

CL 2.18.1/2233/18/x

Al Presidente del
Consiglio regionale
del Piemonte
Nino BOETI
SEDE

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA n° 2233
ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno
(Non più di una per Consigliere – Non più di tre per Gruppo)

Oggetto: Passaggio treni 3° Valico in Novi Ligure

PREMESSO che

- la linea ferroviaria detta 3° Valico passante a est di Novi Ligure, in località Barbellotta a confine con il comune di Serravalle, è un percorso a due binari e due gallerie che da Genova sarebbe dovuto arrivare a Milano - ma il progetto lo ferma a Tortona - sempre in sottosuolo e uscente a Novi Ligure in Basso Pieve dopo l'affiancamento delle due gallerie in una sola con 2 binari, breve percorso a piano di campagna, ulteriore tratto in sottosuolo, uscita a cielo libero e affiancamento alla linea Pozzolo – Tortona che ha causato tuttora il “non” utilizzo della suddetta tratta per ben 5 anni;
- poco prima di “uscire” in basso Pieve le due gallerie del 3° Valico incrociano in sottosuolo la linea storica esistente Genova – Torino alla profondità di circa 30 metri lineari; nel tratto pianeggiante sul “Basso Pieve”, pertanto, era previsto il raccordo a 2 binari per Torino (tra Novi e Pozzolo chiamato shunt) che, anch'esso in galleria artificiale si sarebbe raccordato alla linea storica esistente poco dopo l'impianto di smaltimento rifiuti di Novi Ligure;
- tale pianificazione era presente nel “progetto definitivo COCIV – RFI 2005 – 2006;

TENUTO CONTO che

- il Comune di Novi Ligure, con delibera n. 8 del 18/4/16, convalidava la scelta di variante per la cancellazione dello shunt con contemporaneo passaggio dei treni del 3° Valico sulla linea storica passante nel concentrico cittadino, con l'avallo anche del C.I.P.E.;

CONSIDERATO che

- essendo le due linee sfalsate di 30 metri le stesse saranno collegate tra loro con le 2 interconnessioni seguenti:
 - interconnessione BP, binario pari, collegante il binario 3° Valico Genova – Milano con binario BP pari Genova – Novi Ligure – (Torino) a salire dai 30 metri mediante galleria naturale (talpa), galleria artificiale (scavo dall'alto e costruzione scatolare in c.a.) trincea a cielo libero e parziale rilevato ferroviario; collegamento che avverrà a circa 100 metri dal Cavalcavia ex 35 bis dei Giovi;
 - interconnessione BD, binario dispari, dipartentesi da circa 100 metri del suddetto cavalcavia, scendendo in discesa con le modalità costruttive di cui sopra, ma in più soprappassando le gallerie del 3° Valico e sotto passando la linea storica; così facendo il binario dispari Novi Ligure – Genova si collegherà con il binario dispari Milano – Genova a 30 metri in sotterraneo. Quest'ultima opera, tutta in sotterraneo, è considerata “critica” per la sua esecuzione da Cociv, come da relazione tecnica dello stesso;
- l'insieme delle opere sopradescritte determineranno inoltre importanti installazioni;

RILEVATO che

- ferme restando le situazioni attuali, il percorso delle due interconnessioni produrrà le seguenti conseguenze:

- interconnessione BP (a sud linea storica): passaggio critico presso stabilimento Gambarotta; non utilizzo piazzale di carico stabilimento Pernigotti S.p.A., con frazionamento dell'intera proprietà; passaggio critico presso stabilimento Elah – Dofour; demolizione completa condotto fognario in frazione Barbellotta; crisi di posizionamento Rio Gazzo; distruzione delle paratie sul Rio Gazzo installate per deviazione acque verso scolmatore a Nord con l'esito di annullare completamente l'utilizzo dello scolmatore; messa in crisi della vivibilità della stessa frazione Barbellotta;
- interconnessione BD (a Nord linea storica): occupazione di parte terreno dell'area Cipian; occupazione di tutta l'area industriale I2 contigua all'area Cipian; demolizione Cascina Moffa; isolamento con area inutilizzabile ai fini agricoli e abitativi della Cascina Gianluigia e Cascina Rebuffa;

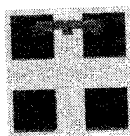
- il passaggio dei treni merci di prossimo utilizzo avverrà come di seguito descritto: lunghezza 750 metri, peso 2.000 tonnellate, velocità a 160 km/h.: in fase di esercizio detti convogli transiteranno in n. di 2/4 ogni ora procurando deleterie vibrazioni;

CONSIDERATO inoltre che

- il primo tratto del Rio Gazzo, corre con fosso a cielo libero dal suo inizio accanto all'area COP6 sino al sovrappasso stradale della ex 35 bis dei Giovi per una lunghezza di circa 2 km, tratto su cui si concentrano le opere di cui in precedenza e in grado di scaricare enormi quantità di volume di acque bianche (il rio) e di acque nere (tubazione Ø 320 ma scaricante sempre nel Rio Gazzo);
- la tratta ferroviaria e le interconnessioni, piazzali, strade, edifici, cantiere COP6 con le proprie funzioni, le evenienze meteorologiche e le attività antropiche, unitamente agli scarichi provenienti dalla prossima apertura del Retail Park, potranno porre il Rio in questione in gravissime criticità di accoglimento;
- tale situazione è dimostrata dalle segnalazioni giunte al Comune circa l'insufficienza della portata del Rio medesimo nel tratto in esame;
- sono stati fatti più tentativi per individuare una soluzione da attuarsi al fine di prevenire o riparare i guasti che si prospettano in futuro, per altro, inutili o impossibili da eseguire, tra cui: l'ampliamento dello scolmatore esistente, via non attuabile per la distruzione delle opere di presa da parte della costruzione dell'interconnessione BP, e la realizzazione di un nuovo scolmatore: altra via impossibile da attuare per i numerosi ostacoli nell'eventuale percorso verso il torrente Scrivia;
- qualora i lavori del progetto di variante, come prima descritto, fossero attuati, ne conseguirebbe l'inevitabile scomparsa del Rio e della tubazione Ø 320 come intuibile da uomini e mezzi impiegati nelle opere con ciò lasciando la città in grave emergenza idrogeologica;

TENUTO CONTO che

- altre potenziali difficili situazioni sono altresì presenti nelle intenzioni di RFI, così come si evince dalla Relazione Generale Illustrativa che accompagna la Variante approvata dal Comune che, a pag. 27, testualmente recita: "Nel presente progetto definitivo di variante non rientrano gli eventuali interventi a cura di RFI entro il parco di Stazione di Novi Ligure e nel parco merci di San Bovo, nonché lo spostamento e la delocalizzazione della linea esistente RFI a 66 Kv fra Arquata e Tortona per il tratto preso in esame. Si segnala, inoltre, che il progetto è adeguato alla attuale posizione dei binari Pari e Dispari della linea storica in corrispondenza dell'allaccio. Eventuali riallineamenti piano altimetrici c.d.b. e quant'altro necessario per l'adeguamento degli impianti esistenti di RFI in Novi Ligure (IS, TLC, TE, ecc...) sono esclusi dalla presente valutazione progettuale ed economica";



CONSIGLIO REGIONALE DEL PIEMONTE

Gruppo consiliare Forza Italia

- qualsiasi soggetto pubblico e privato sia costretto ad intervenire in tali opere le dovrà assumere a proprie spese; inoltre, esaminando il problema degli armamenti e sovrastruttura ferroviaria, unitamente alle planimetrie di progetto i binari BD e BP (1° e 2° binari attuali) gli stessi verranno verosimilmente sostituiti con modelli in vigore per l'Alta Velocità con la sorpresa conseguente che tali binari dall'allaccio con le interconnessioni in poi corrono verso Alessandria senza alcun scambio;
- tale situazione significa che non sono previsti scambi e deviatori per lo scalo di San Bovo, e fatto ancor più grave, neanche quelli per lo stabilimento ILVA;

CONSIDERATO che

- nei due "lungolinea" della linea storica, sia in periferia che nel concentrico urbano, sono previste l'installazione delle "barriere antirumore" e numerose opere di interruzione e rifacimento dei sottoservizi (gas metano, linee elettriche e telefoniche, acquedotti, ecc...);
- il progetto prevede tali barriere non continue e con spazi liberi, ma a seguito dell'intervento dell'A.R.P.A. (Azienda Regionale Protezione Ambientale) di Torino, con nota di fine 2016, si dovrà provvedere a rendere "continue" le barriere stesse evitando pannelli vetrati in ossequio alla legge sull'avifauna con una durata prevista dei lavori di 4 anni;

RILEVATO che

- l'Amministrazione comunale ha affermato che l'eliminazione dello shunt prevedeva una minore occupazione e quindi risparmio di terreno agricolo; tuttavia, a parità di aree occupate dai cantieri, l'occupazione di aree comunque destinate dalla variante supera di almeno 50.000 mq. le aree dello shunt, aree non solo agricole ma anche industriali;
- secondo notizie apprese dagli organi di stampa, RFI avrebbe posto in vendita o in affitto 100.000 mq. dello scalo di San Bovo ricevendo "manifestazione di interesse" da parte di una azienda del settore;
- la superficie dello scalo è di 400.000 mq e, pertanto, è legittimo valutare se valga la pena di rovinare una città per una quantità di area assolutamente insufficiente per gli scopi prefissati quando gli altri retro porti esistenti presentano ben altri spazi: Orbassano mq. 1.200.000; Novara mq. 1.000.000; Rivalta Scrivia mq. 800.000;
- i lavori, come da tabella cronoprogramma prodotta da RFI, potrebbero durare 7 anni

SI INTERROGA

il Presidente della Giunta
l'Assessore



per sapere, per quanto di competenza della Regione, data l'importanza e la massa delle opere che dovranno realizzarsi, se non si ritenga opportuno valutare alternative di percorso come quella prevista nel progetto definitivo che comprende lo shunt corrente in sotterraneo che garantirebbe i collegamenti con San Bovo e lo stabilimento ILVA ed eviterebbe il passaggio dei treni del 3° Valico in città.

FIRMATO IN ORIGINALE