

IL TERZO VALICO FERROVIARIO DEI GIOVI

Linea ferroviaria AV/AC "Milano – Genova"

ELEMENTI DI CRITICITA' E RAPPORTI CON IL TERRITORIO

Novi Ligure, Lunedì 1 luglio 2013



Linea Av/AC Milano Genova
Terzo Valico dei Giovi

I contenuti del progetto esecutivo

L'opera in progetto nel contesto internazionale: il nuovo corridoio 6



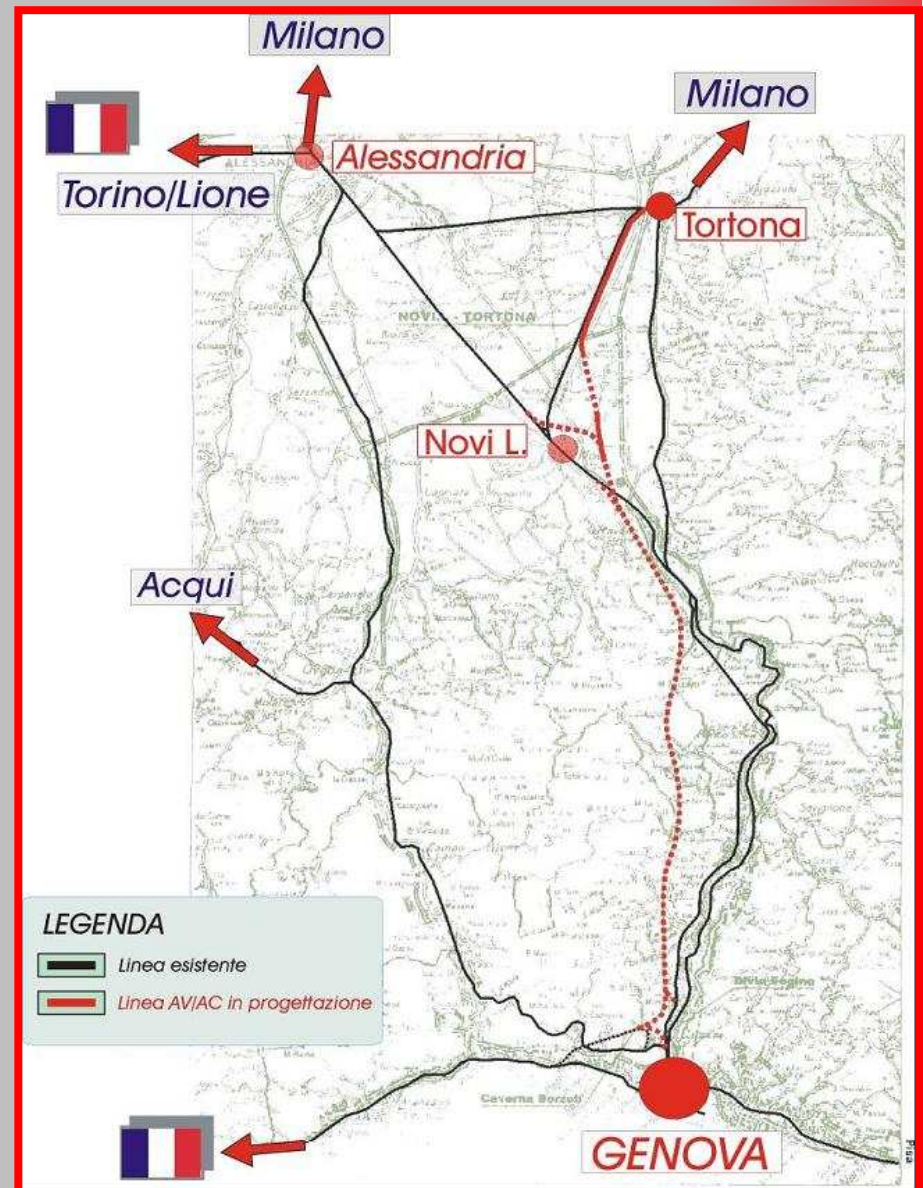
- ① Corridoio Baltico - Adriatico
- ③ Corridoio Mediterraneo
- ⑤ Corridoio Helsinki - Valletta
- ⑥ Corridoio Genova - Rotterdam



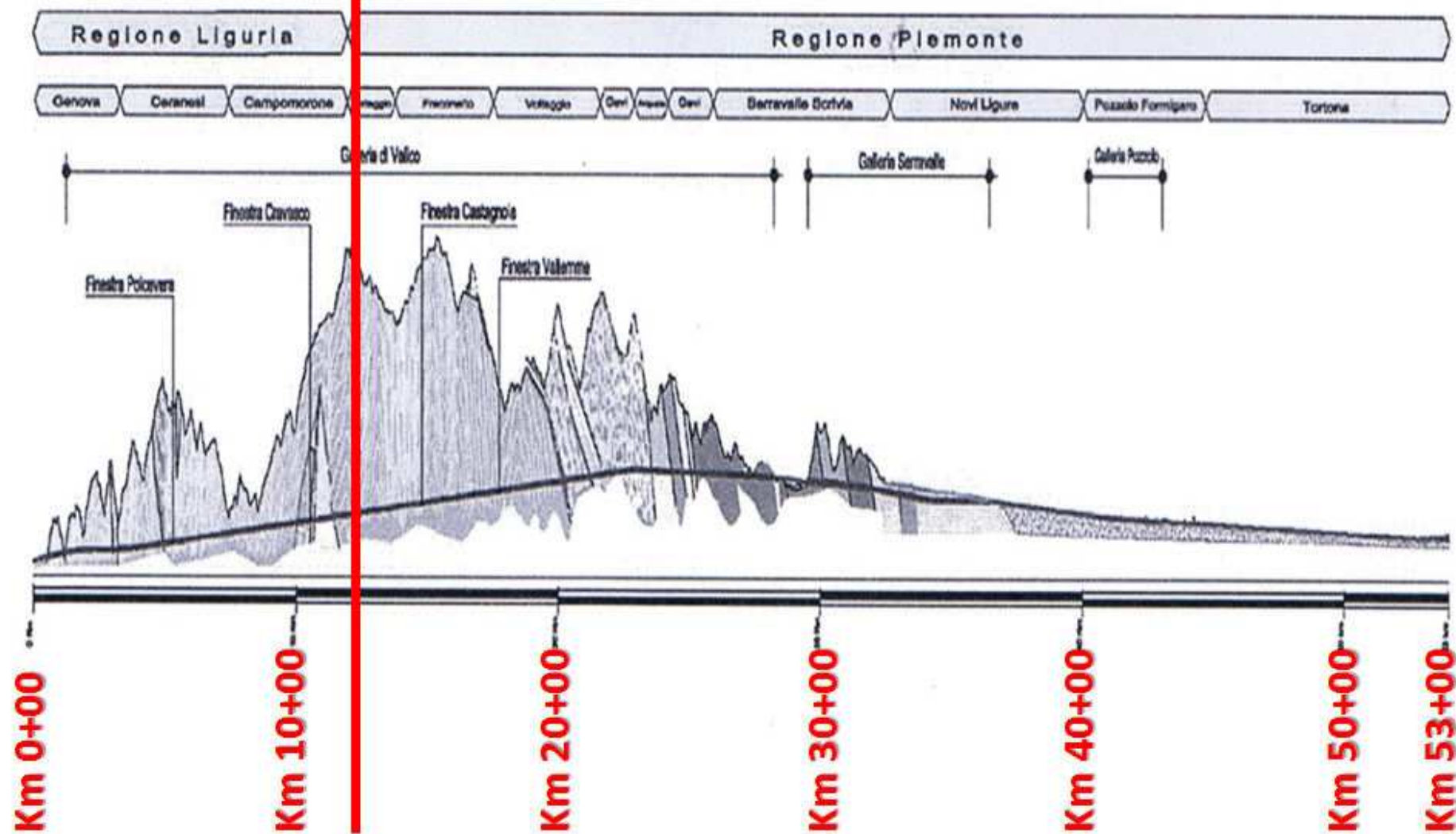
Il progetto AV/AC Linea ferroviaria MI-GE terzo valico dei Giovi

Lungh. linea: km 53 + Km 6,5 (*shunt*)
Lungh. interconnessioni: km 25
Lungh. gallerie: km 38 + km 5,5 (*shunt*)
Lungh. superf. : Km 15 + km 1 (*shunt*)
Pendenza max: 12,5‰
Vel. di progetto: 200-250 km/h
Vel. di progetto interconn.: 160 km/h
Lungh. totale finestre: km 7,3

Per quanto riguarda la tratta piemontese, la lunghezza complessiva del tracciato è di km 47,5 (di cui km 6,5 *shunt*), di cui km 31 km in galleria (naturale ed artificiale di cui 5,5 *shunt*) e 16 km all'aperto.



Il progetto AV/AC Linea ferroviaria MI-GE terzo valico dei Giovi



L'iter approvativo il piano di finanziamento dell'opera e la suddivisione in lotti del progetto AV/AC Linea ferroviaria MI-GE (3° valico dei Giovi)

L'intervento è stato presentato ai sensi della c.d. Legge Obiettivo (legge n. 443/2001 Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive) ed ha rispettato il seguente *iter* approvativo:

1. approvazione progetto preliminare - Delibera C.I.P.E n. 78/2003;
2. approvazione progetto definitivo - Delibera C.I.P.E n. 80/2006;
3. finanziamento e realizzazione per lotti successivi non funzionali – Delibere C.I.P.E. n. 101/2009, 83 e 86/2011 – stralcio 240M€ Il lotto ex Delibera C.I.P.E. 18 marzo 2013;

L'opera sarà quindi realizzata per lotti successivi non funzionali secondo il seguente schema:

	Costo dell'opera	Finanziamenti disponibili	Importo residuo da finanziare	1° Lotto	2° Lotto	2° Lotto a gravare su quelli successivi	3° Lotto	4° Lotto	5° Lotto	6° Lotto
Linea AV/AC MI-GE Terzo Valico dei Giovi	6.200 M€	1.679,5 M€	4520,5	640 M€	860 M€	240M€	1.270 M€	1.340 M€	1.200 M€	650 M€

Il 5 giugno 2013 il Governo ha varato il c.d. D.L. «Emergenze» che finanzia l'opera 120 Milioni all'anno per dieci anni da dividersi col Brennero (non si sa in quale misura).

Il 16 giugno 2013 il Governo ha varato il c.d. D.L. «Fare» che definanzia il II lotto dell'opera sottraendole 763 M €.

*Linea AV/AC Milano Genova
Terzo Valico dei Giovi*

*Gli elementi di criticità e
gli impatti sul territorio*

Le criticità dell'opera ferroviaria e gli impatti sui territori

Il primo elemento di criticità è legato alla frammentazione dell'opera per lotti esecutivi non funzionali che rischia di impedire una visione chiara e completa dell'intera opera.

Inoltre la progettazione esecutiva per lotti, in presenza di un progetto definitivo piuttosto carente, rischia di compromettere la possibilità di apportare modifiche migliorative in corso d'opera in quanto i primi lotti eseguiti finirebbero inevitabilmente per condizionare quelli successivi.

Per ovviare a questo grave «vizio di fondo» della progettazione/realizzazione dell'opera sarebbe necessario prevedere già dal II lotto (il I, ad eccezione delle opere di scavo della galleria di Servizio Val Lemme e del pozzo di Loc. Redimero di Arquata Scrivia, prevede sostanzialmente opere di adeguamento stradale propedeutiche all'opera) una progettazione esecutiva completa per l'intera linea.

Per questo motivo, pur essendo ormai nella fase di progettazione esecutiva/realizzazione dell'opera, i Comuni interessati e la Provincia di Alessandria avevano richiesto l'attivazione di un Osservatorio tecnico sul terzo valico in grado di affrontare compiutamente gli aspetti progettuali ed esecutivi dell'opera.

Le criticità dell'opera ferroviaria e gli impatti sui territori

Altri elementi di criticità sono legati al rispetto delle prescrizioni imposte dalla Delibera C.I.P.E. 80/2006 di approvazione del progetto definitivo.

Innanzitutto tale Delibera, oltre a risultare ormai datata rispetto a nuovi «fattori di attenzione ambientale» (ad esempio manca un «piano del rischio radiologico» dell'opera che tenga in considerazione radiazioni uranifere come il *Radon*), presenta alcune lacune che dovranno essere emendate «in corso d'opera» dall'operato dell'Osservatorio ambientale istituito presso il Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare:

- ✓ il piano cave e depositi ed il piano del traffico generato dall'opera;
- ✓ il rischio di rinvenimento di amianto nel corso dello scavo delle gallerie;
- ✓ il rischio di isterilimento delle sorgenti idropotabili provocato dallo scavo delle gallerie;

Al fine di affrontare e fare definitiva chiarezza sui temi citati, i Comuni interessati dal passaggio dell'opera, il 9 marzo u.s., hanno inoltrato alle istituzioni sovraordinate la richiesta di una «moratoria» nei confronti dell'opera.

Le criticità dell'opera ferroviaria e gli impatti sui territori

Di fatto tutti gli elementi di criticità e le problematiche di natura ambientale legate alla progettazione ed alla successiva realizzazione dell'opera sono oggetto di controllo da parte dell'Osservatorio ambientale.

L'Osservatorio ambientale - che è composto dai rappresentanti del M.A.T.T.M. e del M.I.T., da R.F.I., dai rappresentanti delle Regioni e delle Province interessate - fin dalla sua prima istituzione (ottobre 2012) dimostrava, da parte della componente ministeriale, una certa «renitenza» a delocalizzare la propria attività presso i territori interessati e, in prima battuta, non sembrava neppure intenzionato a coinvolgere le A.R.P.A., Liguria e Piemonte, nel ruolo di «accompagnamento ambientale» all'opera (controllo dei monitoraggi ambientali, del S.G.A. di Co.C.I.V., delle misure di sicurezza nei confronti dei lavoratori, delle popolazioni e dell'ambiente durante l'esecuzione dei lavori). Nonostante le pressioni esercitate dagli EE.LL. sull'Osservatorio ambientale e sugli Enti sovraordinati i temi sollevati non venivano affrontati e le preoccupazioni nei confronti delle ricadute negative dell'opera sulle popolazioni e sull'ambiente erano crescenti.

Neppure la convocazione del Presidente l'Osservatorio ambientale alla presenza dei rappresentanti dei Comuni interessati da parte del Prefetto di Alessandria contribuiva a fugare tali preoccupazioni.

Le criticità dell'opera ferroviaria e gli impatti sui territori

L'unica possibilità per i Comuni di far valere le proprie ragioni, a questo punto era rappresentata dall'inserimento del terzo valico all'interno delle opere infrastrutturali strategiche da parte della Regione Piemonte (L.R. 4/2011).

La L. R. 4/2011, *"Promozione di interventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture. Cantieri-Sviluppo-Territorio"* nata in realtà in occasione del «confronto» sul collegamento ferroviario internazionale Torino-Lione, prevede l'istituzione di una cabina di regia politica (*Comitato di pilotaggio*) ed un organo tecnico (*Struttura di coordinamento tecnico-operativa*) con il compito di affrontare le problematiche correlate alla progettazione/realizzazione della linea ferroviaria ed i complessi rapporti tra infrastruttura e territorio coinvolto.

A questo punto – grazie alla fattiva collaborazione di dirigenti e tecnici di Regione, Provincia e di A.R.P.A Piemonte – in forza della L.R. 4/2011 venivano attivati alcuni tavoli tecnici regionali per ciascuna delle tematiche ambientali sollevate dagli EE.LL.. Nel corso di una partecipata riunione, tenutasi a Voltaggio il 20 marzo u.s., si sanciva l'impegno della Regione ad istituire i tavoli tecnici a cui veniva chiamato a partecipare anche il G.C. Co.C.I.V.. Tali tavoli si impegnavano a produrre un primo elaborato entro il 15 luglio (*).

Le criticità dell'opera ferroviaria e gli impatti sui territori

✓ il piano cave e depositi ed il piano del traffico generato dall'opera

I materiali provenienti dagli scavi sul versante piemontese

		scavi totali	smarino: riutilizzo per tipologia					smarino a deposito
			medesimo cantiere		pregiati	rinfiando gallerie	complessivo	non riutilizzato
COP 2	Cantiere Castagnola	1.109.612	46.861	---	----		46.861	1.062.751
COP 1	Cantiere Vallemme	1.102.148	118.671	+25.758	----		144.429	957.719
COP 4	Cantiere Moriassi (tradizionale+TBM)	1.876.994	49.007	+64.635			113.642	1.763.352
COP 5	Cantiere Libarna	413.247	24.978	----	----		24.978	388.270
COP 7	Cantiere Novi Ligure (tradizionale+TBM)	1.240.160	26.244	-210.247	----		-184.003	1.424.163
COP 6	Cantiere Pernigotti	251.251	24.172	---	----		24.172	227.079
COP 8	Cantiere Interconnessione per Torino	2.589.884	478.345	107.178	1.180.744	604.515	2.370.782	219.102
COP 9	Cantiere San Bovo	2.205.763	151.476	696.317	----	928.252	1.776.045	429.718
COP 10	Cantiere Gerbidi	654.625	101.104	----	----	113.570	214.674	439.951
totale		11.443.685	1.020.859	683.641	1.180.744*	1.646.337	4.531.580	6.912.105

**Volumi complessivi derivanti dallo scavo delle gallerie (solo versante piemontese) :
mc 11.443.685 di cui 4.531.580 riutilizzabili e 6.912.105 a deposito**

Le criticità dell'opera ferroviaria e gli impatti sui territori

- ✓ **il piano cave e depositi ed il piano del traffico generato dall'opera**

Il bilancio completo dei materiali trasportati

Volumi complessivi derivanti dallo scavo delle gallerie(versante piemontese):

mc 11.443.685 di cui 4.531.580 riutilizzabili e 6.912.105 a deposito

mc 6.912.105 x 1,6 (i.c. da banco a sciolto) = mc 11.059.368 a deposito

a cui è necessario aggiungere

Volumi di inerti per il confezionamento del c/s per armamento gallerie e realizzazione delle massicciate ferroviarie:

mc 1.778.849 da trasportare ai cantieri operativi

TOTALE MATERIALI DA TRASPORTARE: mc 12.838.217

Considerando la portata di mc 13,5 dagli automezzi utilizzati:

TOTALE AUTOMEZZI IN TRANSITO: 950.979 x 2 transiti = 1.901.958

TOTALE AUTOMEZZI IN TRANSITO (M2 negli 8 anni): 651 automezzi/die

Le criticità dell'opera ferroviaria e gli impatti sui territori

✓ il piano cave e depositi ed il piano del traffico generato dall'opera

Allo stato attuale, sul piano cave e depositi dell'opera presentato da Co.C.I.V., è stata aperta una Conferenza di Servizi presso la Regione Piemonte in data 21 novembre 2012 ai sensi della L.R. 30/1999.

Constata la carenza di un «piano del traffico» è stata richiesta un'integrazione al piano cave e depositi .

Il «piano del traffico» presentato da Co.C.I.V. nel gennaio scorso, in coerenza con il dettato della Delibera C.I.P.E. 80/2006, è basato sull'utilizzo della viabilità ordinaria e sul trasporto dei materiali integralmente su gomma.

La Regione Piemonte, recependo le richieste dei Comuni, ha presentato la richiesta di integrazioni al «piano del traffico» richiedendo di valutare la possibilità alternativa di trasportare lo smarino utilizzando, ove possibile, le linee ferroviarie.

Co.C.I.V. sta completando la redazione del piano del traffico ed entro la fine di luglio gli elaborati integrativi dovrebbero approdare sul tavolo della C.d.S..

Pur contemplando la possibilità di un'alternativa trasportistica, gli elaborati integrativi del «piano del traffico» saranno ancora legati al trasporto integrale su gomma dello «smarino».

Le criticità dell'opera ferroviaria e gli impatti sui territori

- ✓ il piano cave e depositi ed il piano del traffico generato dall'opera

Giova ricordare che per la protezione della salute umana dagli effetti dei PM_{10} la normativa vigente introduce due limiti, uno su base annuale l'altro su base giornaliera: la media annuale (valore limite per la protezione della salute umana è $40 \mu g/m^3$) e il numero di superamenti del limite giornaliero (valore limite di 24 ore per la protezione della salute umana pari a $50 \mu g/m^3$ da non superare più di 35 volte l'anno).

Per tutta la zona padana della nostra Provincia, dal 2007 ad oggi, sono stati registrati mediamente oltre 100 superamenti annui del limite giornaliero (inquinamento di fondo) legati alle emissioni (traffico autoveicolare e impianti riscaldamento) ed al «tetto di inversione termica» dei mesi invernali.

In questo contesto territoriale di riferimento e a fronte dell'ingente numero di transiti giornalieri determinati dall'opera, impostare un «piano del traffico» per il trasporto dello «smarino» proveniente dallo scavo delle gallerie che preveda, ove possibile, l'utilizzo delle linee ferroviarie, in alternativa al trasporto su gomma attraverso la viabilità ordinaria, riveste un'importanza strategica (benefici secondari: riduzione intasamento traffico, riduzione di incidentalità, riduzione oneri di manutenzione fondo stradale).

Le criticità dell'opera ferroviaria e gli impatti sui territori

- ✓ **il piano cave e depositi ed il piano del traffico generato dall'opera**

In realtà è possibile realizzare un sistema di «trasporto integrato» utilizzando le linee ferroviarie esistenti in prossimità dei cantieri (Stazione di Busalla - C.O.P.2 Castagnola, raccordo Cementir ad Arquata Scrivia - C.O.P.4 Moriassi e C.O.P. 5 Libarna e scalo di S. Bovo a Novi) e completando il conferimento a destinazione finale (cave di deposito) su gomma.

Per ottenere questo fondamentale risultato ambientale a favore dei territori coinvolti è necessario che la Conferenza di Servizi in sede regionale si concluda con una precisa prescrizione che dovrà essere recepita dall'Osservatorio ambientale per poter permettere a Co.C.I.V. di agire «in deroga» al dettato della Delibera C.I.P.E 80/2006.

Soltanto in questo modo il *General Contractor* sarà legittimato ad operare, in difformità dalla Delibera C.I.P.E., per mettere in cantiere un modello di trasporto integrato tra le modalità ferroviarie e quelle veicolari che renda maggiormente compatibile l'esecuzione dell'opera con il territorio.

Le criticità dell'opera ferroviaria e gli impatti sui territori

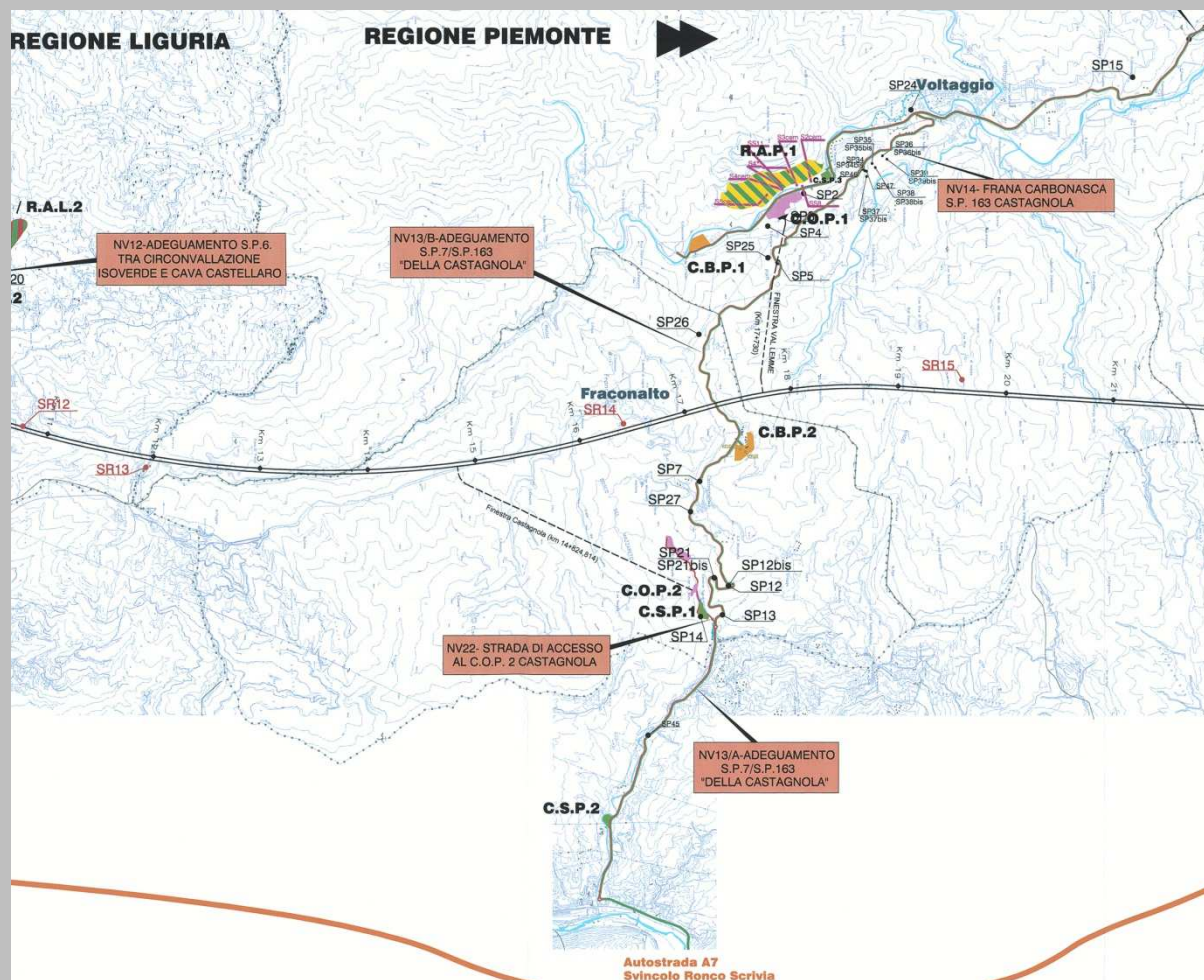
✓ il rischio di rinvenimento di amianto nel corso dello scavo delle gallerie;

Nonostante il progetto definitivo definisca basse le probabilità di rinvenimento di formazioni rocciose contenenti materiali asbestigeni, gli studi sui litotipi profondi condotti in fase di redazione del progetto definitivo sono pochi e ritenuti scarsamente rappresentativi.

Le prescrizioni dettate dalla Delibera C.I.P.E. 80/2006 di approvazione del progetto definitivo all'Allegato 1 indicavano: *«Al fine di prevenire qualsiasi potenziale impatto dovuto all'eventuale ritrovamento di amianto si prescrive il rispetto delle misure e dei monitoraggi indicati: definire meglio le procedure in caso di riscontri oggettivi, intensificare i controlli nel tratto di galleria compreso tra SR13 e SR15. Nell'ambito del P.E. si dovrà predisporre un progetto di monitoraggio della qualità dell'aria da attivarsi qualora i controlli effettuati evidenziassero un innalzamento del rischio relativo alla concentrazione di fibre asbestiformi areodisperse. Tale progetto di monitoraggio dovrà anche interessare le aree limitrofe a quelle di cantiere interessate dalla presenza di ricettori sensibili. Le misurazioni dovranno essere effettuate presso opportune stazioni testimone da localizzarsi in numero adeguato, nelle aree maggiormente soggette all'eventuale esposizione».*

Le criticità dell'opera ferroviaria e gli impatti sui territori

- ✓ il rischio di rinvenimento di amianto nel corso dello scavo delle gallerie;



Gli studi condotti dalla Provincia di Alessandria dimostrano la presenza, quantitativamente importante, di rocce amiantifere (serpentiniti ed ofioliti) in superficie anche in commistione con le argilliti a palombini e, soprattutto, con i conglomerati della formazione di Molare.

Le criticità dell'opera ferroviaria e gli impatti sui territori

- ✓ **il rischio di rinvenimento di amianto nel corso dello scavo delle gallerie;**

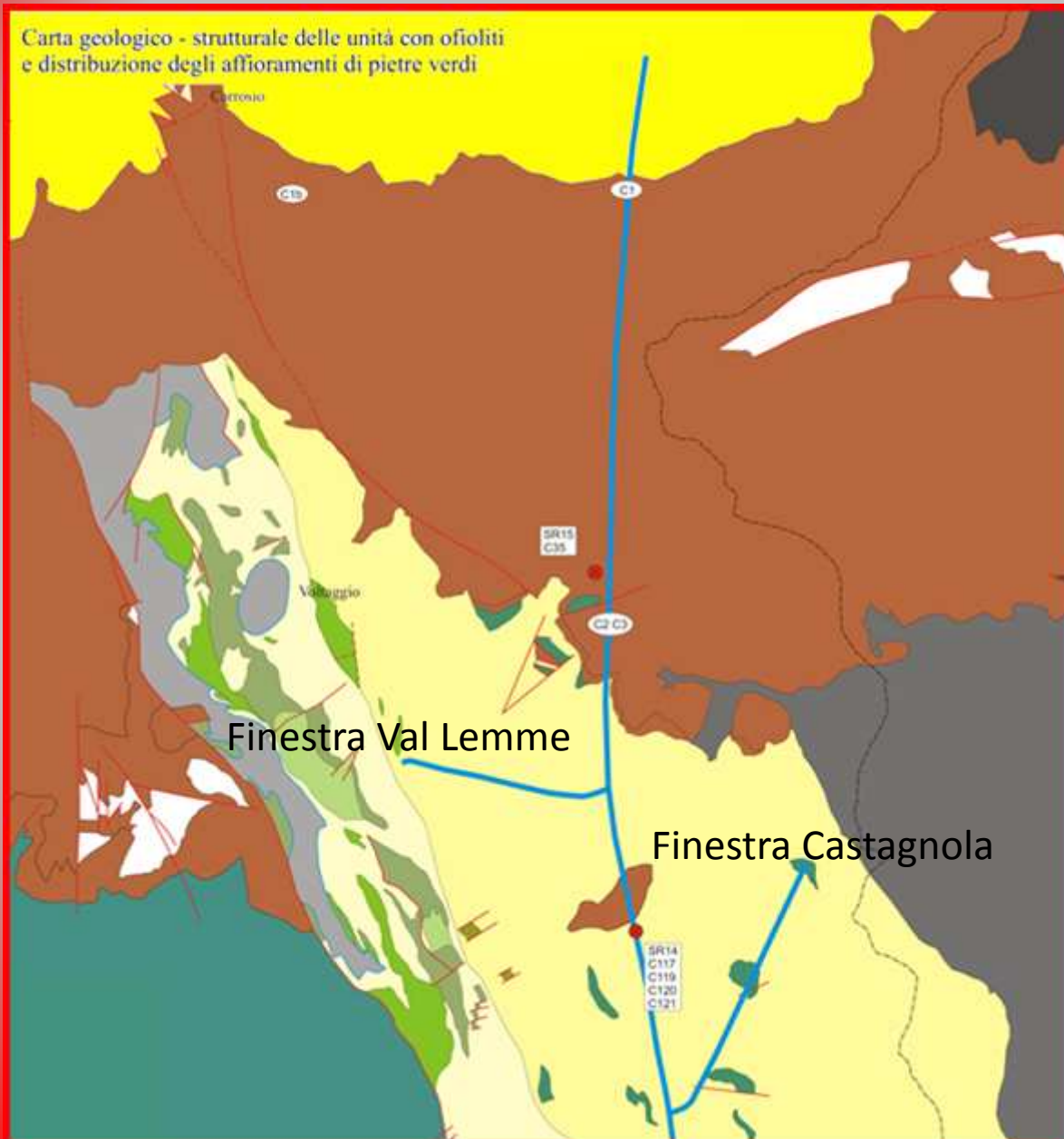
All'interno dell'atto integrativo siglato in data 11 novembre 2011 tra R.F.I. e Co.C.I.V., la presenza di amianto non risulta «contrattualizzata» e, conseguentemente, gli elaborati del progetto esecutivo, non contengono indicazioni in merito ai protocolli operativi di scavo in galleria in presenza di amianto e non forniscono la benché minima garanzia nei confronti del rischio di diffusione di eventuali polveri contenenti amianto sul territorio.

A seguito della richiesta di moratoria, siglata da 12 Comuni dei 13 interessati al passaggio dell'opera, ed all'interno della sfera di operatività della L.R. 4/2011 viene istituito, presso la Direzione Trasporti ed Infrastrutture della Regione Piemonte, il tavolo tecnico Amianto (con il Polo Amianto di ARPA).

Il tavolo tecnico Amianto sta per completare un documento contenente, le modalità di realizzazione della prognosi geologica sul fronte di scavo, i protocolli operativi da adottare durante lo scavo in galleria nell'eventuale presenza di rocce amiantifere, le modalità di trattamento dei detriti contenenti amianto (limite D.M. 161/2012 1.000 mg/Kg abbassato ad 800 e valutazione I.R.) ed un piano di monitoraggio *ad hoc* dell'aria e dell'acqua in prossimità dei cantieri di scavo.(Documento condiviso anche da Co.C.I.V.).

Le criticità dell'opera ferroviaria e gli impatti sui territori

- ✓ il rischio di rinvenimento di amianto nel corso dello scavo delle gallerie;



- Marne di Rigoroso
- Conglomerati di Molare
- Argilliti a palombini
- Serpentiniti

Le criticità dell'opera ferroviaria e gli impatti sui territori

- ✓ **il rischio di rinvenimento di amianto nel corso dello scavo delle gallerie;**

Anche in questo caso per raggiungere il risultato sperato è necessario che l'Osservatorio ambientale legittimi il ruolo dei Tavoli tecnici avviati a livello regionale ne acquisisca il lavoro e lo trasformi in altrettante prescrizioni nei confronti di Co.C.I.V. affinché il *General Contractor* possa «contrattualizzarli» attraverso un'ulteriore accordo integrativo con R.F.I..

Dopo numerose richieste da parte degli EE.LL. e grazie al ruolo dei rappresentanti della Regione Piemonte della Provincia di Alessandria in seno all'Osservatorio ambientale, nella riunione del 20 giugno u.s., il lavoro dei tavoli tecnici – d'ora in poi denominati Gruppi di Lavoro – è stato riconosciuto e verrà acquisito dall'Osservatorio ambientale stesso, trasformandolo in prescrizioni per il *General Contractor* ed avviando il percorso auspicato.

Le criticità dell'opera ferroviaria e gli impatti sui territori

- ✓ **il rischio di isterilimento delle sorgenti idropotabili provocato dallo scavo delle gallerie;**

Nonostante il progetto definitivo definisca basse le probabilità di isterilimento delle sorgenti di Rigoroso e Borlasca che, oggi, garantiscono l'approvvigionamento idrico per una popolazione stimata intorno a 7-8.000 abitanti equivalenti, gli eventi verificatesi in altre situazioni appenniniche fanno temere per la perdita di tali importanti risorse idropotabili.

Le prescrizioni dettate dalla Delibera C.I.P.E. 80/2006 di approvazione del progetto definitivo all'Allegato 1 indicavano: *«Qualora i risultati del monitoraggio ambientale evidenziassero l'isterilimento delle sorgenti di Rigoroso e Borlasca che sulla base del progetto definitivo risultano a basso rischio di isterilimento si dovrà procedere con alimentazioni alternative all'attuale acquedotto gestito da ACOS (n.d.r. ora Gestione Acqua S.p.A.)».*

«Qualora, in corso di scavo, si verificasse l'isterilimento di dette fonti, per cause direttamente riconducibili alla realizzazione dell'opera dovranno essere predisposti un rifornimento idrico di emergenza di durata limitata alla contestuale realizzazione di una alternativa stabile, compatibile con gli usi cui la risorsa era destinata».

Le criticità dell'opera ferroviaria e gli impatti sui territori

- ✓ **il rischio di isterilimento delle sorgenti idropotabili provocato dallo scavo delle gallerie;**

Tale prescrizione di difficile lettura è stata interpretata da Co.C.I.V. come un approvvigionamento di emergenza mediante autobotti e dal soggetto gestore del S.I.I. come la necessità di realizzare, da subito, un acquedotto alternativo individuato in un potenziamento dell'acquedotto della Val Borbera.

A seguito della richiesta di moratoria, siglata da 12 Comuni dei 13 interessati al passaggio dell'opera, ed all'interno della sfera di operatività della L.R. 4/2011 è stato istituito, presso la Direzione Trasporti ed Infrastrutture della Regione Piemonte, il tavolo tecnico Risorse idrogeologiche.

Entro la metà di luglio il tavolo tecnico Risorse idrogeologiche produrrà un documento contenente, le modalità di realizzazione di n. 3 acquedotti riguardanti l'acquedotto di Voltaggio (potenziamento dell'esistente con alcune modifiche per renderlo idoneo a rifornire anche il C.B.P.1), l'acquedotto alternativo di Sottovalle e la predisposizione dell'utilizzo, a fini acquedottistici di emergenza, dell'acqua - adeguatamente potabilizzata e convogliata - delle acque provenienti dalla galleria ferroviaria (TO-GE) di Borlasca (in caso di isterilimento delle sorgenti di Rigoroso).

*Linea AV/AC Milano Genova
Terzo Valico dei Giovi*

*I rapporti con il territorio e le
opportunità di sviluppo*

Le misure di accompagnamento territoriale all'opera ferroviaria

✓ Il progetto di «accompagnamento territoriale».

Analogamente all'esempio del collegamento ferroviario internazionale Torino – Lione la L.R. 4/2011 prevede, in accompagnamento all'opera ferroviaria, la stesura un progetto di sviluppo territoriale integrato e sostenibile (in coerenza con i criteri individuati dall'Unione Europea per lo sviluppo e la coesione territoriale – F.S. 2014-2020).

Anche nel caso di specie è stato avviato un tavolo tecnico in grado di elaborare, sulla scorta delle istanze presentate dagli EE. LL. interessati e degli studi di fattibilità già presentati e non ancora finanziati (es. P.T.I.), un progetto territoriale finalizzato alla creazione di un sistema socio-economico basato sulla connettività (materiale ed immateriale), sull'attrattività, sull'efficienza energetica, sulla sostenibilità ambientale e sulla sicurezza.

«OLTREGIOGO SMART AREA»

Le misure di accompagnamento territoriale all'opera ferroviaria

✓ Il progetto di «accompagnamento territoriale».

Si tratta di un progetto complesso che dovrà nascere, anche grazie al fondamentale supporto degli Uffici regionali e provinciali preposti, di concerto con i rappresentanti ed i tecnici delle Amministrazioni comunali direttamente interessate per la creazione di una *Smart area*.

Il progetto sarà articolato secondo cinque assi principali di intervento (*Smart mobility, Smart energy, Smart environment, Smart building, Smart economy*) e dovrà essere elaborato e condiviso con il Mi.S.E., Dipartimento per lo sviluppo e la coesione territoriale, per l'accesso alle possibili risorse in ambito nazionale e comunitario (F.S. europei).

In assenza di fonti certe di finanziamento (da reperire presso il Mi.S.E. e presso l'U.E.) sarebbe importante seguire l'esempio tracciato dal Decreto «Emergenze», emanato dal Governo il 5 giugno u.s., che contiene un emendamento dedicato ai territori coinvolti dal tracciato della Torino-Lione, e consente agli Enti Locali e alla Regione di sottrarre dal Patto di stabilità le risorse (nella misura di 10 milioni all'anno per tre anni) che saranno destinate alla realizzazione di tali interventi compensativi.

Aspetti progettuali migliorativi del tracciato ferroviario

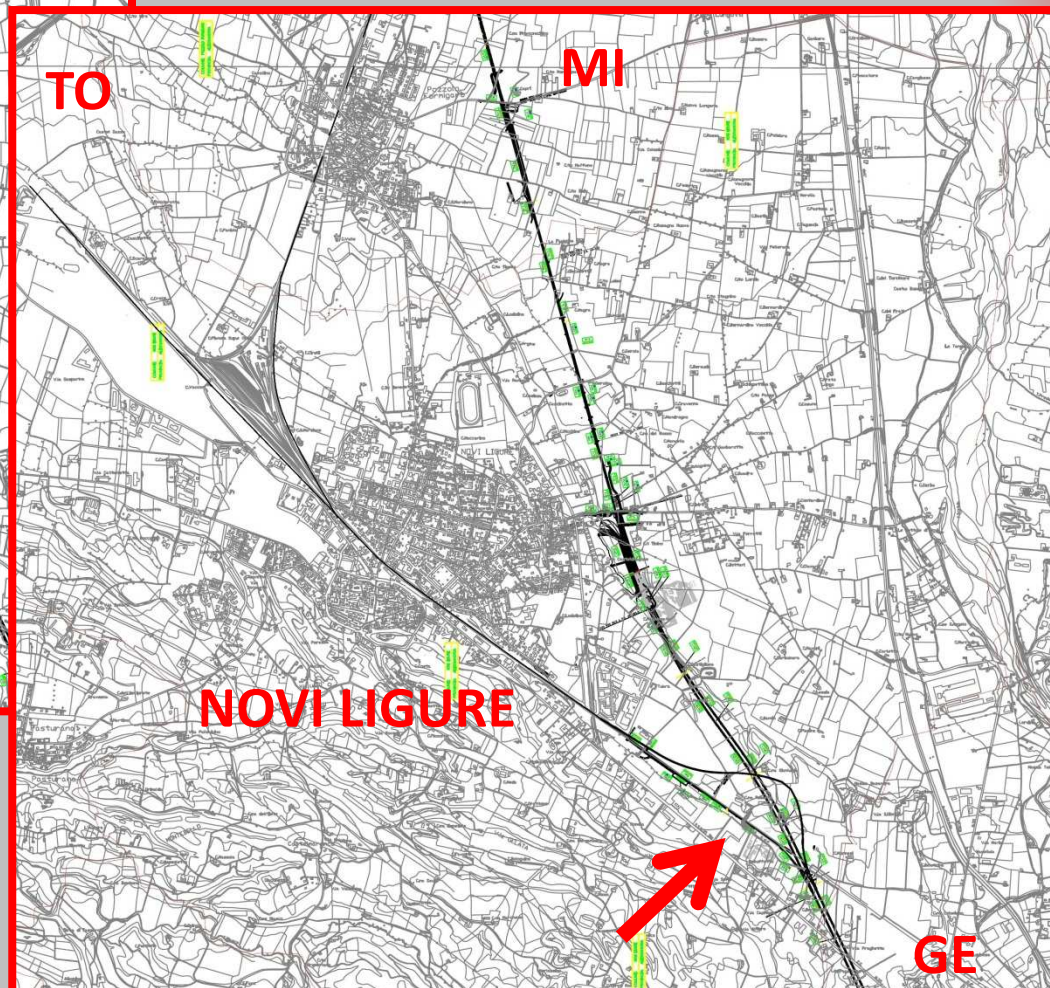
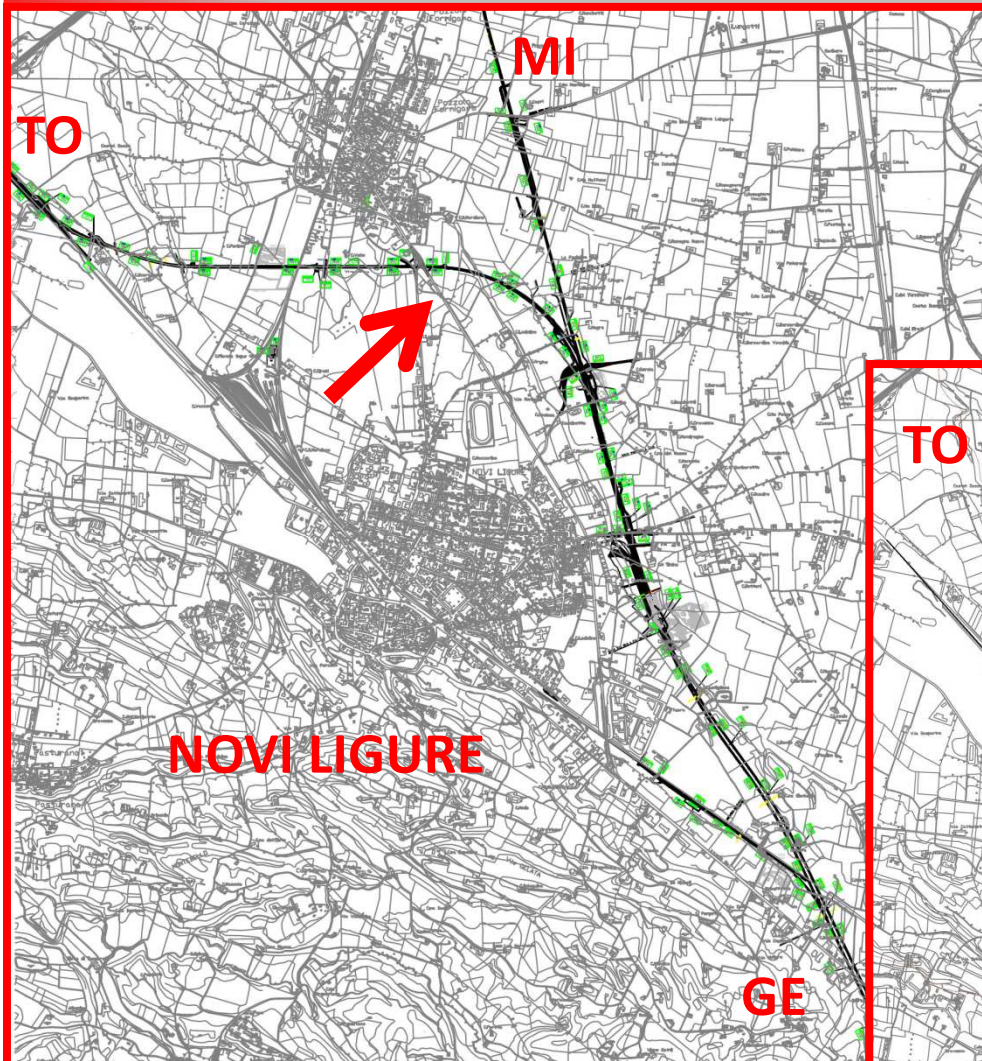
La Delibera C.I.P.E. 80/2006 di approvazione del progetto definitivo all'All. 1 Prescrizioni al punto 6. integrazioni progettuali impone di *«elaborare lo studio di fattibilità dell'interconnessione della nuova linea con la linea storica Torino-Genova in accordo con la richiesta formulata dalla Regione Piemonte a seguito delle richieste della Provincia di Alessandria, del Comune di Novi e de Comune di Pozzolo Formigaro. Detto studio dovrà altresì considerare l'eventuale interramento della linea storica Novi-Tortona nel Comune di Pozzolo Formigaro.»*

In coerenza con gli impegni assunti nell'atto integrativo tra Co.C.I.V. e R.F.I. siglato l'11 novembre 2011, Co.C.I.V. ha consegnato lo studio di fattibilità entro la fine di marzo del 2013 e, attualmente, lo studio è sottoposto al vaglio di Italfer.

Ausplicando che lo studio superi il vaglio tecnico di Italfer, è necessario comprendere come apportare la variante al progetto definitivo che contempli l'eliminazione dello *shunt* e quale ne sia l'*iter* approvativo.

In tale frangente la presenza dell'Osservatorio tecnico potrebbe svolgere un ruolo determinante e, magari, cogliere l'opportunità di apportare altre modifiche migliorative al tracciato ferroviario approvato con il p. definitivo.

Aspetti progettuali migliorativi del tracciato ferroviario



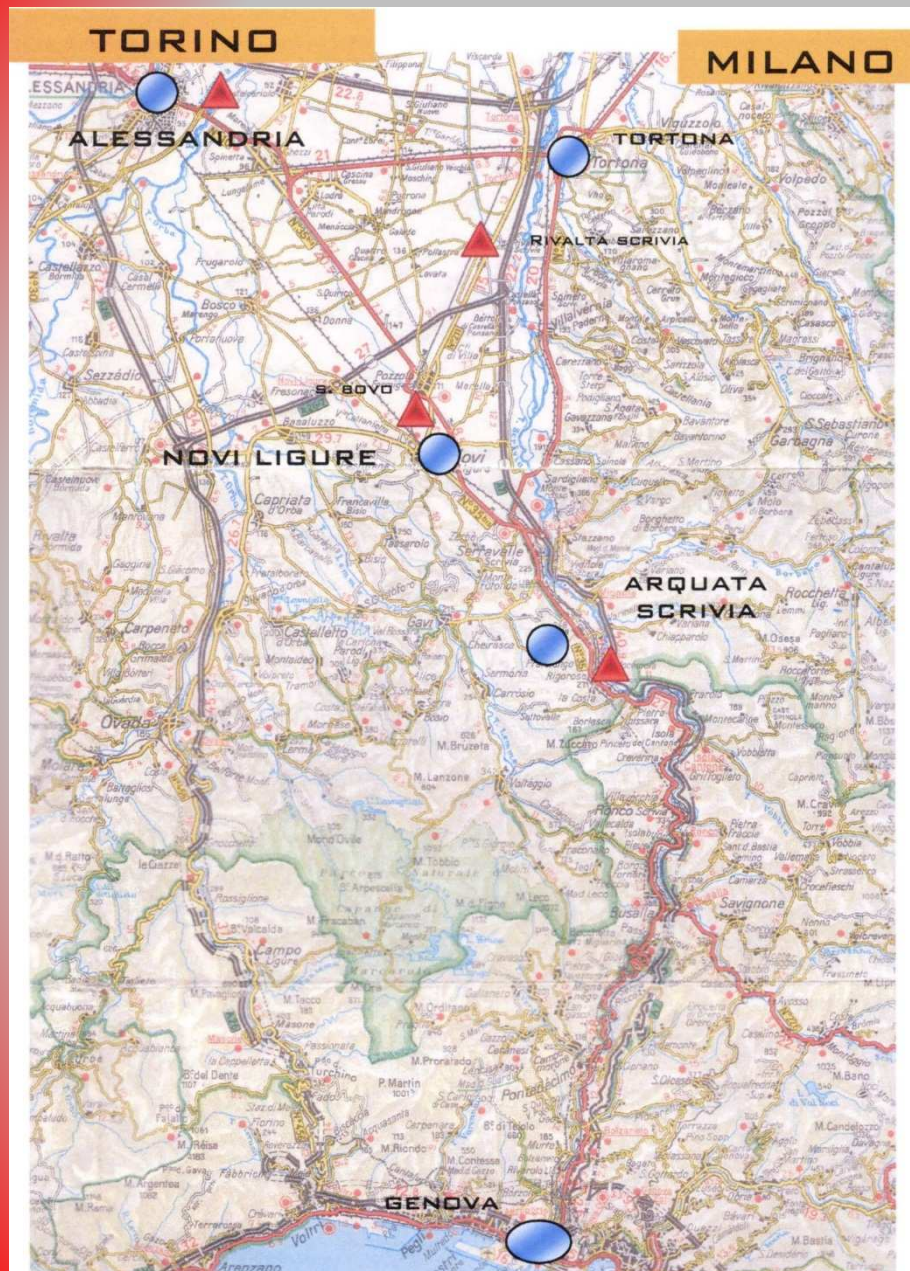
Il progetto ed il territorio: la vocazione logistica

La Delibera C.I.P.E. 78/2003 di approvazione del progetto preliminare all'All. A parte 3^ ulteriori impegni, in accordo con il protocollo d'intesa per la valorizzazione dell'area logistica della Valle Scrivia e dell'Alessandrino, impegnava R.F.I. a promuovere «*studi per la riqualificazione ferroviaria dell'intero scalo di Novi S. Bovo, dello scalo ferroviario di Alessandria, del Parco Piaggio di Arquata Scrivia in coerenza con le attese e le prime proposte progettuali elaborate dagli Enti locali, riconoscendo le potenzialità della realtà logistica del Tortonese e le esigenze di rafforzamento delle linee di accesso ferroviario afferenti*».

Tale impegno è stato recentemente trasformato in un tavolo regionale della logistica ma, a distanza di ormai dieci anni dalla delibera C.I.P.E. e nonostante le ripetute sollecitazioni ricevute dagli EE.LL., R.F.I. non ha ancora avviato gli studi citati e, anzi, deve ancora provvedere all'individuazione dei soggetti che si occuperanno della redazione, nonostante la presenza di S.L.A.L.A. che potrebbe rappresentare un interlocutore già presente ed operante.

Inutile sottolineare che, in questi 10 anni a causa dell'inerzia di R.F.I., sono sfumate numerose opportunità per il territorio ed altrettanti investitori privati hanno individuato soluzioni alternative più concrete e convincenti.

Il progetto ed il territorio : la vocazione logistica



Il progetto ed il territorio: la ricettività, la sicurezza sul lavoro e la formazione professionale

Tavolo tecnico ricettività ed offerta abitativa dei territori (ex L.R. 4/2011)

Il tavolo, appena avviato, si occuperà di fotografare la situazione della ricettività - in termini di vitto ed alloggio – del territorio e la disponibilità di strutture di proprietà demaniali, eventualmente da recuperare.

Nell'ottica di ridurre al minimo il consumo di suolo saranno valutate e sottoposte a Co.C.I.V. alternative concrete alla realizzazione dei Campi Base che sono stati previsti per ospitare le maestranze ed il personale tecnico che lavorerà nei cantieri.

Il progetto ed il territorio:

la ricettività, la sicurezza sul lavoro e la formazione professionale

Tavolo tecnico sicurezza sul lavoro, salute e prevenzione (ex L.R. 4/2011)

Sulla scorta delle esperienze pregresse si propone la promozione di un tavolo tecnico tra ASL competenti e comuni interessati.

Il tavolo si occuperà della formazione aggiuntiva delle maestranze impegnate nelle attività di scavo (antinfortunistica), dell' assistenza sanitaria di base (messa a disposizione da parte di ASL, di medici di base specialistici per operai non residenti), dell'attivazione di un Osservatorio Sanitario dedicato e dell'assistenza in cantiere da parte di tecnici specializzati in materia di sicurezza in grado di fornire assistenza ai coordinatori della sicurezza e alle imprese.

L'erogazione del servizio potrà essere eseguita da terzi o dalle ASL competenti; i costi relativi, così come nelle esperienze pregresse, saranno a carico del proponente/stazione appaltante.

Il progetto ed il territorio:

la ricettività, la sicurezza sul lavoro e la formazione professionale

Tavolo tecnico formazione professionale ed occupazione (ex L.R. 4/2011)

Il tavolo sarà avviato per valutare e favorire, alla luce delle legislazioni in materia, le massime ricadute occupazionali sul territorio sia nella fase di realizzazione sia per quella di esercizio dell'infrastruttura.

Sulla base dei profili professionali richiesti per l'esecuzione dell'opera, potranno essere definiti gli adeguati percorsi formativi per la realizzazione dei quali si verificheranno tutte le opportunità assicurate dal sistema regionale della formazione professionale e dell'istruzione.

A tale scopo potranno essere realizzati:

**Percorsi formativi di
durata limitata**



corsi presenti sul catalogo provinciale dell'offerta formativa e realizzati, nell'ambito del sistema della Formazione Continua ad iniziativa Individuale (F.C.I), dalle agenzie accreditate.

**Percorsi formativi di
maggior durata**



interventi formativi specifici, sia nell'ambito delle tipologie formative strutturate previste dalle Direttive regionali in materia di formazione per i lavoratori occupati sia a titolo di qualificazione di persone in carico ai servizi per l'impiego, disponibili sul mercato del lavoro locale.

Il progetto ed il territorio: il Piano di Comunicazione

Il tavolo tecnico della Comunicazione (ex L.R. 4/2011) è stato riunito una sola volta per constatare l'attuale univocità dell'informazione sul territorio veicolata, tra l'altro in maniera molto capillare, da parte dei comitati NO TAV ed è stato aggiornato in attesa delle risultanze dei Gruppi di Lavoro regionali.

Una volta acquisite le prime indicazioni dei G.d.L. regionali – legittimati dall'Osservatorio ambientale – si renderà necessario attuare il Piano di Comunicazione imperniato su alcuni argomenti fondamentali quali:

- 1. utilità dell'opera opera;**
- 2. lavori previsti dall'opera (progetti e stato di attuazione);**
- 3. ambiente e monitoraggio ambientale;**
- 4. inserimento socio-ambientale e interventi correlati.**

La Comunicazione svolge un ruolo strategico nei confronti della popolazione ed avrà il compito, particolarmente arduo, di invertire la «percezione» ed il giudizio negativo sull'opera da parte del territorio attraverso un'azione puntuale, efficace e trasparente.

Il progetto ed il territorio: il Piano di Comunicazione

E' altresì emersa la necessità di realizzare un INFOPOINT sul territorio per il quale è stata individuata l'ex caserma «Giorgi» di Novi ligure (sulla scorta dell'esperienza Torino – Lione e della caserma «Henry» di Susa).

Gli eventi di comunicazione prevedono incontri pubblici sulle tematiche specifiche inerenti il progetto condotti dal personale tecnico specialistico di ARPA (es. Polo Amianto) ed ASL e l'apertura al pubblico dell'INFOPOINT, allestito e gestito da Co.C.I.V. per le informazioni di natura divulgativa.

In questa fase sarà importante poter contare anche sull'esperienza dell'Agenzia di Comunicazione Chiappe&Revello, consulente di Co.C.I.V., e sul coinvolgimento a pieno titolo di R.F.I. per attivare una *task force* di comunicazione in grado di affrontare compiutamente ogni tematica.

Contestualmente verranno attivati i siti *web* contenenti informazioni più specifiche relativamente all'andamento dei lavori ed al monitoraggio ambientale ed una *newsletter* periodica per l'aggiornamento dello stato di avanzamento dei lavori.

Linea AV/AC Milano Genova
Terzo Valico dei Giovi

I rapporti con gli Enti sovraordinati

I rapporti con gli Enti sovraordinati

Dopo un avvio piuttosto teso (rapporti difficili con Co.C.I.V., con l'Osservatorio ambientale e con R.F.I.), in cui si stava delineando un quadro generale teso a ridurre drasticamente qualsiasi opportunità per gli Enti locali di poter prendere parte all'*iter* decisionale sulla realizzazione dell'opera ed a precludere ai Comuni il conseguimento di sostanziali ricadute positive per i territori coinvolti, l'intervento della Regione Piemonte con l'attivazione degli strumenti previsti dalla L.R. 4/2011 ha contribuito in maniera significativa a stemperare le preoccupazioni dei Comuni territorialmente coinvolti nel progetto.

L'attivazione dei G.d.L. ha consentito di instaurare un rapporto collaborativo anche con Co.C.I.V. e con i suoi consulenti, organizzando alcuni incontri con le Amministrazioni comunali su argomenti specifici (es. acquedotto - Voltaggio, C.B.P.3 - Arquata Scrivia, Studio fattibilità eliminazione *shunt* - Novi Ligure).

Sempre con Co.C.I.V. sono stati chiariti alcuni aspetti legati agli espropri e sono stati avviati contatti direttamente con i cittadini interessati.

I rapporti con gli Enti sovraordinati

Le recenti decisioni assunte in data 20 giugno u.s. dall'Osservatorio ambientale (legittimazione dei G.d.L. regionali) e la lettera pervenuta il 27 giugno a firma dell'Avv. Vittorio Brindisi, presidente l'Osservatorio, in cui si forniscono rassicurazioni sul ruolo di «accompagnamento ambientale» all'opera da parte delle ARPA, hanno contribuito a rasserenare i rapporti con l'Osservatorio stesso.

Restano, invece, ancora irrisolte le difficoltà di rapporto con R.F.I. soprattutto per quanto afferisce a tematiche in cui il ruolo di R.F.I., in quanto proprietaria delle aree risulta indispensabile (es. logistica).

Come è già stato ribadito nella richiesta di «moratoria», a firma di 12 dei 13 Comuni territorialmente coinvolti, è necessario che anche R.F.I. svolga il ruolo ed i compiti che le spettano in qualità di attore protagonista nell'intera vicenda.

Si ritiene, a tal fine, che l'attivazione di un Osservatorio tecnico sul terzo valico, in grado di affrontare compiutamente gli aspetti progettuali ed esecutivi dell'opera, possa rappresentare un indispensabile strumento di confronto continuo anche con R.F.I..

I rapporti con gli Enti sovraordinati

In un quadro di generale distensione dei rapporti, nell'ultimo mese, alcune decisioni assunte dal Governo centrale hanno gettato nuovi elementi di incertezza sulla realizzazione dell'opera.

La scelta di definanziare, praticamente per intero, il II lotto dell'opera, stornando 763 M€ su un finanziamento di 860 M€, mette in difficoltà gli amministratori locali, già soggetti agli attacchi pesanti da parte dei Comitati NO TAV, compromettendo ogni possibilità di dialogo con il territorio.

In un momento congiunturale particolarmente difficile per il Paese, neanche le parole di rassicurazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, sembrano poter fornire adeguate garanzie sulla rifinanziamento futuro dell'opera.

Se a questo si aggiungono le dichiarazioni dell'Ing. Mauro Moretti, A.D. di F.S., che in più occasioni ha manifestato lo scarso interesse nei confronti dell'opera, giudicandola «economicamente non sostenibile», ed i pesanti tagli operati da altri Paesi come la Francia nei confronti delle grandi infrastrutture ferroviarie (Il Comitato *Mobilité 21* sposta gran parte dei finanziamenti francesi al 2030), tutto si complica enormemente.

IL TERZO VALICO FERROVIARIO DEI GIOVI

Linea ferroviaria AV/AC "Milano – Genova"

ELEMENTI DI CRITICITA' E RAPPORTI CON IL TERRITORIO

Novi Ligure, Lunedì 1 luglio 2013

