, già stanziato e con il secondo di 919 milioni di euro, garantiti dal Governo, in modo che la tratta, di 62 chilometri non interrompa i lavori previsti fino al 2019, data della conclusione. Questo pezzo di Alta Velocità, 300 chilometri di velocità all'ora, fa parte di una linea già parzialmente costruita, la Milano-Verona, 165 chilometri, che funziona da Milano a, appunto, Treviglio. Mentre il Terzo Valico aspetta da cento anni e, più concretamente, dal 1990, anno di costituzione del Cociv, il Consorzio che rappresenta i general contractor dell'Opera, la Milano-Treviglio, data 1995. Quel primo pezzo fino a Treviglio è stato inaugurato il 2 luglio 2007 ed è costato 557 milioni di euro, con uno sconto di quasi 200 sulle previsioni. Per far partire la Treviglio-Brescia deve essere perfezionato il contratto tra Rfi e General Contractor, con un'operazione simile a quella che il Terzo Valico, in un silenzio quasi totale, ha compiuto già per intero. Solo nei giorni scorsi l'assessore alle Infrastrutture della Regione Liguria, Raffaella Paita ha annunciato gli ultimi passaggi decisivi degli accordi per far partire i cantieri sotto la regia del commissario straordinario dell'opera, l'ingegner Vittorio Lupi. Per innescare i cantieri da Novi a Genova era necessario che si facesse un accordo sul luogo dove scaricare lo scavo dei lavori iniziali che saranno le strade di accesso alle zone in cui cominceranno a muoversi gli operai. Il materiale sarà portato sulla costa genovese nell'area della Fincantieri che aspetta di riempire il suo fronte a mare per incrementare la base di lavoro secondo un patto che a Genova era molto atteso. Saranno circa 400 mila metri cubi di materiale scavato in Valpolcevera per tracciare la prima strada di accesso ai cantieri del terzo valico. In Piemonte quei siti sono già stati individuati da tempo. Gli altri accordi propedeutici, preparati per il Terzo Valico, riguardano gli accordi all'interno del Consorzio dei General Contractor, dove spicca Impregilo, e infine c'è il contratto tra Rfi e il Consorzio, che rappresentava la questione più spinosa, perché implicava tutta la revisione dei prezzi, i loro aggiornamenti e le clausole, il cui rispetto accompagnerà tutta la costruzione del

primo lotto. Era stata preventivata una cifra, ora è stata modificata, ma il meccanismo prevede che la cifra pattuita per ogni singola voce non può più essere modificata, se no salta tutto. Questo è il lavoro che il Terzo Valico ha perfezionato fino all'ultima virgola e che, invece, la Treviglio-Brescia non ha ancora chiuso. Andare a rimorchio della tratta lumbard significa perdere ancora quanto tempo? Le previsioni ottimistiche ligure parlano di un mese, un mese e mezzo, nella prossima primavera, per aprire i cantieri che significherebbe incominciare i lavori delle strade di accesso tanto a Genova, ValPolcevera quanto a Novi Ligure e nella vai di Lemme. Ciò potrebbe essere fatto anche senza che parta la locomotiva di Treviglio? Secondo una interpretazione romana, il commissario straordinario potrebbe decidere la partenza - visto che tutto è pronto - anche autonomamente, usando i poteri straordinari che la legge gli concede. Ma, trattandosi del Terzo Valico, tutto è possibile anche se il via significherebbe una operazione a cui nessuno oggi può rinunciare: l'immediata, assunzione di centinaia di addetti, prima, impiegati e tecnici per le basi logistiche di partenza, poi la mano d'opera... ma noi siamo a rimorchio e tutti tacciano. In carrozza e nelle stazioni.

WWW.NOVIONLINE.NET 25.02.2011

LA PECORA NERA

Attaccati al treno...

Ermanno Ceconetto

Una volta si diceva al tram, ma oggi meglio il treno, visto che viaggia lento.

Basta dare un'occhiata all'inchiesta di AltroConsumo sull'Alta Velocità per capire come siamo messi in Italia su questa novità.

Anzi mi ha fatto ridere (anche se forse ci sarebbe da piangere) il blitz di Tremonti, Angeletti e Bonanni per constatare le difficoltà di un viaggio in treno da Milano a Reggio Calabria.

Del resto basta esser un pendolare, studente o lavoratore non importa, per conoscere in che stato versano oramai i treni e le ferrovie dello Stato e basta chiedere ad uno di noi.

Un mondo in netto contrasto con chi continua a sostenere le grandi opere.

Il 10 febbraio scorso, il viaggio dei due sindacalisti è servito per sottolineare al Ministro dell'Economia la necessità che vi sia una maggiore attenzione verso il sud che punti su uno sviluppo fondato sulla dotazione infrastrutturale.

Ma leggendo l'inchiesta di AltroConsumo (<http://www.altroconsumo.it/treni/alta-velocita-solo-di-nome-s300563.htm>) emerge che la situazione è drammatica in tutto il paese, non solo al sud.

Risultati sconfortanti che riguardano sia i treni pendolari, che i Frecciabianca ed i Frecciarossa

I primi, nelle stazioni prese in esame, hanno raggiunto il traguardo di ben 65% di convogli non arrivati nei tempi previsti, uno su cinque aveva un ritardo tra i 5 e i 15 minuti ed il 5% è andato oltre il quarto d'ora.

Milano Centrale le batte tutte: il 92% dei treni pendolari arriva "puntualmente" in ritardo.

E ciò nonostante hanno avuto il coraggio di applicare il 20% di aumento sugli abbonamenti ed un corposo ritocco alle altre tariffe, giustificandolo con i tagli alle Regioni.

Non va meglio al Frecciabianca: tre treni su quattro sono in ritardo, con una media di 23 minuti di attesa.

Stessa sorte tocca all'AltaVelocità Frecciarossa, che arriva in ritardo una volta su due.

Dati che dovrebbero far riflettere chi parla tanto non solo di smog nelle grandi città, ma anche chi sostiene l'esigenza di determinate grandi opere.

Se da un lato è chiaro perchè molti pendolari sono costretti ad usare l'auto, se vogliono esser sicuri di arrivare in orario al lavoro, viceversa non appare altrettanto limpido come si possa chiedere insistentemente l'avvio di opere come il Ponte sullo Stretto od il Terzo Valico.

Chi oggi parla di polveri sottili e di inquinamento, dovrebbe pretendere un servizio ferroviario esemplare e

non solo applicare eco-tasse o chiudere le città al traffico, mentre è di pochi giorni fa l'interrogazione dell'on. Lovelli sull'attuazione del Terzo Valico.

Non mi è chiara la relazione che ho letto fra grandi opere e disagi dei pendolari.

Cito testualmente:

"La realizzazione del Terzo Valico dei Giovi risulta essere un tassello fondamentale per il completamento ed il decollo del corridoio europeo 24 Genova-Rotterdam, che prevede la realizzazione di una rete ferroviaria di collegamento tra i due porti europei.

Il tratto passante per la Confederazione elvetica è stato già in buona parte realizzato, mentre al contrario, i lavori per la realizzazione del tratto italiano non sono mai effettivamente cominciati, nonostante l'enfasi propagandistica data all'inaugurazione dei lavori.

Il Governo continua a chiacchierare di grandi opere, mentre nel frattempo milioni di pendolari subiscono le scelte di FS finalizzate al taglio dei treni.

Insomma: non si utilizzano al meglio le reti esistenti e non si dà seguito agli accordi con gli enti locali per le opere compensative del terzo valico.

E' giunto il momento che l'Esecutivo chiarisca definitivamente in Parlamento"

Enfasi politica a parte, che ovviamente è il mestiere di chi è all'opposizione, non ho capito la frase: *"Il Governo continua a chiacchierare di grandi opere, mentre nel frattempo milioni di pendolari subiscono le scelte di FS finalizzate al taglio dei treni"*

Viene quasi da pensare che è colpa della mancata realizzazione delle grandi opere se noi pendolari stiamo subendo un costante ritardo del 65% dei treni a noi riservati ed un continuo aumento delle tariffe.

L'on. Lovelli continua: *"Insomma: non si utilizzano al meglio le reti esistenti e non si dà seguito agli accordi con gli enti locali per le opere compensative del terzo valico"*

Sembra quasi la conferma del mio sospetto, non fosse per quell'accento alle opere compensative...

Già perchè alla fine ciò che interessa alle amministrazioni locali non è certo il Terzo Valico o l'AltaVelocità, sono le opere compensative, per poter realizzare quelle modifiche urbane che con l'attuale situazione economica sono impensabili.

Per presentarsi poi, fra qualche anno, davanti agli elettori dicendo: "Noi abbiamo fatto! Nonostante il Governo brutto e cattivo"

Del resto non è già la storia di oggi? A Novi pochi mesi fa non cinguettavano che nonostante i tagli, il Comune aveva anche destinato fondi per giardini e centri sportivi?

Figuriamoci se arrivano i soldi del CIPE...

Tutto il resto è noia, potrebbe cantare Califano, ma qui tutto il resto appare un dettaglio ininfluenza, rispetto alle opere compensative

Un dettaglio che il FrecciaRossa su due, nonostante il prezzo, arriva in ritardo

Una coincidenza che sarà lo stesso treno che un domani dovrà percorrere la tratta Genova-Milano, sminuendo parte del vantaggiosi presupposti su cui si basa il progetto.

Una quisquilia che si dovranno trovare i soldi per il quadruplicamento della Tortona-Voghera e l'adeguamento della tratta della Alessandria-Novati Ligure, pena arrivare a Tortona velocissimi e procedere a lumaca fino a Voghera

Un'inezia che per fare quest'opera ciclopica si spenderanno miliardi di euro di soldi pubblici (visto che di privati manco l'ombra), soldi che andranno ad accrescere il debito pubblico e quindi toglieranno risorse ai Comuni

La cosa importante è realizzare le opere compensative, quasi come una droga.

E mettiamoci pure di mezzo i pendolari, già incazzati di loro con le FS per un servizio da carro bestiame, nella speranza che sostengano anche loro la causa del "Big Hole", del grande buco...

Ma davvero, caro onorevole, lei pensa che la soluzione ai nostri disagi sia l'AltaVelocità?

Secondo me sarà ancora peggio, perchè i convogli dell'AV andranno a congestionare una rete già disorganizzata ed al collasso.

Ed ovviamente gli AV avranno priorità su tutti gli altri treni e quindi i ritardi si andranno ad accumulare fino all'ultima ruota del carro, che in questo caso sono i convogli di noi pendolari

Sia chiaro che chi scrive non è sicuramente un fanatico ecologista.

Adoro la ValBorbera (ci sono cresciuto), ma sono favorevole all'eolico o alle centrali idroelettriche, se fatte con criterio, perchè potrebbero portare lavoro in una valle che sta morendo.

Non amo la caccia, ma non la ritengo un danno per la natura, se ben regolamentata

Sono scettico sul nucleare, ma non contrario a priori

E potrei andare avanti con altri esempi, per chiarire che la mia non è una presa di posizione oltranzista, ma solo di buon senso

Perchè non fate una bella assemblea pubblica per capire se veramente la gente vuole il "big hole", per ascoltare il territorio e non solo la brama di soldi pubblici?

Quei 500 milioni stanziati per il primo lotto potrebbero esser usati per sistemare la rete ferroviaria, ristrutturare le stazioni e migliorare il trasporto.

Oppure bisogna sempre fare "pansa e stacca"?