

LINEA FERROVIARIA AV/AC MILANO GENOVA, TERZO VALICO DEI GIOVI

Pro memoria in occasione dell'incontro con il Ministro On. Maurizio Lupi – Alessandria 28 ottobre 2013

I temi ancora aperti:

1. **verifica dell'utilità dell'opera;**
2. **ricadute reali in Provincia di Alessandria e definizione delle opportunità di sviluppo del territorio attraverso la valorizzazione della sua vocazione logistica.** E' necessario avviare urgentemente gli interventi previsti dagli accordi procedurali sulla logistica siglati con RFI, Regione Liguria, Regione Piemonte e Provincie di Alessandria e Genova, per promuovere la valorizzazione degli scali ferroviari e delle strutture logistiche esistenti (Alessandria Scalo, Novi S. Bovo, Arquata Parco Piaggio e Polo logistico di Tortona in Fraz. Rivalta Scrivia);
3. **definizione delle ricadute sul territorio in termini di opportunità occupazionali.** E' auspicabile, nell'ambito dell'attività del *General Contractor* in fase di assegnazione di quota parte dei lavori secondo gli impegni assunti dal contratto in essere con R.F.I. e nel rispetto della normativa vigente, l'individuazione di forme di coinvolgimento delle strutture produttive e delle imprese presenti sul territorio durante le fasi di realizzazione dell'opera al fine di sostenere l'occupazione nelle aree interessate dall'opera stessa, dando attuazione a quanto stabilito nel Protocollo d'Intesa sottoscritto il 14 maggio 2012 tra Co.C.I.V., Collegio Costruttori di Genova e Alessandria ed Organizzazioni Sindacali;
4. **diretto e completo coinvolgimento di R.F.I. soprattutto per quanto concerne alcuni temi strategici (comunicazione, logistica, potenziamento del servizio ferroviario metropolitano).** La presenza di R.F.I. deve diventare sistematica soprattutto su alcuni temi in cui il *General Contractor* non ha voce in capitolo (logistica: perché la proprietà degli scali ferroviari è in capo ad R.F.I., servizio metropolitano, comunicazione). In presenza di un contratto molto rigido che non lascia spazi al *General Contractor* è fondamentale la presenza di un interlocutore qualificato che faccia capo direttamente alla Committenza;
5. **progettazione esecutiva per lotti. Migliorie del tracciato. Costituzione dell'Osservatorio Tecnico permanente.** La scelta di procedere con una progettazione esecutiva articolata per lotti impedisce una visione chiara e completa dell'intera opera e, a fronte di un progetto definitivo piuttosto carente, rischia di compromettere la possibilità di apportare modifiche migliorative in corso d'opera. Inoltre, la sequenza temporale di progettazione e di realizzazione dei lotti, in assenza di un quadro progettuale esecutivo unitario, determina un'inevitabile frammentazione che si ripercuote a livello territoriale con il probabile rischio di pregiudicare l'individuazione e la messa in atto di soluzioni alternative meno impattanti sul territorio e sull'ambiente. Per le ragioni espresse in precedenza, pur essendo ormai nella fase di progettazione esecutiva/realizzativa dell'opera, i Comuni interessati e la Provincia di Alessandria richiedono l'attivazione di un **Osservatorio tecnico permanente** sul terzo valico in grado di affrontare compiutamente gli aspetti progettuali ed esecutivi dell'opera. Alcune significative migliorie di tracciato (es. eliminazione *shunt* di Novi – nodo di Novi Ligure) consentirebbero di ottenere significativi risparmi economici, un'anticipazione della messa in

esercizio dell'opera ed un significativo contenimento degli impatti sul territorio e sull'ambiente;

6. **adozione, in deroga alla Delibera C.I.P.E. 80/2006, di un piano del traffico che preveda l'utilizzo combinato di "ferro" e "gomma" per il conferimento del "marino" alle destinazioni finali.** Rappresenta una condizione indispensabile per ridurre l'impatto ambientale del trasporto su gomma (inquinamento atmosferico, rumore), l'intasamento della viabilità ordinaria e l'aumento dell'incidentalità. Il trasporto su ferro coniuga, in taluni casi (es. C.O.P. 20 Radimero e Moriassi – Arquata Scrivia), i benefici sotto il profilo trasportistico con quelli ambientali. Analogamente si richiede che sia tenuta in particolare conto la rete stradale di accessibilità alle zone interessate ai Cantieri operativi e di armamento, ai siti di deposito, alla cava di prestito ed alle aree di riqualificazione ambientale. A tale proposito, in caso di impiego di strade regionali, provinciali e comunali si sollecita la formulazione di un piano di manutenzione straordinaria e ripristino delle strade e dei manufatti ad essa correlati, in ottemperanza agli obblighi del *General Contractor* previsti dalle prescrizioni di cui all'allegato 1 parte I della delibera CIPE n° 80 del 29 marzo 2006 di approvazione del progetto definitivo;
7. **riduzione del consumo di suolo e promozione, ove possibile, del recupero di proprietà immobiliari pubbliche e dell'impiego delle strutture private già esistenti in alternativa ai Campi Base per l'alloggiamento di maestranze e tecnici.** Tale scelta consente di ottimizzare le risorse territoriali in termini di ricettività, di creare ricadute positive su territorio e di limitare il consumo di suolo;
8. **reperimento di fonti di finanziamento per realizzare il Progetto di sviluppo territoriale per realizzare il progetto di sviluppo territoriale.** Richiamando il caso del Collegamento ferroviario Torino-Lione, si sottolinea che la Delibera C.I.P.E. di approvazione del progetto preliminare stanziava un *budget*, stabilito in percentuale sull'importo dell'intera opera, per la redazione e la realizzazione di un Progetto di sviluppo territoriale (la richiesta avanzata potrebbe essere soddisfatta con l'impiego, soltanto in modesta quota parte, dei risparmi economici ottenuti attraverso l'adozione delle migliorie di tracciato di cui al punto 5.). Contestualmente è necessario ottenere l'inserimento del progetto nell'ambito delle misure individuate dall'Unione Europea per lo sviluppo e la coesione dei territori (programmazione dei F.S. 2014-2020);
9. **introduzione di misure a favore della fiscalità per i territori interessati al passaggio dell'opera.** Si richiede l'esenzione dal rispetto dal Patto di Stabilità interno per i Comuni interessati dall'opera, almeno per gli investimenti, anche attraverso l'intervento di supporto Regionale con il Patto verticale;
10. **attivazione di una campagna di comunicazione** in grado di fornire alle popolazioni un'informazione chiara, esaustiva, puntuale e trasparente in ordine all'avanzamento dei lavori ed alle questioni ambientali, con particolare attenzione a quelle più delicate, ed al monitoraggio delle componenti ambientali (aria, acqua, suolo ecc.). Allestimento del punto informativo sul territorio in qualità di "*centro permanente di comunicazione e informazione*" alla popolazione sulle attività di realizzazione della nuova linea ferroviaria;

11. **verifica dell'attualità delle opere "compensative"**. Si richiede che, previa concertazione con i Comuni interessati, venga assicurato il massimo rispetto delle opere compensative e delle prescrizioni indicate nella citata delibera CIPE n° 80/2006, "Primo programma delle opere strategiche (Legge n° 443/2001) – Approvazione progetto definitivo Terzo Valico dei Giovi – Linea AV/AC Milano-Genova", già individuate attraverso gli accordi procedurali siglati con RFI *in illo tempore* ed aggiornate e/o integrate sulla base dell'evoluzione del territorio interessato dalle opere nel lungo periodo di tempo intercorso tra l'approvazione delle fasi progettuali ed il reale inizio dei lavori;
12. **potenziamento del servizio ferroviario metropolitano nell'ambito del triangolo Genova – Torino – Milano**. E' necessario indispensabile che Trenitalia S.p.A. ed R.F.I. si impegnino, di concerto con Regione Piemonte e Regione Liguria, a potenziare il trasporto pubblico locale, negli ultimi anni pesantemente ridimensionato sulle direttrici storiche GE-TO-MI, considerato che i pendolari (con l'eccezione di quelli di Genova e Tortona) non andrebbero comunque ad usufruire della tratta ad Alta Velocità in oggetto. A tale proposito si ritiene, infatti, necessario avviare un progetto di gestione della rete ferroviaria (ante e post operam) in funzione del trasporto passeggeri (oltreché delle merci) a favore dei pendolari anche attraverso la valorizzazione della stazione di Novi Ligure (sulla scorta di quanto è stato ipotizzato per la stazione di Susa sulla linea Torino-Lione)
13. **maggiore coinvolgimento dell'Osservatorio Ambientale**. E' necessario che l'Osservatorio Ambientale si dimostri più sensibile alle richieste del territorio e delocalizzi, almeno parzialmente, la propria attività sui territori interessati al passaggio dell'opera.