

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:







INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA
LEGGE OBIETTIVO N. 443/01

TRATTA A.V./A.C. TERZO VALICO DEI GIOVI
PROGETTO ESECUTIVO

Interconnessione Novi Ligure alternativa allo Shunt
Report di Ante Operam
Monitoraggio ambientale
Ambiente Sociale

GENERAL CONTRACTOR	DIRETTORE DEI LAVORI
Consorzio Cociv Ing. N. Meistro	

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
I G 5 1	0 0	E	C V	R O	I M 0 0 A 8	1 0 1	A

Progettazione :								RESP. DEL CONTRAENTE
Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	
A00	Prima emissione	ISLM 	31/05/21	COCIV 	31/05/21	COCIV 	31/05/21	 sersys AMBIENTE Sersys Ambiente Srl Via Aquil, 86 - 40098 RAVENNA (RA) C.F. e P. IVA 11716780017

n. Elab. : 000094/2021/SER/EO/CPA

File: IG51-00-E-CV-RO-IM00-A8-101-A00

CUP: F81H9200000008

INDICE

1	PREMESSA	3
2	DESCRIZIONE GENERALE DELLE ATTIVITA'	5
3	IL TERRITORIO NEL SUO CONTESTO SOCIO-DEMOGRAFICO	7
3.1	LA PROVINCIA DI ALESSANDRIA	7
3.2	COMUNE DI NOVI LIGURE	10
4	PARTE SPERIMENTALE	14
4.1	LE AREE DI INTERESSE	14
4.2	QUESTIONARIO RIVOLTO AGLI <i>STAKEHOLDERS</i> LOCALI PER L'ANALISI DI MONITORAGGIO SOCIALE	14
5	RISULTATI: LE AREE DI INTERESSE E IL QUESTIONARIO DI MONITORAGGIO SOCIALE:	19
5.1	"NOVI LIGURE"	21
5.1.1	<i>Dossier Fotografico</i>	23
5.1.2	<i>Risultati del questionario</i>	24
6	LA RICEZIONE DEI MASS MEDIA	27
7	SINTESI DEL QUADRO DI INDAGINE TERRITORIALE E SOCIALE	34
	ALLEGATO 1: STRALCI RASSEGNA STAMPA	36

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 
	IG51-00-E-CV-RO-IM00- A8-101-A00 Ambiente sociale – Ante Operam
	Foglio 3 di 36

1 PREMESSA

La presente relazione descrive le attività eseguite nel corso del 2020 per il monitoraggio ante operam dell' *Ambiente Sociale* relativo al progetto della Variante di Interconnessione di Novi alternativa allo Shunt, nell'ambito della "Tratta A.V./A.C. Terzo Valico dei Giovi", al fine di dare una valutazione delle componenti demografiche, ambientali ed economiche del territorio interessato dalla costruzione dell'opera infrastrutturale.

Le attività sono state sviluppate seguendo le "Linee Guida per il Progetto di Monitoraggio Sociale" rilasciate dalla Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente revisione 2013.

Il lavoro si articola in quattro attività correlate e complementari:

1. l'analisi socio-demografica del territorio interessato dal progetto;
2. la descrizione dello stato attuale mediante indicatori "oggettivi" relativi ai diversi campi o settori in cui si estrinseca il progetto (*Social Impact Assessment*);
3. la stesura di un questionario sviluppato per indagare i comportamenti e gli umori degli *stakeholders* locali interessati direttamente dal progetto;
4. l'analisi del contenuto della stampa locale.

La prima attività si esplica attraverso una "*desk research*", principalmente incentrata sulla raccolta di dati e statistiche socio-demografici delle aree interessate dal progetto. La seconda attività riguarda la raccolta e l'analisi in loco di dati socio-economici valutanti lo stato attuale delle aree di interesse. La terza attività è basata sulla realizzazione dei questionari atti ad "intervistare gli *stakeholders* locali"; i dati raccolti verranno analizzati e descritti all'interno della presente relazione e saranno di seguito esposte le conclusioni dello studio.

La quarta attività del presente documento sarà invece dedicata all'analisi dei mass media, stampa locale ed emittenti radiofoniche, in relazione alla metodologia di "monitoraggio dei segnali" che provengono dalle comunità coinvolte, attraverso l'analisi dei processi di comunicazione sociale.

Un grande Cantiere come quello in oggetto coinvolge non solo risorse fisiche, ma anche risorse sociali, economiche e territoriali; si innesta in un tessuto socioculturale che condiziona destini individuali, progetti famigliari, aggregazioni sociali, può influire perfino sugli assetti istituzionali locali e nazionali.

Nel caso specifico, il deterioramento dei fattori ambientali, nella fase attuale di esercizio ferroviario con le sue successive fasi di cantiere (C.O.) al progetto realizzato (P.O.), costituisce una base di valutazione per gli umori della popolazione relativamente ad una diminuzione della qualità della vita personale (impatti da rumore, atmosfera...), collettiva (arresto temporaneo dei servizi ferroviari e incremento del traffico su gomma, o semplicemente aumento del traffico veicolare) e declassamento

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 	
	<p>IG51-00-E-CV-RO-IM00- A8-101-A00 Ambiente sociale – Ante Operam</p>	<p>Foglio 4 di 36</p>

temporaneo dei beni immobili e delle attività produttive (commerciali, di servizio) per varie esternalità economiche negative.

Un punto fondamentale per la valutazione dell'impatto sociale generato dall'opera è costituito dalla scelta del questionario di rilevazione e dalla scelta degli indicatori di carattere sociodemografico, riportati di seguito, che descrivano meglio le criticità sociali e l'andamento degli umori della popolazione durante lo sviluppo delle attività. Si tratta di indicatori Socio – Demografici utili per descrivere lo stato di fatto e la pressione antropica. La quantificazione dei quesiti rappresenta la sensibilità dei residenti, fatta nel tentativo di rispondere a criteri di oggettività e comprensione.

Gli impatti sociali della realizzazione di una grande opera possono generare, diversi atteggiamenti, diversi comportamenti (ad esempio consenso/dissenso) e diverse opinioni (opinioni che, ovviamente, non esistono allo "stato puro", ma risentono anche delle azioni dei produttori di opinione, quali movimenti ambientalisti, *mass media*, leader d'opinione locali, gruppi economici, formazioni politiche, esperti).

Il fine del presente monitoraggio è quello di fornire gli argomenti con cui impostare nuove politiche per contrastare il degrado sociale e una nuova strategia di comunicazione preventiva per affrontare efficacemente le opinioni negative ingiustificate.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>CODIV Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>
	<p>IG51-00-E-CV-RO-IM00- A8-101-A00 Ambiente sociale – Ante Operam</p> <p style="text-align: right;">Foglio 5 di 36</p>

2 DESCRIZIONE GENERALE DELLE ATTIVITA'

Le attività che hanno caratterizzato il presente lavoro sono state realizzate, seguendo le linee guida del Monitoraggio Ambientale, attraverso una “desk research” e delle “attività e ricerche in loco”.

La “desk research” viene dettata dalle *Baseline Conditions (Linea guida per il Monitoraggio Sociale)*, vale a dire le condizioni esistenti e le tendenze evolutive passate relative all'ambiente sociale nel quale si inserisce il progetto.

La “desk research” è stata basata sull'attenta analisi dell'assetto territoriale, demografico, riguardante l'intorno urbano interessato dal progetto ferroviario dell'alta velocità. L'obiettivo è quello di fornire una base di valutazione e una scelta generale degli indicatori oggettivi sull'ambiente sociale nelle aree afferenti il progetto, attraverso la raccolta di tutti i parametri che è possibile recepire “a tavolino”.

La raccolta “a tavolino” permette il reperimento dei dati demografici, urbanistici da fonti ufficiali o oggettive (dati ISTAT, ASL, etc...).

Una prima analisi di tali dati ha consentito una scelta generale degli indicatori “oggettivi”. La consecutiva fase di ricerca in loco consente di reperire informazioni utili a definire gli aspetti più propriamente socio-economici e produttivi (dossier fotografico).

L'analisi dei dati raccolti, in seguito ad attività di ricerca sul territorio definisce la scelta degli indicatori oggettivi più opportuni e consente la realizzazione dei questionari agli “stakeholders” e la realizzazione delle schede descrittive della qualità ambientale delle aree di interesse.

Le attività che hanno caratterizzato il Monitoraggio sociale sono state:

1) **Ricerca dei dati socio-demografici, ufficiali relativi alle zone di interesse dell'opera**

La fonte Istat, in relazione al censimento del 2011, ha riportato dati classificati secondo le sezioni censuarie del comune di Novi Ligure:

- Popolazione legale residente
- Incremento/decremento della popolazione
- Flussi migratori (totali residenti iscritti e cancellati dalle liste dei comuni)
- Famiglie e media componenti
- Indice di vecchiaia e dati distribuzione popolazione per età
- Popolazione straniera

L'analisi socio-demografica si pone come studio dello stato attuale della popolazione residente nel territorio legato al Nodo di Novi Ligure.

2) **Realizzazione delle Schede di valutazione delle aree di interesse**

Le schede descrittive riportano le informazioni di carattere geografico, ambientale e socio-economico necessarie per una corretta connotazione, delle “aree di interesse” rilevate all'interno del

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-00-E-CV-RO-IM00- A8-101-A00 Ambiente sociale – Ante Operam	Foglio 6 di 36

progetto. Le aree di interesse, sono spazi territoriali, direttamente ed indirettamente interessati dal progetto, rappresentativi di una maggiore percezione d'impatto sociale, sia per la maggior esposizione ai cantieri sia per una serie di azioni perturbative che potrebbero deteriorare la qualità ambientale delle aree e dei servizi presenti.

L'area territoriale monitorata per la fase di Ante Operam è:

- “Comune di Novi Ligure” – Area di interesse 1;

**3) Realizzazione dei questionari (“depositati nelle aree di interesse”, “face to face”);
sintesi ed analisi dei risultati**

Il questionario del Monitoraggio sociale ha l'obiettivo di raccogliere gli “umori” della popolazione direttamente ed indirettamente interessata dal progetto di potenziamento. Le domande sono state scelte in modo da poter confrontare le risposte della popolazione nelle fasi antecedenti di A.O e in quelle successive di C.O. Le persone sono state intervistate direttamente nei luoghi di aggregazione dei comuni con un criterio di totale casualità.

4) Ricezione dei mass media

Da ultimo proprio per l'importanza che riveste il canale comunicativo degli attori dei mass media, si ricercano ed analizzano i rivelatori sensibili dell'opinione pubblica. I canali preferenziali di tale analisi sono: tv, radio e soprattutto testate giornalistiche, i quali, al tempo stesso, "riflettono" i cambiamenti che oggettivamente si stanno producendo, registrano presenza e comportamenti degli attori e ne influenzano la percezione.

Il primo passaggio dell'analisi descritta è avvenuto attraverso l'individuazione delle principali testate giornalistiche locali; il secondo prende in considerazione le testate e i siti di informazioni on line; segue poi un'analisi delle trasmissioni TV e Radio, così come dettagliato all'interno del capitolo 6.

3 IL TERRITORIO NEL SUO CONTESTO SOCIO-DEMOGRAFICO

3.1 La provincia di Alessandria

La provincia di Alessandria è un territorio posto all'estremità sud-orientale del Piemonte, confinante con le province di Asti, Vercelli, Savona, Pavia e Piacenza, e con le città metropolitane di Torino e Genova. Si tratta di un territorio che occupa una superficie di 3.558,83 km² e che è al terzo posto per ordine di grandezza nella regione Piemonte, dopo Cuneo e Torino. Nella tabella seguente sono riportati i dati demografici degli ultimi centocinquanta anni riferiti alla popolazione legale rilevata nei censimenti a cadenza decennale.

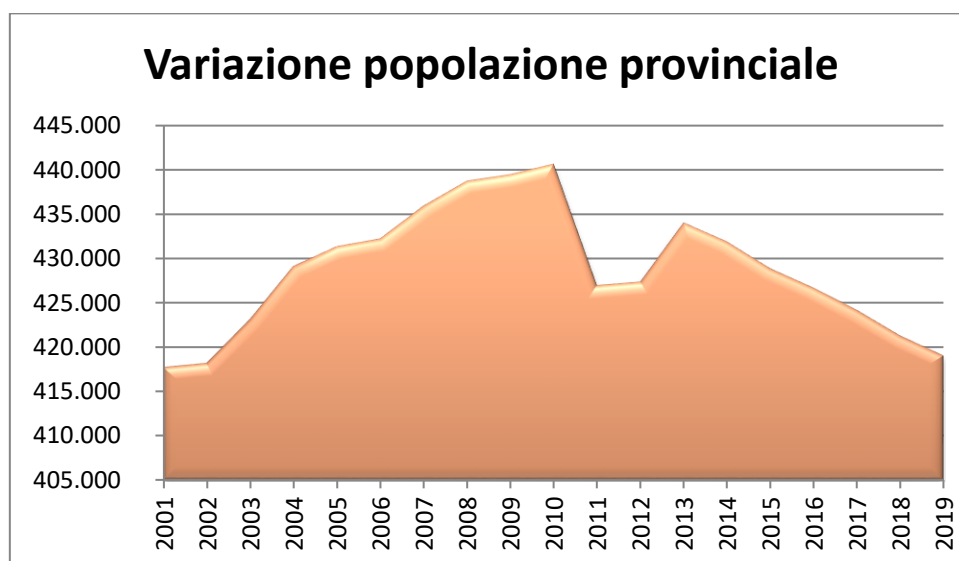
Tabella 3-1. Popolazione legale della provincia di Alessandria (fonte ISTAT)

ANNO DI INDAGINE	NUMERO DI ABITANTI RESIDENTI
1861	438.865
1871	470.016
1881	492.769
1901	540.942
1911	540.291
1921	533.208
1931	507.215
1936	493.698
1951	477.722
1961	478.613
1971	483.183
1981	466.102
1991	438.245
2001	418.231
2011	427.354

Dall'analisi dei dati riportati nelle tabelle risulta che la popolazione residente è rimasta in costante equilibrio con quella calcolata durante la fondazione del Regno d'Italia (1861), con qualche impennata durante i primi decenni del '900, legata sicuramente allo sviluppo industriale del paese che ha portato ad un incremento demografico del 30%. Il numero di abitanti presenti nella provincia di Alessandria è di poco più di 419.000 suddivisi per 190 comuni. In relazione alla popolazione dell'intera regione (4.341.375 abitanti), la percentuale di residenti è di quasi il 9,7%. Il numero delle famiglie continua lentamente ad abbassarsi, raggiungendo a fine 2019 le 199.152 unità, con mediamente 2.08 componenti per nucleo familiare.

Tabella 3-2. Indicatori demografici della provincia di Alessandria (fonte ISTAT)

Anno	Residenti	Variazione (%)	Famiglie	Componenti per Famiglia	Maschi (% su residenti)
2001	417.751		-	-	-
2002	418.203	0,11%	-	-	0,00%
2003	423.118	1,18%	195.482	2,16	0,00%
2004	429.080	1,41%	196.954	2,18	0,00%
2005	431.346	0,53%	197.694	2,18	0,00%
2006	432.215	0,20%	198.485	2,18	48,20%
2007	435.891	0,85%	200.710	2,17	48,20%
2008	438.726	0,65%	202.393	2,17	48,20%
2009	439.414	0,16%	203.323	2,16	48,22%
2010	440.613	0,27%	204.411	2,16	48,22%
2011	426.952	-3,10%	204.880	2,08	47,99%
2012	427.354	0,09%	204.518	2,08	48,05%
2013	433.996	1,55%	202.663	2,09	48,20%
2014	431.885	-0,49%	201.742	2,12	48,20%
2015	428.826	-0,71%	201.009	2,12	48,29%
2016	426.658	-0,51%	200.587	2,11	48,38%
2017	424.174	-0,58%	199.902	2,1	48,50%
2018	421.284	-0,68%	199.225	2,09	48,55%
2019	419.037	-0,53%	199.152	2,08	48,58%



Anche nella provincia di Alessandria l'indice di vecchiaia è in costante aumento, superando a fine 2019 il 254% e registrando un incremento del 10% rispetto ai dati del 2011. La popolazione attiva

(tra i 15 e i 64 anni) rappresenta il 61% della popolazione, mentre gli anziani sono quasi il 28%. L'età media della popolazione provinciale è di 48,9, dato che conferma le previsioni di ulteriore aumento dell'indice di vecchiaia per il futuro.

Tabella 3-3. Indice di vecchiaia e Dati distribuzione per età della Provincia di Alessandria (fonte ISTAT)

ANNO	ETA' MEDIA COMPLESSIVA	INDICE DI VECCHIAIA (%)	CRESCITA NATURALE (000 ab.)	POPOLAZIONE 0-14 ANNI (%)	POPOLAZIONE 15-64 ANNI (%)	POPOLAZIONE >65 ANNI (%)
2007	47,3	236,7	-6,5	11,1	62,7	26,2
2008	47,3	233,4	-6,5	11,2	62,7	26,1
2009	47,4	231,6	-6,2	11,3	62,5	26,2
2010	47,6	229,8	-6,2	11,4	62,5	26,1
2011	47,6	230,6	-7,1	11,5	62,2	26,4
2012	47,8	232,4	-7	11,5	61,8	26,7
2013	47,8	230,5	-6,8	11,6	61,8	26,6
2014	48	234,5	-8,3	11,5	61,6	26,9
2015	48,2	237,8	-7,9	11,4	61,4	27,2
2016	48,3	241	-8,5	11,4	61,3	27,4
2017	48,5	244,1	-8,8	11,3	61,2	27,5
2018	48,6	247,5	-9,1	11,2	61,2	27,6
2019	48,9	254	nd	11,0	61,1	27,9

Anche nella provincia di Alessandria, gli stranieri incidono notevolmente sul totale della popolazione residente, costituendo più dell'11% della popolazione totale, con un numero pari a 46.763. Si rileva una percentuale leggermente maggiore di soggetti femminile rispetto a quelli maschili e un numero di minorenni pari a 9.773.

Tabella 3-4. Popolazione straniera nella provincia di Alessandria (fonte ISTAT)

ANNO	RESIDENTI STRANIERI	STRANIERI IN %	MINORENNI	NATI IN ITALIA	MASCHI (% su stranieri)
2005	20.849	4,9	4.820	423	49,84%
2006	24.302	5,6	5.980	549	49,11%
2007	26.693	6,2	6.781	571	49,20%
2008	32.153	7,4	7.797	652	48,82%
2009	36.666	8,4	8.678	676	48,53%
2010	39.585	9,0	9.313	741	48,15%
2011	42.567	9,7	9.838	775	47,80%

2012	37.532	8,8	8.806	731	46,13%
2013	40.086	9,4	9.462	712	46,40%
2014	44.542	10,4	10.464	704	46,81%
2015	45.007	10,4	10.329	646	46,72%
2016	44.783	10,4	9.985	697	46,79%
2017	44.834	10,5	9.596	624	47,34%
2018	46.149	10,8	9.558	586	48,00%
2019	46.877	11,1	9.784	560	48,37%
2020	46.763	11,1	9.773		48,31%

Di seguito vengono riportati i dati ufficiali secondo l'ultimo aggiornamento dell'ISTAT della popolazione legale complessiva con indicatori demografici della provincia di Alessandria nel mese di Dicembre 2019.

Tabella 3-5. Indicatori demografici della provincia di Alessandria mese Dicembre 2019 (fonte ISTAT)

POPOLAZIONE RESIDENTE NEL 2019	TOTALE	MASCHILE	FEMMINILE
		419.037	203.589
NATI	2.343	1.180	1.163
MORTI	6.177	2.893	3.284
SALDO	- 3.834	- 1.713	- 2.121
ISCRITTI DA ALTRI COMUNI	12.896	6.533	6.363
CANCELLATI DA ALTRI COMUNI	12.349	6.274	6.075
ISCRITTI DA ESTERO	2.778	1.333	1.445
CANCELLATI DA ESTERO	1.492	755	737
ISCRITTI PER ALTRI MOTIVI	754	517	237
CANCELLATI PER ALTRI MOTIVI	1.604	1.040	564
TOTALE ISCRITTI	16.428	8.383	8.045
TOTALE CANCELLATI	15.445	8.069	7.376
NUMERO DI FAMIGLIE	199.152	-	-
POPOLAZIONE RESIDENTE IN FAMIGLIA	414.715	201.517	213.198
NUMERO MEDIO COMPONENTE PER FAMIGLIA	2.1	-	-

3.2 Comune di Novi Ligure

Il comune di Novi Ligure si estende su una superficie di 55,20 km² e oltre ad essere il terzo più grande per popolazione della provincia di Alessandria, è il secondo comune più densamente popolato. Negli ultimi 20 anni la popolazione è aumentata del 3,7%, raggiungendo alla fine del 2019 il numero di 28.255 abitanti, di cui il 27% circa ha un'età superiore ai 65 anni e quasi il 62% ha tra i 15 e i 64 anni, in controtendenza con il resto della provincia di Alessandria. Il numero degli stranieri

ha raggiunto la cifra di 3.988, con un'incidenza sulla popolazione totale pari a quella dell'anno scorso, ovvero il 14,1%.

Tabella 3-6. Popolazione legale del comune di Novi Ligure (fonte ISTAT)

ANNO DI INDAGINE	NUMERO DI ABITANTI RESIDENTI
1861	10.889
1871	12.374
1881	13.428
1901	17.868
1911	20.106
1921	20.035
1931	21.743
1936	21.157
1951	22.109
1961	26.972
1971	32.538
1981	31.031
1991	30.021
2001	27.223
2013	28.468
2016	28.343
2017	28.210
2018	28.286
2019	28.255

Tabella 3-7. Indice di vecchiaia e Dati distribuzione per età del comune di Novi Ligure (fonte ISTAT)

ANNO	POPOLAZIONE 0-14 ANNI (%)	POPOLAZIONE 15-64 ANNI (%)	POPOLAZIONE >65 ANNI (%)	Abitanti	INDICE DI VECCHIAIA (%)
2007	10,86%	63,27%	25,86%	28.370	238%
2008	10,88%	63,25%	25,87%	28.331	238%
2009	11,13%	63,29%	25,81%	28.581	232%
2010	11,28%	63,04%	25,68%	28.687	228%
2011	11,32%	63,03%	25,65%	28.744	226%
2012	11,36%	62,15%	26,49%	27.603	233%
2013	11,35%	62,12%	26,53%	28.182	234%
2014	11,47%	62,29%	26,24%	28.468	229%
2015	11,31%	62,19%	26,50%	28.310	234%
2016	11,35%	62,01%	26,64%	28.154	235%
2017	11,36%	61,91%	26,73%	28.343	235%
2018	11,21%	62,11%	26,68%	28.210	238%
2019	11,28%	61,85%	26,88%	28.286	238%
2020	11,25%	61,68%	27,06%	28.255	241%

Tabella 3-8. Popolazione straniera nel comune di Novi Ligure (fonte ISTAT)

ANNO	RESIDENTI STRANIERI	STRANIERI IN %	MINORENNI	NATI IN ITALIA	MASCHI (% su stranieri)
2005	1.521		367	35	46,61%
2006	1.798		452	43	46,89%
2007	1.949	6,9%	486	37	47,87%
2008	2.352	8,3%	559	44	48,00%
2009	2.738	9,6%	640	47	48,36%
2010	2.964	10,3%	682	52	48,28%
2011	3.239	11,3%	733	57	48,04%
2012	2.884	10,4%	658	63	45,11%
2013	3.347	11,9%	779	55	46,10%
2014	3.577	12,6%	825	63	46,21%
2015	3.580	12,6%	826	58	45,61%
2016	3.618	12,9%	822	59	46,10%
2017	3.754	13,2%	807	45	47,90%
2018	3.870	13,7%	814	53	48,81%
2019	3.987	14,1%	863	53	49,03%
2020	3.988	14,1%	868		48,67%

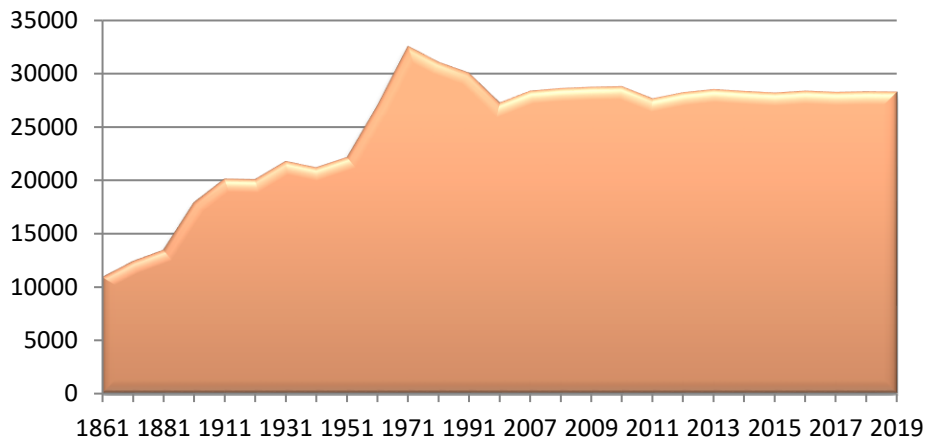
Di seguito vengono riportati i dati ufficiali secondo l'ultimo aggiornamento dell'ISTAT della popolazione legale complessiva con indicatori demografici del comune di Novi Ligure del mese di Dicembre 2019. Si nota un saldo negativo tra nati e morti di oltre 200 unità, che viene bilanciato dalle iscrizioni da altro comune che sono oltre 1.200, contro i cancellati che sono poco più di 1.000, fornendo in definitiva un saldo positivo della popolazione rispetto all'anno precedente.

Tabella 3-9. Indicatori demografici del comune di Novi Ligure, mese Dicembre 2019 (fonte ISTAT)

POPOLAZIONE RESIDENTE NEL 2019	TOTALE	MASCHILE	FEMMINILE
	28.255	13.548	14.707
NATI	203	101	102
MORTI	412	204	208
SALDO	- 209	- 103	- 106
ISCRITTI DA ALTRI COMUNI	919	439	480
CANCELLATI DA ALTRI COMUNI	797	412	385
ISCRITTI DA ESTERO	255	127	128
CANCELLATI DA ESTERO	120	75	45
ISCRITTI PER ALTRI MOTIVI	54	34	20
CANCELLATI PER ALTRI MOTIVI	150	81	69
TOTALE ISCRITTI	1.228	600	628
TOTALE CANCELLATI	1.067	568	499
NUMERO DI FAMIGLIE	13.437		
POPOLAZIONE RESIDENTE IN FAMIGLIA	27.990	13.389	14.601
NUMERO MEDIO COMPONENTE PER FAMIGLIA	2.1		



Variazione popolazione comunale



GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 
	IG51-00-E-CV-RO-IM00- A8-101-A00 Ambiente sociale – Ante Operam
	Foglio 14 di 36

4 PARTE SPERIMENTALE

4.1 Le aree di interesse

Le aree d'interesse in cui si è effettuata la parte sperimentale dell'analisi dell'ambiente sociale sono degli spazi territoriali, direttamente ed indirettamente interessati dal progetto, selezionati perché rappresentativi di una maggiore percezione d'impatto sociale, sia per la maggior esposizione ai cantieri, sia per una serie di azioni perturbative che potrebbero deteriorare la qualità ambientale delle aree e dei servizi presenti.

In particolare, il presente report fa riferimento al Comune di Novi Ligure. Nella scheda seguente si descrive brevemente lo stato dell'opera e si fornisce un dossier fotografico.

4.2 Questionario rivolto agli *stakeholders* locali per l'analisi di monitoraggio sociale

Nel monitoraggio sociale di ante operam l'obiettivo del questionario è quello di poter giungere ad una ragionevole determinazione della sensibilità dei cittadini delle aree territoriali prese in considerazione dal progetto. Infatti, i residenti e gli utenti delle aree sensibili sono invitati a rispondere a precise domande che permettono di percepire la loro aspettativa sull'opera.

Il **Danno o Disagio Sociale**, oltre che di difficile interpretazione semantica, risulta di complessa caratterizzazione pratica ma esistono dei metodi scientifici, deduttivamente associabili all'ambito di studio, che più si addicono alla quantificazione del danno stesso: "I Metodi di Valutazione dei Beni e delle Risorse Ambientali".

I questionari sono stati distribuiti alla popolazione in tutte le aree sensibili scelte all'indomani di un processo di localizzazione delle aree in *desk research*.

Le principali caratteristiche utilizzate dal metodo di indagine scelto sono:

- **Chiarezza e Semplicità d'espressione:** le domande devono risultare sempre lineari, mai complesse ed eccessivamente strutturate; la mancanza di chiarezza comporta inevitabilmente l'indecisione nell'intervistato, dunque risposte non veritiere. Più semplice è l'interpretazione della domanda meno difficile sarà la risposta alla stessa.
- **Struttura incisiva e tempi brevi:** le domande devono essere piuttosto concentrate. Per un buon risultato è più importante inquadrare poche domande ma specifiche, piuttosto che molte domande, per avere un numero maggiore di dati come riferimento. In questo senso, infatti, si riesce a trattenere anche meno l'intervistato in termini di tempo. Un tempo eccessivo ed una

serie troppo estesa di domande possono spazientire l'intervistato, comportando come risultato che le risposte non siano veritiere.

- **Impersonalità:** La realizzazione del questionario è realizzata con l'intenzione di raccogliere i dati in maniera impersonale ed anonima per l'intervistato.
- **Tipologia di domande:** Le domande saranno l'equivalente di tre tipologie classiche dei metodi di valutazione:
 1. Domande a risposta chiusa (*Close ended*): in cui l'intervistato è chiamato a rispondere in modo discreto (si/no).
 2. Domande a risposta multipla (*Multiple choice*): domande che ammettono più di una risposta su quelle indicate.
 3. Domande gerarchizzate (*Nominal questions*): in cui vi sono una lista di intervalli di valori sulla quale l'intervistato è chiamato ad esprimersi.

Le domande inoltre sono poste in modo da consentire una valutazione deduttiva dei quesiti. Questa tecnica, pur non consentendo domande dirette, evita distorsioni massicce nelle risposte; con particolare riferimento ai comportamenti di "Free-Riding" e di "warm-glow" (fenomeno dell'autocompiacimento).

La struttura del questionario è caratterizzata da una consequenzialità programmata, "ad albero", per facilitare l'interpretazione delle risposte (es. se in una prima ipotetica domanda la risposta dovesse essere "SI" allora vi sarà una seconda domanda; se si rispondesse NO potrebbe esserci comunque una seconda domanda ma differente oppure potrebbe non essercene una seconda).

La struttura del questionario per i residenti ed i fruitori delle aree urbane afferenti ai cantieri si articola in tre fasi distinte. I tre ambiti identificano l'intervistato, descrivono il sito di aggregazione che usufruisce abitualmente ed indagano le impressioni, gli umori e le idee che il soggetto di indagine ha sulle grandi infrastrutture in genere e sull'opera del Comune di Novi Ligure in particolare.

FASE 1			
1) E' residente in zona			
Si		No	
2) E' fruitore di questo sito di aggregazione? (rispondere solo se alla domanda precedente si è indicato "no")			
Si, abitualmente	Si, occasionalmente	No	
3) Da quanti anni è residente o fruisce di questo sito di aggregazione?			
Meno di 1 anno	Da 1 anno a 2 anni	da 5 anni	Oltre 5 anni
4) Ha mai vissuto in prossimità di aree interessate da grossi cantieri di lavoro?			
Si		No	

5) Per quanto tempo? (rispondere solo se alla domanda precedente si è indicato “si”)			
1 Mese	Fino a 6 mesi	da 1 anno	Oltre 1 anno
6) Quali disagi ha dovuto affrontare? (rispondere solo se alla domanda n°4 si è indicato “si”)			
Disagi da un punto di vista ambientale (inquinam.acustico, inquinam. Acque, inquinam.dell’aria)		Disagi da un punto di vista logistico (riduzione posteggi, interruzione strade, rallentamenti per semafori, ecc..)	

Nella FASE 1, le prime tre domande si pongono l’obiettivo di identificare l’intervistato ed attirare la sua attenzione attraverso la facilità e la rapidità di risposta degli “interrogativi” presenti nel questionario. Le successive tre domande chiedono al soggetto dell’indagine se ha già avuto un’esperienza di vita in zone interessate da cantieri di lavoro, di quale durata e con quali ripercussioni a livello di disagi logistici o ambientali. Per l’attuazione delle domande all’interno di questa “prima fase” si è ricorso all’utilizzo del metodo della risposta chiusa “close ended” e dal metodo della risposta multipla “multiple choice”.

FASE 2	
7) Quale mezzo di trasporto utilizza abitualmente? (rispondere in percentuale tra le tre possibilità)	
Mezzo privato	% _____
Autobus	% _____
Treno / Metro	% _____
	% 100 _____
8) Ha difficoltà nel trovare posteggio in questa zona di aggregazione?	
Si	No
9) In questa zona di aggregazione, quale componente di inquinamento ambientale le crea maggiore disturbo?	
COMPONENTE	Tipologia o causa del disturbo
Acque (es. inquinamento delle acque)	
Vibrazioni (es. disturbo delle vibrazioni)	
Atmosfera (es. inquinamento delle polveri)	
Rumore (es. inquinamento acustico)	
Paesaggio (es. disturbo del paesaggio)	
Suolo (es. inquinamento suolo terreni maleodoranti)	

Con la prima domanda della FASE 2, si chiede agli intervistati la tipologia e la percentuale di utilizzo dei mezzi di trasporto. Le successive domande descrivono la percezione del residente/fruttore dell’area di interesse sullo stato attuale dell’impatto socio-ambientale relativo al sito di aggregazione corrispondente. In questa fase viene introdotta la prima delle due “nominal question” in cui

l'intervistato è chiamato ad esprimersi su una lista di intervalli di valori da ordinare secondo la propria percezione sensitiva. Le risposte numeriche portano a risultati quali-quantitativi che possono essere trattati statisticamente in maniera più efficiente.

FASE 3					
10) Ritiene importante la realizzazione e l'utilità delle grandi opere infrastrutturali?					
Si			No		
11) Conosce l'opera infrastrutturale della Tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi?					
Si			No		
12) Da quale fonte ha ottenuto informazioni sull'opera che si sta realizzando? (Se la risposta è "sì" Indicare al massimo due risposte)					
Programmi televisivi	Radio	Giornali	Web	Conferenze	Altro
13) Quali miglioramenti si aspetta dall'opera infrastrutturale? (Indicare al massimo due risposte)					
Miglioramento del trasporto merci	Incremento della produttività	Investimenti futuri	incrementi marginali	Nessun miglioramento	
14) Quale miglioramento vorrebbe che l'opera producesse?					
Miglioramenti del trasporto merci	Investimenti futuri	Miglioramento del trasporto pubblico ferroviario	Opere urbanistiche compensative (posteggi, viabilità, messa in sicurezza dei torrenti, colline)	Impiego del personale locale	
15) Quanto creda che il cantiere persista?					
1 Mese		6 Mesi		1 Anno	
16) Crede che l'opera possa avere un impatto negativo sull'ambiente?					
Si	No	Tipologia di impatto			
17) Quali pensa che saranno le componenti ambientali maggiormente colpite dalle attività di cantiere? (Ordinare con scala da "1" minimo disturbo a "6" massimo disturbo" per le seguenti componenti ambientali)					
COMPONENTE		VALORE			
Atmosfera					
Rumore					
Vibrazioni					
Suolo					
Paesaggio					
Acque					

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 	
	<p>IG51-00-E-CV-RO-IM00- A8-101-A00 Ambiente sociale – Ante Operam</p>	<p>Foglio 18 di 36</p>

Le domande della Fase 3 presentano tutte le tipologie di domande fin qui presentate. Per le prime due è stata scelta la tipologia del “close ended” per avere un riscontro diretto senza che il soggetto intervistato possa avere dubbi sulla risposta da dare, dato l’importanza investigativa che rivestono entrambe le domande inserite nel questionario, per capire il parere sulle grandi opere ed il livello di conoscenza sul progetto del “Terzo Valico dei Giovi. L’interrogativa numero 12, inizia la sequenza delle successive ampliando il dato con la fonte di informazione sulle conoscenze. Le ultime domande proposte, invece, danno un’idea delle aspettative, dei desideri e degli impatti negativi connessi alla realizzazione dell’opera in questione.

Dal punto di vista tecnico-procedurale, previa realizzazione del questionario, la sottoposizione dello stesso è avvenuta direttamente in loco. Le interviste sono state realizzate nelle aree di interesse, interagendo ed intervistando la popolazione locale garantendo la persistenza e l’assoluta sicurezza dei dati raccolti e caricate direttamente in un sistema di rilevazione digitale. Successivamente i dati ottenuti sono stati caricati su un “foglio di lavoro Excel” che attraverso la creazione di tabelle e dei grafici permettono di rilasciare sia un risultato quantitativo che un risultato visivo e qualitativo dell’indagine preposta.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-00-E-CV-RO-IM00- A8-101-A00 Ambiente sociale – Ante Operam	Foglio 19 di 36

5 RISULTATI: LE AREE DI INTERESSE E IL QUESTIONARIO DI MONITORAGGIO SOCIALE:

La scheda descrittiva riportata di seguito fornisce le informazioni di carattere geografico, necessarie per una corretta connotazione, delle “aree di interesse” rilevate all’interno del progetto.

La scheda è accompagnata da un dossier fotografico a cui sono allegati i risultati del questionario; in particolare le tabelle informative proposte di seguito consentono una valutazione di sintesi percentuale delle risposte ottenute dai questionari sottoposti agli *stakeholders* (residenti/fruitori) delle aree di interesse. Tali risposte sono state trattate per finalizzare l’analisi di monitoraggio e per consentire una migliore comunicazione in relazione alla valutazione dello stato socio-ambientale attualmente percepito, con particolare riferimento:

- agli “umori” della popolazione residente in relazione al periodo di cantierizzazione,
- all’impatto antropico,
- alle aspettative sugli impatti antropici derivanti dall’opera.

Nello specifico per l’area di interesse si produrrà una tabella di sintesi dei risultati ed un commento di sunto sul risultato percentuale relativo ad ogni singola domanda effettuata.

Le interviste di tipo strutturato, secondo lo schema presentato nel capitolo precedente sono state condotte di persona. La metodologia scelta è di tipo CAPI (Computer-assisted personal interviewing), cioè l’intervistatore dotato di un dispositivo elettronico, nello specifico un tablet, effettua l’intervista *face to face* archiviando direttamente su un supporto informatico le risposte (al momento non ancora direttamente collegato con un server centrale ma lavora solo in remoto). Con questa metodologia l’intervistatore e il rispondente si trovano uno di fronte all’altro e il primo si occupa dell’immissione delle risposte in un tablet, senza escludere la possibilità di confrontarsi con l’intervistato e stabilire con lo stesso un legame di fiducia. Questa tipologia di intervista permette di intervistare anche chi non è pratico di computer o chi invece non ha molto tempo da dedicare all’indagine; l’indagine CAPI tende ad assicurare una migliore qualità dei dati raccolti rispetto a quella condotta su supporto cartaceo oltre ad aumentare la praticità di intervista che permette di raggiungere un target molto ampio ed eterogeneo.

Sono stati intervistati circa 30 soggetti nell’area di interesse.


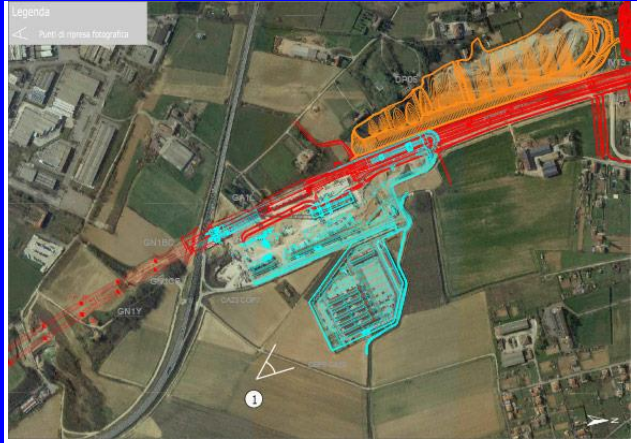
Il campione è di tipo casuale: le interviste sono state effettuate nei punti più interessanti dell’area, vale a dire nei pressi dell’Ufficio comunale, nella via pedonale del centro del paese.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 	
	<p>IG51-00-E-CV-RO-IM00- A8-101-A00 Ambiente sociale – Ante Operam</p>	<p>Foglio 20 di 36</p>

Ai soggetti intervistati è stata spiegata la motivazione dell'intervista e l'utilizzo che verrà fatto delle informazioni raccolte, ovvero che saranno elaborate e presentate in maniera aggregata e anonima al fine di non rendere identificabili i soggetti che hanno rilasciato l'intervista.

In generale si segnala una buona disponibilità all'intervista, che in alcuni casi ha portato a momenti di dibattito. Da segnalare, comunque, alcuni rifiuti a prestare l'intervista sia per motivi di mancanza di tempo, sia per ragioni personali anche di tipo ideologico/politico.

5.1 “Novi Ligure”

Caratterizzazione Geografica(2019)		
<i>Distanza dal Cantiere:</i>	150m	
<i>Indirizzo</i>		
<i>Coordinate Geografiche (C.O.P.6)</i>	486131.89 m Est	4954418.22 m Nord (C.O.P.6)
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Cantiere Pernigotti</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Campo Base e Cantiere operativo di Novi</p> </div> </div>		
<i>Cantieri presenti:</i>	<p>Attualmente sono presenti due cantieri di linea, Pernigotti (COP6) e Novi Ligure (COP7), un campo base per il personale di cantiere, Novi Ligure (CBP5), che può ospitare fino a 400 persone e due siti di deposito delle terre da scavo autorizzati: Pieve di Novi Ligure (DP06) è attualmente utilizzato, mentre Cascina Polidora è stato approvato ma non è ancora in uso.</p> <p>Cantiere Pernigotti: Completato il montaggio delle barriere antirumore Terminate le fasi di cantierizzazione sul piazzale, con la realizzazione degli impianti di illuminazione e di smaltimento delle acque meteoriche Cantiere Novi: L'avanzamento della TBM sul binario pari è giunto alla pk. 34+665: sono stati realizzati 1616 m di galleria. L'avanzamento della TBM sul binario dispari è giunto alla pk. 36+146: sono stati realizzati 144 m di galleria.</p>	

Caratterizzazione Geografica (2020)

Distanza dal Cantiere:

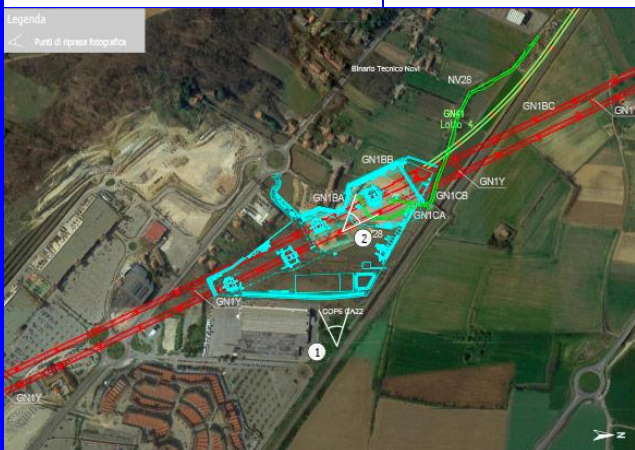
150m

Indirizzo

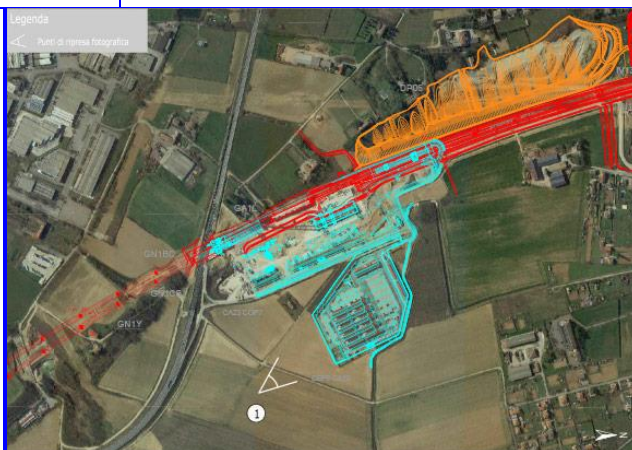
Coordinate Geografiche (C.O.P.6)

486131.89 m Est

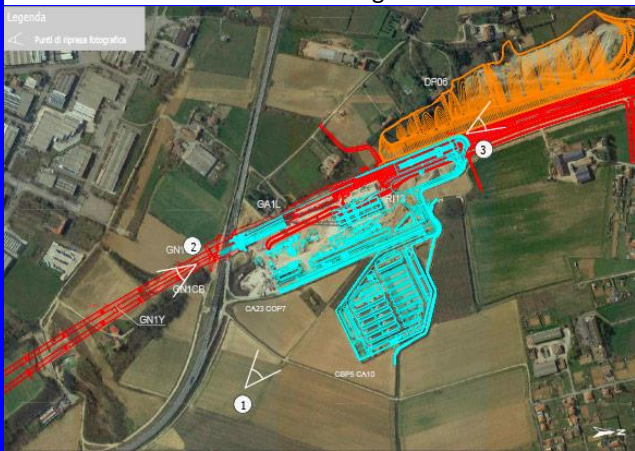
4954418.22 m Nord (C.O.P.6)



Cantiere Pernigotti



Campo Base e Cantiere operativo di Novi



Cantiere Operativo Novi Ligure - Imbocco Nord Galleria Serravalle

Cantieri presenti:

Attualmente sono presenti nel Comune tre Cantieri:
 Il Cantiere Pernigotti, che dopo il montaggio delle barriere antirumore prosegue con i lavori al pozzo di accesso al binario pari e sono in corso scavo di svuotamento pozzo. <https://www.terzovalico.it/andamento-dei-lavori/cantieri/cantiere-pernigotti.html>
 Il cantiere del campo base di Novi Ligure per cui si è giunti all'ultimazione dei lavori per la costruzione e installazione <https://www.terzovalico.it/andamento-dei-lavori/cantieri/campo-base-novi-ligure.html>
 Il cantiere per la costruzione dell'imbocco Nord della galleria di Serravalle. È in corso lo smontaggio della fresa e del rivestimento del muro di contenimento. <https://www.terzovalico.it/andamento-dei-lavori/cantieri/cantiere-operativo-novi-ligure-imbocco-nord-galleria-serravalle.html>

5.1.1 Dossier Fotografico



Campo base Novi Ligure



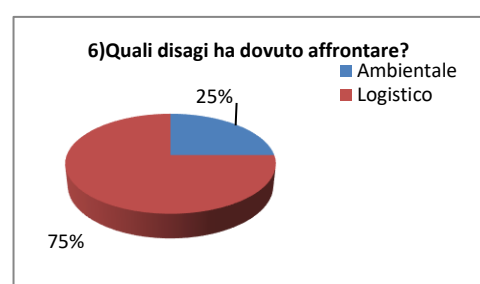
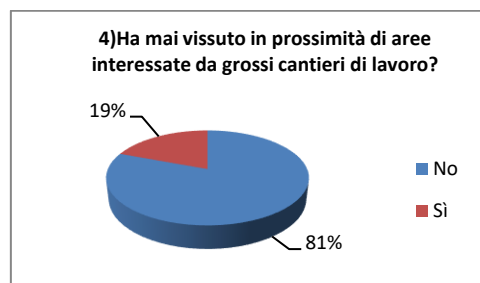
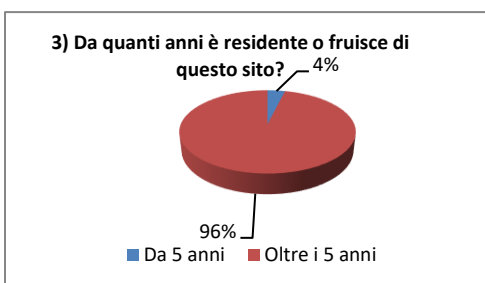
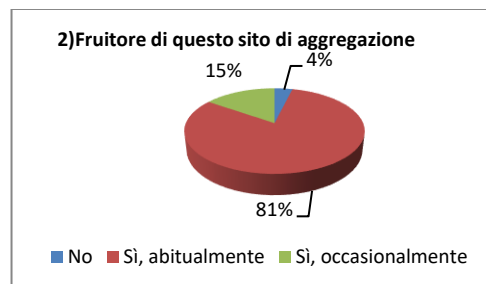
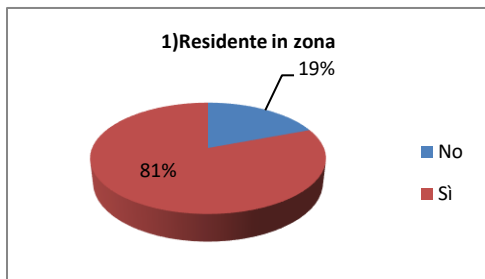
Cantiere operativo Cop7



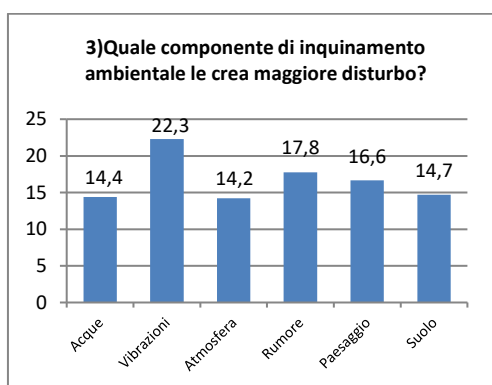
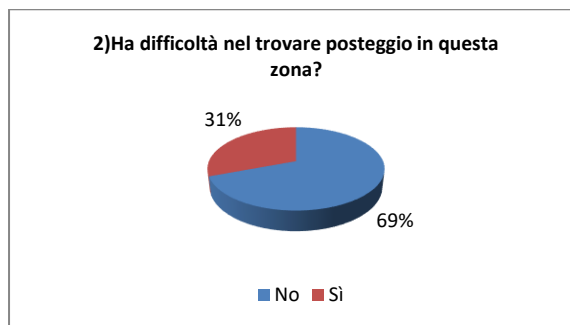
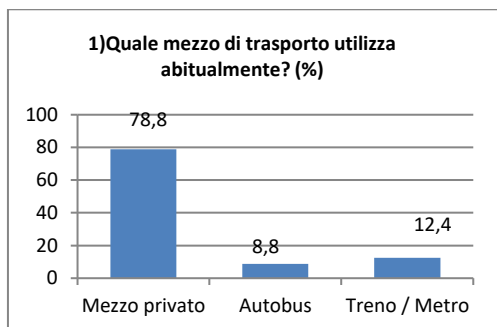
Cantiere Pernigotti

5.1.2 Risultati del questionario

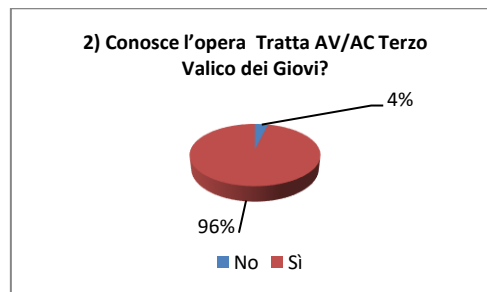
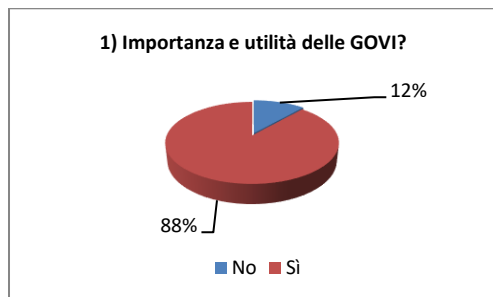
FASE 1



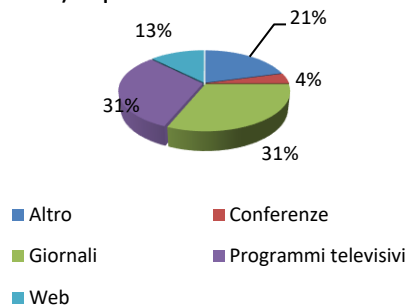
I quattro quinti del campione (81%) risiedono in zona e la stessa percentuale fruisce abitualmente del sito di aggregazione, a fronte di un 15% che lo fa solo occasionalmente e di un 4% che invece non ne è fruitore. Il 96% del campione è residente o fruisce di questo sito da più di 5 anni contro un 4% che lo è da 5 anni. Solo un quinto del campione (19%) ha già vissuto in prossimità di aree interessate da grossi cantieri di lavoro, nella totalità dei casi per un periodo superiore a un anno. I disagi più comuni da affrontare per i rispondenti sono stati di tipo logistico, nel 75% dei casi, e ambientale, nel restante 25%.

FASE 2

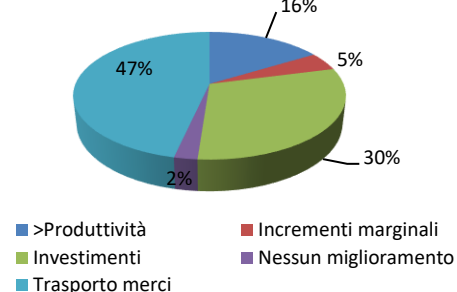
Il 78,8% del campione ha indicato come mezzo di trasporto abituale il proprio veicolo privato, il 12,4% il treno/la metro e l'8,8% l'autobus. Tre rispondenti su dieci (31%) hanno dichiarato difficoltà a trovare posteggio in zona. Le componenti di inquinamento ambientale maggiormente disturbanti per gli intervistati sono risultate essere le vibrazioni (22,3%), il rumore (17,8) e il paesaggio (16,6), seguite da suolo (14,7), acque (14,4) e atmosfera (14,2).

FASE 3

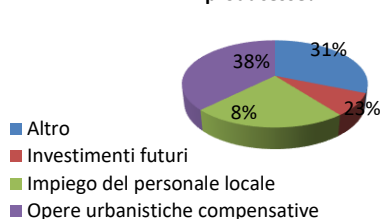
3) Da quale fonte ha ottenuto info?



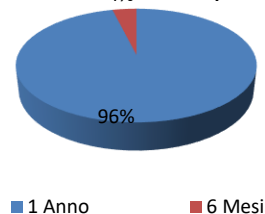
4) Quali miglioramenti si aspetta dall'opera infrastrutturale?



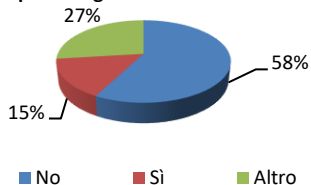
5) Quale miglioramento vorrebbe che l'opera producesse?



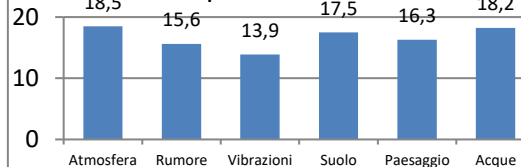
6) Quanto crede che il cantiere persista?



7) Crede che l'opera possa avere un impatto negativo sull'ambiente?



8) Componenti ambientali maggiormente colpite dal cantiere?



La quasi totalità del campione (88%) ritiene importante la realizzazione delle grandi opere e dichiara di conoscere l'opera Tratta AV/AC del Terzo Valico dei Giovi nel 96% dei casi. Le fonti principali dalle quali sono state ottenute informazioni sono i programmi televisivi e i giornali (entrambi 31%), seguite da altre fonti (21%), web (13%) e conferenze (4%). Il trasporto merci e gli investimenti sono i miglioramenti più attesi dall'opera, rispettivamente espressi dal 47 e 30% del campione, seguiti dall'aumento di produttività (16%) e da incrementi marginali (5%). I miglioramenti più attesi dall'opera riguardano opere urbanistiche compensative, nel 38% dei casi, altri non meglio specificati (31%), investimenti futuri (23%) e impiego del personale locale (8%). La quasi totalità del campione (96%) crede che il cantiere persista un anno, con un impatto negativo sull'ambiente atteso dal 15% degli intervistati. Le componenti ambientali maggiormente colpite sono l'atmosfera (18,5%), le acque (18,2%) e il suolo (17,5%), seguite da paesaggio (16,3%), rumore (15,6%) e vibrazioni (13,9%).

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 	
	<p>IG51-00-E-CV-RO-IM00- A8-101-A00 Ambiente sociale – Ante Operam</p>	<p>Foglio 27 di 36</p>

6 LA RICEZIONE DEI MASS MEDIA

Il monitoraggio dell’Ambiente sociale si basa sullo studio della percezione e dell’opinione da parte dei cittadini e degli stakeholders, a livello nazionale e locale, nei confronti della variante progettuale di Novi attraverso la schedatura e l’analisi della rassegna stampa, audio e video di testate locali e nazionali.

L’assunto di partenza è che i mass media rivelano opinione pubblica, tendenze e considerazioni da parte delle comunità locali e degli stakeholders pubblici e/o privati. L’analisi permette di porre in evidenza criticità, istanze sollevate, il monitoraggio degli stati d’animo dell’opinione pubblica, i “toni” della comunicazione da parte della comunità locale e il recepimento delle azioni adottate dal COCIV. Nel dettaglio, nell’anno 2020, sono state analizzate le uscite sui media video, audio, cartacee, web prevalentemente delle regioni Liguria e Piemonte e anche a livello nazionale.

Per quanto riguarda i media della carta stampata, sono stati analizzati quotidiani e riviste di stampo sia nazionale, sia locale:

1. Ancora
2. Avvenire
3. Avvisatore Marittimo
4. Cittadino di Genova
5. Corriere della Sera
6. Economy
7. Genova Impresa
8. Giornale del Piemonte e della Liguria
9. Il Piccolo di Alessandria
10. Il Settimanale
11. La Stampa Alessandria
12. La Stampa Piemonte e Valle d'Aosta
13. La Stampa Savona
14. Monferrato
15. Novese
16. Panorama di Novi
17. Piccolo di Alessandria
18. Popolo Dertonino
19. Repubblica
20. Repubblica Genova
21. Repubblica Torino

22. Secolo XIX
23. Secolo XIX Basso Piemonte
24. Secolo XIX Genova
25. Secolo XIX Imperia
26. Secolo XIX La Spezia
27. Secolo XIX Savona
28. Sole 24 Ore
29. Sole 24 Ore Edilizia e Territorio

Per quanto riguarda le comunicazioni web, il gruppo dei siti analizzati comprende testate giornalistiche web, agenzie stampa online e anche blog di opinion leader del settore (principalmente in ambito No-Tav):

1. agenparl.com
2. agenpress.it
3. agenzianova.com
4. alessandriamagazine.it
5. alessandriaoggi.info
6. ansa.it
7. appuntialessandrini.wordpress.com
8. askanews.it
9. babboleo.it
10. bresciaoggi.it
11. casalenotizie.alessandrianews.it
12. centrometeoitaliano.it
13. cittadellaspezia.com
14. corriere.it
15. dialessandria.it
16. ferrovie.info
17. gazzettadiparma.it
18. gazzettaufficiale.it
19. genova.repubblica.it
20. genova24.it
21. genovatoday.it
22. giornale7.it
23. ilnazionale.it



24. ilsecoloxix.it
25. iltorinese.it
26. imperianews.it
27. ivg.it
28. lagazzettadelmezzogiorno.it
29. langheroeromonferrato.net
30. laprovinciapavese.gelocal.it
31. larena.it
32. lasicilia.it
33. la-spezia.virgilio.it
34. lastampa.it
35. [lastampa.it cuneo](http://lastampa.it/cuneo)
36. leconomico.net
37. le-ultime-notizie.eu
38. levantenews.it
39. liguria.bizjournal.it
40. liguria24.it
41. ligurianotizie.it
42. lospiffero.com
43. mentelocale.it
44. meteoweb.eu
45. mobilita.org
46. notavterzovalico.info
47. notizie.tiscali.it
48. notiziedisecondopiano.blogspot.com
49. novionline.alessandrianews.it
50. paoloxl.tumblr.com
51. pennatagliante.wordpress.com
52. piercarlolava.blogspot.com
53. pontiniaecologia.blogspot.com
54. primocanale.it
55. primo-magazine.blogspot.com
56. primopiano24.it
57. proiezioni diborsa.it
58. proletaricomunisti.blogspot.com



59. quibrescia.it
60. radiogold.it
61. repubblica.it
62. repubblicagenova.it
63. rete-ambientalista.blogspot.com
64. sanremonews.it
65. savonanews.it
66. settimanalelancora.it
67. spettacoli.tiscali.it
68. stradeeautostrade.it
69. targatocn.it
70. tgvallesusa.it
71. themeditelegraph.com
72. torinoggi.it
73. tortonaonline.alessandrianews.it
74. traderlink.it
75. trasporti-italia.com
76. tuttoggi.info
77. video.repubblica.it

Trasmissioni TV:

1. Tg1
2. Tg2
3. Tg3 (Piemonte e Liguria)
4. Tg5
5. Tgcom 24
6. Tg Primocanale
7. Telenord
8. Grp
9. Primocanale
10. Rai News 24
11. Sky tg24
12. Telecitv Piemonte
13. Telegenova
14. Telenord

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-00-E-CV-RO-IM00- A8-101-A00 Ambiente sociale – Ante Operam	Foglio 31 di 36

Trasmissioni radio:

1. Radio 1
2. Radio 3
3. Radio 24
4. Radio Capital
5. Rtl

L'analisi dell'opinione pubblica attraverso i mass media è stata organizzata per tematiche, in modo da evidenziare, ove presenti, le diverse opinioni e i diversi punti di vista sull'opera, così come i toni e gli aspetti più significativi nella comunicazione.

A dicembre 2017 il Cipe ha approvato la **variante progettuale per l'interconnessione della nuova linea ferroviaria con la linea storica Torino-Genova**, eliminando un tratto di nuova linea che passava a ovest di Novi Ligure, il cosiddetto **Shunt di Novi**. Secondo il progetto, tale variante passerà sulla linea ferroviaria storica che attraversa il centro abitato di Novi, riducendo di 7 chilometri il tratto di nuova linea su terreno agricolo e creando un'interconnessione diretta tra l'opera del Terzo Valico e lo scalo merci di San Bovo. Questa nuova soluzione è meno costosa dello Shunt e comporta anche una minore occupazione di suolo, una riduzione dei volumi di scavo (da circa 3,4 milioni di metri cubi a 760mila) e una riduzione degli impatti idrogeologici.

Nel corso degli anni passati, le principali preoccupazioni concernenti questa variante emerse dall'analisi dei mass media riguardavano la salvaguardia ambientale sia durante la realizzazione sia ad opera finita, l'incidenza del cantiere della tratta sulla viabilità e sulla tranquillità del centro abitato, la modalità di smaltimento delle terre da scavo e il pericolo derivante dall'immissione nell'aria di ulteriori polveri sottili. Per quanto riguarda la preoccupazione sul transito di treni merci a lunga percorrenza, la delibera specifica che il numero dei treni merci, che interessano l'abitato di Novi Ligure, non dovrà superare quello attuale.

Nel corso del 2020 le uscite sulla stampa relative alla variante progettuale di Novi Ligure sono state ridotte e non hanno fatto emergere problematiche particolari, se non qualche intervento di figure pubbliche in loco. I media si sono concentrati in particolar modo sulla definitiva **contrattualizzazione di questa variante progettuale e la conseguente scelta di eliminare l'ipotesi progettuale della bretella secondaria (lo Shunt di Novi)**, ovvero il tratto di linea che sarebbe passata ad Ovest di Novi evitando il passaggio del Terzo Valico nel centro cittadino. Nonostante l'attuale amministrazione comunale abbia richiesto una reintroduzione dello shunt, a fine giugno al Ministero dei Trasporti è stato firmato il contratto tra Cociv e Rfi, la società delle Ferrovie che si occupa di infrastrutture. La firma è avvenuta in concomitanza con la ripresa dei lavori del Nodo ferroviario di

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 
	IG51-00-E-CV-RO-IM00- A8-101-A00 Ambiente sociale – Ante Operam
	Foglio 32 di 36

Genova ed è stata pertanto richiamata dai giornali come importante passo avanti per garantire una connessione adeguata al porto di Genova. Inoltre vari articoli hanno riportato le dichiarazioni della Ministra De Micheli che ha sottolineato la riduzione di costi e la minore occupazione di suolo derivante dalla realizzazione della variante in questione.

A tal proposito si vedano di seguito alcuni articoli riportati sui mass media:

- 27/06/2020, Themeditelgraph.com, “Al Cociv i lavori per il Nodo ferroviario di Genova”
- 29/06/2020, Ilpiccolo.net, “Terzo Valico, non si torna indietro: niente shunt”
- 01/07/2020, Ilsecoloxix.it, “De Micheli: «Un piano da 4,8 miliardi per valorizzare il sistema dei porti»”
- 06/07/2020, Teknoring.com, “Terzo Valico dei Giovi: il corridoio Reno-Alpi “unirà” Genova e Rotterdam”
- 22/07/2020, Lavocedigenova.it. “Ripartono i lavoro del nodo ferroviario genovese”

Alcune testate locali hanno nuovamente sottolineato la **contrarietà dell’attuale Giunta comunale al passaggio dei treni sulla linea storica in centro città**. Le dichiarazioni di Gian Paolo Cabella, sindaco di Novi Ligure, hanno fatto emergere preoccupazioni circa l’effettiva realizzazione di barriere antirumore, il pericolo e i disagi derivanti dalla velocità dei nuovi treni ad alta capacità e le problematiche derivanti dalla divisione in due della città. Già nel corso dei due anni passati, a seguito dell’approvazione della variante allo shunt, il comitato “Contiamoci” aveva attirato l’attenzione dei media e dell’opinione pubblica facendosi portavoce di molti giudizi sfavorevoli sulla decisione di far passare i treni in città. Il comitato aveva assicurato il suo pieno favore all’opera del Terzo Valico in sé per il rilancio del Nord Ovest ma aveva richiesto un ritorno al progetto iniziale dello shunt per la salvaguardia della città di Novi e della sicurezza pubblica. Tra i problemi evidenziati, c’erano anche in questo caso i rischi connessi al passaggio in città di convogli con merci pericolose, l’inquinamento da polveri sottili e da rumore in grado di mettere a rischio le attività e le realtà produttive di eccellenza del territorio (in particolare le aziende dolciarie) e il calo del valore degli immobili nella zona.

Un’altra questione, che ha interessato il dibattito pubblico tra vecchie e nuove amministrazioni comunali della città di Novi Ligure e che è stata riportata dai media locali nel corso del 2020, è sicuramente quella relativa al **rilancio dello scalo logistico di San Bovo**, ritenuta una parte imprescindibile del patto per l’eliminazione dello shunt. Già in passato questo aspetto rientrava tra i punti a favore per l’approvazione della variante alternativa, un’opportunità per il rilancio economico del territorio. I media hanno fatto emergere preoccupazioni sollevate da alcune figure politiche del territorio, in particolari gli esponenti dell’ex-giunta comunale, che temono che non si stia facendo abbastanza per promuovere il rilancio di questo retroporto. Secondo i “Democratici per Novi” il rischio

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	IG51-00-E-CV-RO-IM00- A8-101-A00 Ambiente sociale – Ante Operam	Foglio 33 di 36

è che, non valorizzando questo importante snodo logistico, Novi perda l'importante opportunità di avere un ruolo di rilievo nell'area retroportuale. La speranza è che le risorse stanziare dal Cipe per le opere compensative (49 milioni) siano anche utilizzate per realizzare un progetto di sviluppo strategico per il sistema logistico interportuale in grado di comprendere il rilancio di Novi San Bovo, lo scalo merci di Alessandria e l'interporto di Rivalta Scrivia.

A tal proposito si vedano di seguito alcuni articoli pubblicati sui mass media:

- 20/02/2020, Lastampa.it, "Su San Bovo l'ex sindaco Muliere teme lo scippo. Il Comune: "Non tiriamo volate a nessuno"
- 21/02/2020, Il Piccolo, "Novi Ligure. San Bovo, adesso il Pd sollecita il rilancio dello scalo ferroviario"
- 19/06/2020, Giornale7.it, "Ammodernare lo scalo merci di San Bovo costa troppo"
- 22/06/2020, Lastampa.it, "Addio annunciato per lo scalo di San Bovo? "Troppo costoso". Per l'ex sindaco Muliere sarebbe uno sbaglio"
- 26/06/2020, Il Piccolo, "Borioli «Lo scalo ferroviario? Cota e Fabbio puntarono su altre aree»"
- 27/06/2020, Radiogold.it, "Pd Novi Ligure su fondi Terzo Valico: "Fare squadra per coinvolgere tutti, non solo Alessandria"
- 02/10/2020, Panorama di Novi, "Il Sindaco Cabella: «Il passaggio dei convogli ad alta capacità sarà causa di notevoli disagi...»"

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 
	IG51-00-E-CV-RO-IM00- A8-101-A00 Ambiente sociale – Ante Operam
	Foglio 34 di 36

7 SINTESI DEL QUADRO DI INDAGINE TERRITORIALE E SOCIALE

Il 2020 si è caratterizzato ovviamente per l'arrivo sul territorio italiano del virus SARS-Cov-2 che ha segnato le condizioni economiche dei territori italiani e di conseguenza anche di quelli toccati dal passaggio del Terzo Valico.

La crisi economica, che da alcuni anni ha caratterizzato il Nord ovest e nello specifico in Provincia di Alessandria, non è di conseguenza stato agevolato dal blocco e dalle chiusure di marzo aprile prima e di ottobre-dicembre poi.

I dati non registrano ancora questo fenomeno, che avrà ripercussioni nelle statistiche degli anni successivi, ma ha segnato la rassegna stampa e l'evolversi della situazione politica locale.

La zona della Provincia di Alessandria continua ad essere segnata da una continua e decisa discesa della popolazione attiva, alla ricerca di aree geografiche contraddistinte da migliori prospettive lavorative e maggior dinamicità sociale.

Oltre ad una diminuzione della popolazione si continua ad assistere ad una crescita dell'età media della popolazione locale, a cui si contrappone la crescita degli arrivi di nuovi cittadini da paesi extracomunitari (circa 7.000 in più del 2010), che non sono comunque stati in grado di invertire il trend che porta al continuo invecchiamento della popolazione.

Nella Provincia di Alessandria, in 10 anni, la popolazione è scesa di oltre 20.000 unità e una crescita dell'indice di vecchiaia di 20 punti. In età lavorativa è scesa di punto percentuale, che corrisponde ad un aumento di quasi 2 punti nel segmento over 65.

Il Comune di Novi in questo senso è in controtendenza con la popolazione residente in linea con quella di 10 anni fa e l'indice di vecchiaia che cresce di soli 10 punti.

Il questionario ha fornito un quadro non certo di rilevanza statistica, ma certamente importante da un punto di vista sociologico e di interpretazione del *sentiment* della popolazione residente.

L'emergenza legata al Covid-19 ha aumentato la difficoltà ad avvicinare le persone e ha generato un malcontento generale che non ha aiutato l'ultimazione del questionario.

A Novi si sono riscontrate lamentele da parte degli intervistati riguardo alle condizioni ambientali del territorio, a prescindere dai cantieri.

Poche persone risultavano informate sull'aspetto tecnico dello Shunt e sul percorso alternativo scelto e i pochi informati, hanno attribuito le colpe dei ritardi di progettazione e realizzazione dell'opera a divergenze politiche.

In linea di massima la gente non percepisce un impatto negativo del cantiere, che rimane comunque collocato in un'area non centrale.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 	
	<p>IG51-00-E-CV-RO-IM00- A8-101-A00 Ambiente sociale – Ante Operam</p>	<p>Foglio 35 di 36</p>

L'indagine dei media è stata caratterizzata dalla variazione di progetto con la scelta di eliminare la Variante Shunt e ritornare sulla linea storica. Questo ha portato a polemiche tra vecchia e nuova Giunta comunale sulle responsabilità di tale scelta e discussioni in merito alle opere compensative attualmente allo studio. La nuova amministrazione comunale non pare essere favorevole alla soluzione definita di eliminare lo Shunt e di mantenere il passaggio dei treni per la linea storica.

Un altro punto discusso nel corso del 2020 è stato il potenziamento e rilancio dello scalo logistico di San Bovo. Sfruttando le risorse della compensazione, infatti si potrebbe attuare il rilancio di una infrastruttura che potrebbe rappresentare un luogo ideale per lo stoccaggio delle merci nel cosiddetto retroporto di Genova e costituire, come chiedono gli abitanti, una buona opportunità occupazionale per gli abitanti di Novi.

GENERAL CONTRACTOR



ALTA SORVEGLIANZA



IG51-00-E-CV-RO-IM00- A8-101-A00
Ambiente sociale – Ante Operam

Foglio
36 di 36

ALLEGATO 1: STRALCI RASSEGNA STAMPA

Al Cociv i lavori per il Nodo ferroviario di Genova

Roma - È stato firmato ieri il contratto che affida al consorzio Cociv (contraente generale dei lavori del Terzo valico dei Giovi) il riavvio dei cantieri per il completamento delle opere civili delle Gallerie Colombo, San Tommaso e Polcevera del nodo ferroviario di Genova, per un importo dei lavori di 120 milioni di euro e 30 mesi di durata



27/06/2020



Roma - È stato firmato ieri il contratto che affida al consorzio Cociv (contraente generale dei lavori del Terzo valico dei Giovi) il riavvio dei cantieri per il completamento delle opere civili delle Gallerie Colombo, San Tommaso e Polcevera del nodo ferroviario di Genova, per un importo dei lavori di 120 milioni di euro e 30 mesi di durata.

Così fanno sapere dal ministero dei Trasporti: «È un risultato che consentirà in tempi brevissimi (entro luglio) la ripresa progressiva dei lavori delle gallerie, parzialmente realizzati dai precedenti appaltatori. Saremo sul posto per l'inaugurazione di questo importante cantiere insieme all'amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana, Maurizio Gentile, e al commissario del Terzo Valico, Calogero Mauceri. Li ringrazio entrambi per la professionalità e la serietà con i quali hanno portato avanti questo impegno» dichiara il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli.

Il potenziamento infrastrutturale del Nodo di Genova, ricordano dal Mit, rientra nell'ambito del Progetto unico che assicura il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo valico dei Giovi e il porto di Genova per effetto della legge 55/19 pubblicata nel 2019 che ha permesso l'unificazione dei progetti del Terzo valico, potenziamento Nodo di Genova e scalo di Genova-Campasso, per un valore complessivo, interamente finanziati, di 6,8 miliardi di euro.

L'opera rappresenta il collegamento diretto con il Terzo valico per i treni merci in partenza e in arrivo dal porto di Genova e permette di separare i flussi di traffico tra treni regionali e lunga percorrenza eliminando i colli di bottiglia dell'attuale Nodo genovese e consentendo l'incremento dell'offerta dei treni regionali e metropolitani in data odierna, continuano dal Mit, è stata inoltre contrattualizzata tra Rfi e Cociv la Variante alternativa allo Shunt di Novi Ligure, variante progettuale approvata con specifica delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica con la quale è stata definitivamente superata l'ipotesi progettuale iniziale eliminando il tratto della nuova linea che passava a Ovest di Novi, il cosiddetto Shunt di Novi, collegando direttamente la nuova tratta ferroviaria della città piemontese.

La soluzione in variante, partita nel 2017, sulla base delle richieste pervenute dal territorio, riduce di sette chilometri il tratto della nuova linea, creando un collegamento diretto fra Terzo valico e lo scalo merci di San Bovo. La Variante sarà meno costosa dello Shunt e comporterà una minore occupazione di suolo, una riduzione dei volumi di scavo e una riduzione degli impatti ambientali e idrogeologici.

Intanto i lavori in corso del Terzo valico sono ritornati pressoché ai livelli di produzione precedenti l'emergenza sanitaria coronavirus, e le attività adottano tutti i necessari e adeguati accorgimenti in coerenza con il Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid 19 nei cantieri, sottoscritto da Rfi con il ministro dei Trasporti, il ministero del Lavoro e delle politiche sociali, Associazione nazionale dei Comuni italiani, Unione delle Province italiane, Azienda nazionale autonoma delle Strade, Associazione nazionale dei costruttori edili, Alleanza delle Cooperative, Feneal Uil, Filca Cisl e Fillea Cgil. Tutti i cantieri previsti dal progetto sono operativi, lo stato di avanzamento complessivo dei lavori del Terzo valico corrisponde al 40% circa.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Argomenti:

Terzo Valico

Nodo Ferroviario

De Micheli

NOVI LIGURE

Terzo Valico, non si torna indietro: niente shunt

Firmata l'intesa tra Cociv e Rfi. Il ministero: "Richiesta arrivata dal territorio", ma Cabella aveva chiesto di rivedere la decisione

→ 29 Giugno 2020 ore 09:25 - di ELIO DEFRANI



ROMA — **Sullo shunt non si torna indietro:** la bretella ferroviaria che avrebbe dovuto aggirare la città di Novi Ligure collegando il Terzo Valico alla linea per Alessandria e Torino non si farà. Venerdì al ministero dei Trasporti è stato infatti firmato il contratto tra Cociv, il consorzio di aziende incaricato di costruire la nuova linea Genova-Novi, e Rfi, la società delle Ferrovie che si occupa di infrastrutture.

Da Roma spiegano che «è stata definitivamente superata l'ipotesi progettuale iniziale, eliminando il tratto della nuova linea che passava a ovest della città, il cosiddetto shunt, collegando direttamente la nuova tratta ferroviaria a Novi». La variante progettuale è stata oggetto di una specifica delibera del Cipe, il comitato interministeriale per la programmazione economica.

Riferiscono ancora dal ministero che **«la soluzione, partita nel 2017 sulla base delle richieste pervenute dal territorio** (lo aveva chiesto il Comune di Novi; ndr), riduce di 7 chilometri il tratto della nuova linea, creando un collegamento diretto fra il Terzo Valico e lo scalo merci di San Bovo». Vale la pena di sottolineare però che **l'attuale amministrazione aveva chiesto di reintrodurre lo shunt,** o quantomeno di studiare soluzioni alternative alla sua eliminazione.

Sempre il Mit fa sapere che «la variante sarà meno costosa dello shunt e comporterà una minore occupazione di suolo, una riduzione dei volumi di scavo e una riduzione degli impatti ambientali e idrogeologici».

Lo stato di avanzamento complessivo del Terzo Valico è però fermo al 40 per cento circa, secondo i dati forniti dallo stesso ministero, anche se «tutti i cantieri previsti dal progetto sono operativi». «I lavori sono ritornati pressoché ai livelli di produzione precedenti l'emergenza sanitaria», dicono da Roma.

SCUOLA

Superiori, si riparte: l'opus...

→ 17 Gennaio 2021 ore 08:03

UNITÀ DI CRISI

Coronavirus: in provincia 4 d...

→ 16 Gennaio 2021 ore 17:36

EDICOLA DIGITALE



IL CONFRONTO

Asl Al: "Nel 2020 assunti 189..."

→ 16 Gennaio 2021 ore 18:09

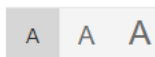


SFOGLIA

ABBONATI

Ministero delle Infrastrutture, ministero del Lavoro, Rfi, Anci, Upi, Anas, Ance e i sindacati di categoria Feneal Uil, Filca Cisl e Fillea Cgil intanto hanno sottoscritto un protocollo per la salute dei lavoratori e il contenimento dell'epidemia.

SEGUI ANCHE: [novi ligure](#) [terzo valico](#) [shunt](#) [san bovo](#)



IL SECOLO XIX

PRIMA PAGINA NEWSLETTER LEGGI IL QUOTIDIANO ABBONATI REGALA

SHIPPING & LOGISTICA

De Micheli: «Un piano da 4,8 miliardi per valorizzare il sistema dei porti»

ROBERTA PAOLINI
30 GIUGNO 2020

NELLO STESSO TOPIC

Minenna: «Obiettivo la rete trans-europea con l'ampliamento dell'offerta intermodale»

LUIGI DELL'OLIO



Bono: «L'Europa difenda le proprie eccellenze»

FRANCESCO FERRARI

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI WEBUILD SPA



La centralità dell'Italia nel Mediterraneo deve essere «un fattore competitivo chiave» e «i nostri porti sono una ricchezza, non ancora pienamente valorizzata». Paola De Micheli, ministra delle Infrastrutture e Trasporti, racconta la sua visione sull'economia del mare, facendo il punto sulle partite cruciali della portualità italiana.

Ministra, quali saranno gli interventi sui porti previsti da #italiaveloce?

«La portualità è uno dei capisaldi del piano #Italiaveloce: da Nord a Sud abbiamo previsto investimenti ingenti, pari a 4,8 miliardi, per l'adeguamento infrastrutturale e per l'intermodalità dei nostri scali. Digitalizzazione della logistica, il cosiddetto ultimo miglio, il miglioramento dell'accessibilità marittima, l'efficientamento energetico e ambientale sono le azioni che abbiamo previsto per far compiere un salto di qualità al nostro sistema dei porti».

Parliamo di Genova, prima ancora del lockdown, l'Autorità di sistema della Liguria Occidentale si è trovata in una situazione di grave difficoltà con il crollo del Ponte Morandi e ora è alle prese con l'emergenza del collasso della rete autostradale legata alla manutenzione per la sicurezza delle gallerie.

«Le azioni condivise dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il concessionario Autostrade per l'Italia prevedono verifiche più rapide sullo stato di sicurezza delle gallerie, anche attraverso tecniche non invasive, nessuna chiusura dell'A26 e prime aperture a partire dal 3 luglio. A partire dal 3 luglio verranno progressivamente liberate le arterie stradali dai cantieri con l'obiettivo di arrivare al 10 luglio garantendo su tutta la rete viaria ligure due corsie aperte.

Collegare meglio il porto di Genova, attraverso una viabilità alternativa in grado di ridurre l'impatto sulla città, è l'obiettivo del Programma straordinario delle opere stradali che interessano le aree di Sampierdarena e di Pra'-Voltri: un nuovo sistema di gestione dei flussi che cambierà la qualità della vita alle persone. Il rilancio di una delle capitali del Mediterraneo e della sua economia non poggia naturalmente soltanto sulla ricostruzione del Ponte Morandi, ci sono tanti progetti e tante risorse stanziati, voglio ricordare quelle per la realizzazione del ribaltamento a mare del cantiere navale di Sestri. È particolarmente significativa l'imminente ripresa dei lavori del nodo ferroviario di Genova, dopo l'accordo sottoscritto tra RFI e il Consorzio COCIV (general contractor dei lavori del Terzo valico) per un importo di 120 milioni di euro. Con questo intervento si assicura il collegamento di ultimo miglio tra il Terzo valico dei Giovi e il porto di Genova. È stata inoltre contrattualizzata la variante alternativa allo shunt di Novi, che riduce di 7 chilometri la nuova linea: la project review



«Più infrastrutture e meno burocrazia»

SIMONE GALLOTTI

Necrologie

Serrati Anna Maria
Genova, 30 giugno 2020



Annunci

CASE MOTORI LAVORO ASTE

CERCA UNA CASA

Vendita Affitto Asta Giudiziarla

comporta una riduzione di costi e una minore occupazione di suolo».

Per quanto riguarda il porto di Livorno, invece, a che punto siamo con gli iter relativi agli investimenti previsti per Darsena Europa e Microtunnel?

«I progetti che potenzieranno lo scalo toscano procedono. Tra maggio e giugno sono state effettuate alcune simulazioni di manovra per valutare gli aspetti di sicurezza e di navigazione del progetto Darsena Europa. Test positivi dai quali sono arrivate indicazioni importanti per la prosecuzione di un'opera strategica per il porto di Livorno. Anche i lavori per il microtunnel sono in ripresa nell'arco dell'estate. Proprio in questi giorni, essendo stato assegnato al Mit il fondo infrastrutture, potremo anche completare il finanziamento della Darsena Europa».

Venezia è stata una delle aree maggiormente colpite dalla crisi sanitaria. Resta aperto per il porto la questione della crocieristica, cui si somma uno scontro sul bilancio e attorno alla figura del presidente Piero Musolino.

«La crisi causata dall'epidemia ha fermato momentaneamente le crociere ma non il lavoro che abbiamo avviato per una soluzione strutturale allo spostamento delle grandi navi dalla Giudecca. È un progetto che richiede investimenti importanti e che può essere ricompreso in un piano più ambizioso per il potenziamento dello scalo di Marghera. È uno di quei progetti, per portata finanziaria e strategicità, per i quali intercettare le risorse del Recovery Fund. Quanto alla vicenda del bilancio del Porto di Venezia, ho incaricato la competente direzione ministeriale di compiere approfondimenti sulla correttezza dei rilievi del comitato di gestione. Attenderemo l'esito delle verifiche per muoverci».

Sul porto di Trieste è invece in corso una querelle riguardo la sentenza di Anac che ha stabilito la decadenza del presidente Zeno D'Agostino. A che punto siamo?

«Il ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha seguito con grande attenzione la vicenda di Trieste. Con il conferimento dell'incarico di commissario straordinario a Mario Sommariva abbiamo garantito la continuità all'azione amministrativa dell'Autorità di Sistema Portuale impedendone la paralisi. Ho confermato la mia fiducia nell'operato del presidente Zeno D'Agostino, motivo per il quale il mio ministero, per mezzo dell'Avvocatura generale dello Stato, si è costituito nel giudizio proposto dal presidente a difesa del provvedimento di nomina. È stato presentato inoltre un emendamento, in sede di conversione del DL Rilancio, diretto a meglio definire le cause di incompatibilità tra gli incarichi pubblici e quelli privati».

E per quanto riguarda gli investimenti, Porto Vecchio e il

nuovo polo dell'ormai ex Ferriera?

«Sono stati raggiunti negli ultimi giorni risultati importanti per il futuro del porto: penso alla firma dell'accordo di programma per la Ferriera di Servola e all'intesa con gli ungheresi che verranno ad insediarsi con un grande investimento nell'area Teseco, lo sviluppo di uno degli scali italiani più importanti non si è mai fermato».

La logistica è stato un elemento strategico e nei mesi di emergenza ha manifestato le sue potenzialità. Qual è la visione di sistema sugli interporti?

«Gli interporti sono snodi cruciali per la crescita della logistica nella direzione che auspichiamo. Abbiamo pubblicato un bando di 45 milioni di euro di risorse da assegnare fino al 2022 ed entro agosto ci aspettiamo progetti interessanti da selezionare sulla base di rigorosi criteri e finanziare con risorse immediatamente disponibili». —

PER APPROFONDIRE

Minenna:
«Obiettivo la rete trans-europea con l'ampliamento dell'offerta intermodale»

LUIGI DELL'OLIO



Bono: «L'Europa difenda le proprie eccellenze»

FRANCESCO FERRARI



«Più infrastrutture e meno burocrazia»

SIMONE GALLOTTI



TEKNORING.COM

Terzo Valico dei Giovi: il Corridoio Reno-Alpi “unirà” Genova e Rotterdam

Go up

Terzo Valico dei Giovi: il Corridoio Reno-Alpi “unirà” Genova e Rotterdam

Lavori realizzati ad oggi al 40% per il Terzo Valico, iniziati nel 2012: nuovo accordo del Mit con il Consorzio COCIV per il riavvio dei cantieri

Il Terzo Valico dei Giovi - Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, COMMISSARIO Terzo Valico

Riprendono i lavori sul Terzo Valico dei Giovi, nello specifico prende forma il Corridoio Reno-Alpi, uno dei quattro del TEN-T Core Network. La nuova linea ferroviaria fa parte delle reti transeuropee per i trasporti, l'energia e le telecomunicazioni collegherà i porti del Mare del Nord di Anversa, Rotterdam ed Amsterdam col porto italiano di Genova attraversando la valle del Reno, Basilea e Milano. In questo articolo, dopo alcuni cenni storici sul Terzo Valico dei Giovi, si parlerà di:

Articolo pubblicato il 20 febbraio 2018 – aggiornato il 5 luglio 2020

Terzo Valico, il riavvio dei cantieri

A fine giugno 2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha reso noto il riavvio dei cantieri a luglio 2020 per il Terzo Valico del Giovi. Il nuovo contratto affida al Consorzio COCIV (General Contractor dei lavori del Terzo Valico dei Giovi) il completamento delle opere civili delle Gallerie Colombo, San Tommaso e Polcevera del nodo ferroviario di Genova, per un importo dei lavori di 120 milioni di euro e 30 mesi di durata.

Il potenziamento infrastrutturale del Nodo di Genova, rientra nell'ambito del Progetto Unico che assicura il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto di Genova grazie alla Legge 55/19 pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 17 giugno 2019 che ha permesso l'unificazione dei Progetti del Terzo Valico, Potenziamento Nodo di Genova e scalo di Genova Campasso, per un valore complessivo, interamente finanziati, di 6.853 milioni di euro.

La funzionalità dell'opera e la variante di Novi Ligure

L'opera rappresenta il collegamento diretto con il Terzo Valico per i treni merci in partenza e in arrivo dal Porto di Genova e permette di separare i flussi di traffico tra treni regionali e lunga percorrenza eliminando i colli di bottiglia dell'attuale nodo genovese e consentendo l'incremento dell'offerta dei treni regionali e metropolitani.

In data odierna è stata inoltre contrattualizzata tra RFI e COCIV la Variante alternativa allo Shunt di Novi Ligure, variante progettuale approvata con specifica Delibera del CIPE

con la quale è stata definitivamente superata l'ipotesi progettuale iniziale eliminando il tratto della nuova linea che passava a ovest di Novi Ligure, il cosiddetto Shunt di Novi, collegando direttamente la nuova tratta ferroviaria a Novi.

La soluzione in variante, partita nel 2017, sulla base delle richieste pervenute dal territorio, riduce di 7 chilometri il tratto della nuova linea, creando un collegamento diretto fra Terzo Valico e lo scalo merci di San Bovo. La variante sarà meno costosa dello Shunt e comporterà una minore occupazione di suolo, una riduzione dei volumi di scavo e una riduzione degli impatti ambientali ed idrogeologici.

Al momento lo stato di avanzamento complessivo dei lavori del Terzo Valico corrisponde al 40% circa.

Il Terzo Valico dei Giovi: un pò di storia

La storia del Terzo Valico dei Giovi inizia negli anni '90, con l'avvio della politica nazionale relativa alla realizzazione di nuove linee ferroviarie ad alta velocità, da allora note come Tav dal nome della società delle Ferrovie dello Stato che si occupava della progettazione.

Un asse su cui si prevede al 2030 un aumento dell'85% del trasporto merci su ferro e facente parte dei nove core corridors che costituiscono le reti Trans European Network-Transport (TEN-T), il Terzo Valico dei Giovi comprendendo ferrovie, strade, aeroporti, porti, terminali ferroviario-stradali e il Reno come via navigabile interna, è uno dei quattro corridoi che interessano l'Italia da nord a sud e da ovest ad est, col quale sarà connessa la città di Genova ed il sistema portuale ligure con un'area che include oltre ai più importanti porti del nord Europa (Rotterdam, Anversa, Amburgo, Amsterdam Zeebrugge) i principali centri economici europei: da Friburgo e Francoforte a Colonia e Bruxelles oltre alle regioni industriali del Reno e della Ruhr al triangolo Genova-Torino-Milano.

Reti core e comprehensive: cosa sono e quali obiettivi hanno?

La politica europea per le reti transeuropee (TENs) per i trasporti, l'energia e le telecomunicazioni nasce nel 1993 sulla base del Titolo XVI, articoli 170.172, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.

Con l'obiettivo di integrare i sistemi di trasporto nazionali in un sistema di trasporto europeo che colleghi i diversi paesi tra loro e l'Europa con il resto del mondo, la politica europea per le reti transeuropee di trasporto Ten-T, rappresenta un'opportunità di collegamento sostenibile dell'Italia al continente europeo, integrato a una rete infrastrutturale e portuale moderna, favorendo, attraverso la libera circolazione di persone e merci, il mercato unico in quanto necessario presupposto per la crescita economica e per la competitività della Unione Europea.

Con la creazione e lo sviluppo delle reti TEN si mira infatti all'interconnessione delle reti infrastrutturali nazionali con l'obiettivo di assicurare l'interoperabilità tramite interventi basati sulla definizione di standards comuni per la rimozione di barriere tecniche.

Di recente ridefinite dal Regolamento n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e dell'11 dicembre 2013 che ne ha stabilito gli orientamenti di sviluppo secondo una struttura a "doppio strato": una rete globale "comprehensive" (da completare entro il 2050), e una rete centrale "core", di maggior rilevanza strategica per il mercato interno UE (da

completare entro il 2030), le reti trans europee sono costituite da corridoi transnazionali multimodali (ferro, strada, vie navigabili) che si intersecano tra loro per creare un fitto tessuto connettivo tra le diverse regioni europee e tra i grandi terminali portuali e aeroportuali con l'obiettivo di innalzare efficienza e sostenibilità dei sistemi di trasporto del continente così come la loro capacità di contribuire alla coesione dei territori e delle collettività col fine di migliorare i servizi di mobilità e la loro accessibilità ai viaggiatori e alle merci.

Il suddetto Regolamento n. 1315/2013 prevede inoltre, per ogni corridoio core la nomina da parte della Commissione di un Coordinatore Europeo con l'incarico di sostenere la realizzazione coordinata del corridoio della rete centrale curando la tempestiva attuazione del relativo piano di lavoro, redigere il piano di lavoro relativo al corridoio di concerto con gli Stati membri controllandone l'attuazione e col compito principale di produrre un "Corridor work plan" d'intesa con quest'ultimi, essendo assistito da forum consultivo (CorridorForum) rappresentativo dei soggetti portatori di interesse del corridoio.

Il Terzo Valico dei Giovi: la linea, le gallerie, i costi e i tempi

Il Terzo Valico dei Giovi si sviluppa in direzione sud-nord fra Genova e Tortona, vantando una lunghezza complessiva di 53 Km, di cui 37 in galleria ed i restanti 16 all'aperto con quest'ultimi principalmente all'estremità nord, dalla piana di Novi Ligure a Tortona.

Iniziata nell'aprile 2012 ed essendo prevista la conclusione dei lavori per il 2021 con relativa messa in esercizio per il 2022, la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi divisa in 6 lotti costruttivi non funzionali, avrà un costo complessivo di 6,2 miliardi di euro, di cui 4,8 miliardi di euro stimati per il costo dell'intervento, comprensivo di adeguamento monetario, assicurazioni e fidejussioni, 659 milioni di euro utili a coprire le attività pregresse, i costi interni RFI quale committente dell'opera, l'Alta sorveglianza da parte di Italferr ed il costo del supporto tecnico concordato svolto da enti terzi (Arpa e Osservatorio Ambientale) ed i restanti 739 milioni di euro per accantonamenti a disposizione per la gestione delle terre, dell'amianto e per imprevisti.

Attraversando il territorio di 11 comuni delle province di Genova e Alessandria, la nuova linea si snoda tra Genova, Ceranesi, Campomorone, Fraconalto, Voltaggio, Gavi, Arquata Scrivia, Serravalle Scrivia, Novi Ligure, Pozzolo Formigaro e Tortona, connettendosi con le linee ferroviarie esistenti:

a sud, con gli impianti ferroviari dell'area di Genova, i bacini portuali di Prà (antistante l'ambito urbano di Genova-Prà) ed il Porto storico e con la linea per Savona;

a nord, a Novi Ligure con le linee in direzione di Alessandria, Torino e Novara ed a Tortona con le linee in direzione di Milano.

Con l'approvazione della variante per l'interconnessione della nuova linea ferroviaria con la linea storica Torino-Genova a seguito della seduta del 22 Dicembre 2017 del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) inoltre, si è stabilita l'eliminazione del cosiddetto Shunt di Novi, risparmiando 7 Km di nuova linea su terreno agricolo sfruttando la linea ferroviaria attuale che attraversa l'abitato di Novi. La

soluzione alternativa, elaborata sulla base delle richieste pervenute dalle amministrazioni locali e dalla Regione Piemonte, risulta infatti, essere meno costosa dello Shunt (con un risparmio di 42 milioni di euro), e comporta una minore occupazione del suolo (60% di superficie in meno da espropriare o asservire), una riduzione dei volumi di scavo (da circa 3,4 milioni di metri cubi a 760mila) e una riduzione degli impatti idrogeologici anche nella fase di cantierizzazione.

Le gallerie della linea del Terzo Valico dei Giovi – Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, COMMISSARIO Terzo Valico

I 37 Km in galleria del Terzo Valico dei Giovi sono costituiti principalmente da tre gallerie naturali e due artificiali. Le tre gallerie naturali, si articoleranno dal territorio Ligure in provincia di Genova sino al Piemonte nella provincia di Alessandria e saranno locate a Campasso con lunghezza di 716 m, a Valico con lunghezza di circa 27 Km e Serravalle con una lunghezza complessiva di circa 7 Km.

Costituite “a doppia canna” (realizzate da tunnel a semplice binario affiancati, uno per ogni senso di marcia, uniti tra loro ogni 500 metri da collegamenti trasversali), le due gallerie più lunghe (Valico e Serravalle), consentiranno di raggiungere il tunnel parallelo in caso d’incidente, ed in particolare, in corrispondenza della galleria di Valico, per esigenze costruttive e di sicurezza (mezzi di soccorso e vie di fuga), saranno previsti quattro punti intermedi di accesso (le cosiddette finestre).

Gli unici tratti all’aperto, si troveranno fra le gallerie di Valico e Serravalle, in corrispondenza della frazione di Libarna e Serravalle, con uno spazio attrezzato per le manovre di soccorso, e tra l’uscita nord della galleria Serravalle e Tortona con l’eccezione di una galleria artificiale (realizzata con uno scavo a cielo aperto con la cosiddetta tecnica cut and cover, taglia e copri) nel comune di Pozzollo.

Gli ulteriori interventi di potenziamento della rete esistente in direzione di Novara e Milano, attualmente allo studio, potranno assicurare che il corridoio europeo Reno-Alpi abbia le stesse caratteristiche e prestazioni in tutto il tratto compreso tra Genova e i nuovi trafori ferroviari svizzeri. La nuova linea infatti, una volta completata, con pendenza massima del 12,5 per mille e modulo (ossia la massima lunghezza del treno) di 750 metri, permetterà sia la circolazione di treni merci a standard europeo, che l’aumento di produttività del treno e risparmio energetico essendo possibile trasportare una maggiore quantità di merce con un solo locomotore.

Le sfide e i pericoli incontrati per la realizzazione del Terzo Valico

Durante gli studi condotti in fase progettuale, dal modello geologico di riferimento del Protocollo di amianto, era risultata la presenza di rocce costituite da materiale di tipo sedimentario con basse concentrazioni di amianto (pari a circa 120 mg/kg che non fa scattare la qualifica di rifiuti pericolosi in quanto molto inferiori al valore di oltre 1.000 mg/kg) e gas metano.

Con la previsione dell’apertura di 20 fronti di scavo, si è prevista dunque la realizzazione della maggior parte delle tratte in maniera tradizionale con macchinari in assetto antideflagrante (a causa della presenza del gas metano) e per la realizzazione della galleria Serravalle e di parte della galleria di base del Terzo Valico la tecnica dello scavo

meccanizzato tramite 5 frese a piena sezione TBM (Tunnel Boring Machine) EPB (Earth Pressure Balance) della Herrenknecht con diametro di 9,73 m, denominate Giulia, Paola, Giovanna, Elisa e Daniela garantendo maggiore sicurezza per gli operai riguardo l'eventuale inalazione delle fibre sottili di amianto in quanto la terra scavata esce dal nastro trasportatore già bagnata con la conseguente diminuzione di dispersione in aria delle fibre di amianto.

Leggi anche il nostro articolo su: Infrastrutture in Liguria, 20 milioni di investimenti dal Mit La misurazione delle fibre in aria, inoltre, è monitorata 24 ore su 24 alla sorgente (area di scavo), nella prima cintura (lungo il perimetro del cantiere) e nella seconda cintura (nell'ambiente di vita).

I 20 fronti di scavo aperti (i due imbocchi Sud a Genova e i due Nord in Piemonte, e quattro fronti, due verso Nord e due verso Sud, in ciascuna delle quattro finestre) e la realizzazione delle tratte sovraesposte, costituiscono ad oggi circa il 22% del costo complessivo dell'intervento.

Essendo ancora in corso i lavori su tutta la linea sia per quanto riguarda le interconnessioni che le gallerie e le quattro finestre, la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi costituisce oggi un'opera utile e volta al miglioramento dei collegamenti a scala europea, strettamente connessa ai benefici che porta al territorio attraversato ed allo sviluppo che genera, conferendo alla rete transeuropea dei trasporti un'importanza capitale per l'Unione Europea, fondamentale per creare crescita, impiego e competitività favorendo l'interconnessione dell'Europa senza frontiere ed con un mercato unico e prospero.

Approfondimenti

CHE TEMPO FA

RUBRICHE

- Interviste
- Resistenze
- Music Trend
- Ambiente e Natura
- La domenica con Fata Zucchina
- Fashion
- Felici e veloci
- More Style
- A casa con l'Architetto
- Farmaci e dintorni
- Sex Pills
- La Piazza Rainbow
- Naturalmente Silvia
- Liguria: storia e leggenda
- Last Train Home - Diario di un Pendolare
- Vux de Zena di Zenet
- I Vegetti
- Pillole di inFioreScienza
- Tratti e ritratti
- Fotogallery
- Videogallery

CERCA NEL WEB



ACCADEVA UN ANNO FA



1 ANNO FA

Politica
Rossetti denuncia la carenza di Oss nelle strutture sanitarie della Liguria



1 ANNO FA

Cronaca
Al via i lavori di ripristino delle storiche aiuole di viale Brigate Partigiane



1 ANNO FA

Cronaca
Delfino spiaggiato a Piaruggia recuperato dai vigili del fuoco

[Leggi tutte le notizie](#)

ATTUALITÀ | 22 luglio 2020, 08:30

Ripartono i lavoro del nodo ferroviario genovese

Oltre 5500 lavoratori di Webuild e filiera all'opera tra nodo ferroviario, nuovo ponte sul Polcevera e **Terzo Valico** per il rilancio della Liguria



“Ci mettiamo all’opera sul Nodo ferroviario di Genova con la stessa determinazione e concretezza con cui abbiamo portato a termine i lavori del nuovo Ponte. E lo facciamo perché la Liguria, nell’ambito del progetto unico di **Terzo Valico** e Nodo, possa superare una carenza infrastrutturale che in Italia non possiamo più permetterci, che porta via tempo, soldi e opportunità di sviluppo per le attuali e future generazioni. Tra Ponte, **Terzo Valico** e Nodo al lavoro con noi ci sono più di 5.500 persone”. Così Pietro Salini, Amministratore Delegato Webuild, in occasione dell’inaugurazione dei lavori del Nodo ferroviario di Genova, insieme al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, al commissario straordinario del Progetto Unico **Terzo Valico dei Giovi** e Nodo di Genova, Calogero Mauceri, all’Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana Maurizio Gentile e all’Arcivescovo di Genova Mons. Marco Tasca.

“L’Italia - ha proseguito Salini - ha bisogno di progetti integrati a lungo termine che utilizzino per gli investimenti le risorse che già esistono. La ripresa dei lavori sul Nodo Ferroviario racconta la storia di Webuild, un Gruppo più forte grazie a Progetto Italia, l’iniziativa di sistema che coinvolge alcune delle principali imprese di costruzioni per far ripartire il settore in Italia, salvaguardando la continuità di cantieri strategici, il know how di eccellenza delle imprese della filiera e l’occupazione delle maestranze. Il modello Genova del buon senso e della collaborazione, del parlar poco e del fare

IN BREVE

🕒 mercoledì 22 luglio

Il Pd sulle modifiche al Puc genovese: "La giunta Bucci sottomette sulla speculazione" (h. 08:34)



Lotta al degrado urbano in centro storico: via libera all'uso residenziale dei piani terra (h. 08:25)



Pandemia e sostenibilità del Terzo settore. La situazione nell'epoca Covid 19 (h. 07:56)



I mercoledìVeg di Ortofruit: oggi prepariamo le polpette di ceci e zucchini (h. 07:11)



🕒 martedì 21 luglio

Costa e Pisani (Liguria Popolare): "Quella votata oggi dal Consiglio è una norma importante per sostenere i liberi professionisti e come strumento di lotta all'evasione fiscale" (h. 17:51)



Sestri, il wc a cielo aperto di piazza Montesanto (h. 17:35)



#ilmaresiamonoi: al via il contest fotografico, i venti scatti migliori saranno raccolti in un digital book (h. 17:18)



Nodo ferroviario di Genova, Toti: "Bene il riavvio del cantiere, ora ripartenza delle altre opere per rendere competitivo il Paese" (h. 17:00)



Fissata per il 3 agosto l'inaugurazione del nuovo ponte di Genova (h. 16:30)



Turismo: in Liguria arrivano i 'condhotel', approvata la delibera (h. 16:00)



[Leggi le ultime di: Attualità](#)

molto, deve diventare il modello Italia”.

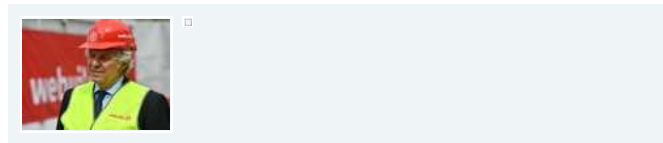
La ripresa dei lavori delle gallerie, con la firma del contratto tra Rfi ed il Consorzio Cociv (General Contractor per la progettazione e la realizzazione dei lavori del Terzo valico dei Giovi, guidato dal Gruppo Webuild), pone fine a uno stallo durato circa due anni per quest’opera strategica accessoria al Terzo Valico dei Giovi. Il potenziamento infrastrutturale del Nodo di Genova assicura infatti il collegamento diretto con il Terzo Valico per i treni merci in partenza e in arrivo dal porto di Genova, e permette di separare i flussi di traffico tra treni regionali e treni a lunga percorrenza, con una conseguente potenzialità di incremento dell’offerta dei treni regionali e metropolitani.

Il progetto del Nodo Ferroviario di Genova prevede il completamento delle opere civili delle Gallerie Colombo, San Tomaso e Polcevera, per un importo dei lavori pari a 120 milioni di euro, con una durata di 30 mesi. Terzo Valico, Nodo ferroviario e scalo merci Campasso rientrano in un progetto unificato nel 2019 e del valore di quasi 6,9 miliardi di euro, con cui si intende dare un colpo di acceleratore alla nuova ferrovia tra Genova e la valle del Po, attualmente completata al 40%, che ha visto coinvolte sia Webuild che Astaldi, in corso di integrazione nel Gruppo Webuild.

E’ stata inoltre contrattualizzata tra Rfi e Cociv la Variante che collega direttamente la nuova tratta ferroviaria alla città piemontese di Novi Ligure e allo scalo merci di San Bovo. Lungo la rete ferroviaria del Terzo Valico dei Giovi transiteranno merci e persone a 250 chilometri orari, favorendo i collegamenti tra le regioni del Nord Italia e dell’Europa.

La ferrovia del Terzo Valico, una volta a regime, assicurerà il collegamento tra Genova e Milano in 50 minuti (rispetto a 1h e 39 minuti attuali) e, oltre alla costruzione del tracciato principale ad alta velocità, prevede la costruzione di 4 interconnessioni tra Voltri, Genova Parco Campasso, Novi Ligure e Tortona, che permetteranno di collegare la nuova linea con quelle già esistenti.

1



 Redazione

Ti potrebbero interessare anche:

[Prima Pagina](#) | [Archivio](#) | [Redazione](#) | [Invia un Comunicato Stampa](#) | [Pubblicità](#) | [Scrivi al Direttore](#) | [Premium](#)

Copyright © 2018 - 2020 llnazionale.it. Tutti i diritti sono riservati. Partita Iva: IT 03401570043 [Credits](#) | [Privacy](#) | [Preferenze privacy](#)



ALESSANDRIA



CRONACHE DAL CRISTO

APPUNTAMENTI

SCUOLA

SPORT

ALTRE EDIZIONI

Su San Bovo l'ex sindaco Muliere teme lo scippo. Il Comune: "Non tiriamo volate a nessuno"

La richiesta: "Novi Ligure investa su San Bovo o il retroporto andrà altrove"



Lo scalo di San Bovo, snodo cruciale il suo rilancio per la crescita occupazionale del territorio

GINO FORTUNATO

PUBBLICATO IL
20 Febbraio 2020



NOVI LIGURE «Sullo **scalo ferroviario di San Bovo**, guai a lasciare tutto agli alessandrini o, peggio ancora, ai piacentini». **Il monito è dell'ex sindaco Rocchino Muliere**, fautore da sempre del rilancio della struttura di Novi che, a suo parere, dovrebbe marciare di pari passo con i lavori del Terzo valico. Invece si starebbe rischiando di perdere il «piatto», consistente in termini di posti di lavoro, sicurezza (in relazione ai binari cittadini rifatti con tecniche meno rumorose) e ambiente (risparmio di 100 mila metri quadrati di territorio).

«Abbiamo notato - spiega Muliere - che negli ultimi tempi gli alessandrini sono diventati molto attivi dal punto di vista tecnico, per giustificare il ripristino dello shunt. Evidente l'intenzione di utilizzare il proprio scalo merci, frenando San Bovo. Ma teniamo conto che potrebbe entrare in gioco anche Piacenza per svolgere la funzione di retroporto. Per cui credo che, se il Comune di Novi e la Regione non si sveglieranno per tempo, perderemo San Bovo che invece costituisce lo sbocco naturale di Genova. Per la nostra città sarebbe una beffa clamorosa».

Lo sarebbe soprattutto per il privato, ovvero Metrocargo, che sta da anni alla finestra a osservare ciò che succede e nel frattempo ha firmato compromessi per l'acquisto delle aree logistiche novesi di Mercitalia.

«I giochi si stanno facendo ora - prosegue Muliere -. Il 4 aprile dell'anno scorso avevo firmato un accordo con Rfi, frutto del lavoro di anni, convincendo sia l'amministratore Gentile sia la Regione a rilanciare lo scalo novese. Se oggi Novi, invece di perdersi in chiacchiere, si concentrasse su tale questione importante, ne trarremmo tutti giovamento a partire dalla logistica. Il Terzo valico passa da qui ed è un'occasione da non perdere. Il Comune sa a che punto sia il progetto di Rfi per la tangenziale? Noi avevamo previsto il collegamento tra scalo e la strada, come richiesto da chi vuole investire su San Bovo».

«Stiamo valutando proprio la possibilità di rivalutare San Bovo, ma i tempi saranno lunghi - replica il vicesindaco Diego Accili -. Abbiamo incontrato il Cociv per una serie di problematiche legate alla viabilità e ci è stato confermato che le tempistiche sono lunghe. Il protocollo d'intesa tra la vecchia amministrazione, la "vecchia" Regione e Rfi non è quindi fruibile sul breve. Presto chiederemo di aprire un tavolo tecnico, ma abbiamo già incontrato 2 operatori interessati a San Bovo, compresa Metrocargo, e ce ne sono altri. Una cosa è certa, non tiriamo la volata a nessuno».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

I perché dei nostri lettori

“ *Ho comprato per tutta la vita ogni giorno il giornale. Da due anni sono passato al digitale. Abito in un paesino nell'entroterra ligure: cosa di meglio, al mattino presto, di... un caffè e La Stampa? La Stampa tutta, non solo i titoli...E, visto che qualcuno lavora per fornirmi questo servizio, trovo giusto pagare un abbonamento.*

Sandro, Garlenda (SV)

LEGGI TUTTODIGITALE
fino al 31 marzo 2021 per 19,99€

Argomenti

[Novi Ligure San Bovo](#)

[San Bovo Novi Ligure](#)

Sponsorizzato

In arrivo da Israele spray nasale che protegge dal Covid 19.

Il Fatto Nisseno | Sponsored

Appartamento, Precotto, Milano.

90.000 €

idealista | Sponsored

Go !

LA STAMPA

Maria e Vittoria, le gemelle morte di fame e solitudine: avevano il frigo vuoto e nemmeno un euro

La Stampa

Sponsorizzato

Dottore italiano: come svuotare completamente l'intestino

Nutravya Integratore | Sponsorizzato

Newsletter



LA STAMPA

La cucina della Stampa

di MASSIMO GIANNINI

GIORNALIERA

La Cucina della Stampa

La newsletter del direttore **Massimo Giannini**, con le scelte della prima pagina e gli articoli più interessanti.

[Vedi esempio](#)

Inserisci la tua email

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Cliccando su Iscriviti dichiari di aver letto l' [informativa sulla privacy](#) e accetti le [Condizioni Generali](#) dei servizi online del gruppo GEDI.

TUTTI I VIDEO

La vicina salva dal fuoco un'intera famiglia: il video registrato dalla telecamera del campanello mostra l'impresa

Assalto al Congresso Usa, i Simpson e quella scena già vista: 5 altre profezie poi avverate

La Panda 4x4 sfida la Ferrari SF90 sulla neve chi vincerà?

TOPNEWS - PRIMO PIANO

Il Papa: "Il vaccino è una scelta etica. Io lo farò"

Le scuole superiori provano a ripartire: da domani ingressi scaglionati e lezioni da 45 minuti

"Perché il virus accelera? Colpa delle varianti"

[Scrivi alla redazione](#)

[Pubblicità](#)

[Dati Societari](#)

[Contatti](#)

[Privacy](#)

[Sede](#)

[Codice Etico](#)

GNN - GEDI gruppo editoriale S.p.A.

Codice Fiscale 06598550587

P.iva 01578251009

Novi Ligure San Bovo, adesso il Pd sollecita il rilancio dello scalo ferroviario

Il gruppo consigliere sollecita la costituzione di un team di lavoro per dare seguito al protocollo d'intesa firmato con Regione e Rfi ad aprile 2019

Muliere: «La Regione ha sollecitato iniziative per lo sviluppo dell'area retroportuale»

■ Mentre il Pd alessandrino rimarcava l'importanza che sta assumendo il polo logistico di Piacenza ritenendo che esso potrebbe sorpassare Alessandria e diventare il punto di riferimento privilegiato per il trasporto merci dalla Liguria alla pianura Padana e da qui verso l'Europa, i 'Democratici per Novi' accusavano l'amministrazione comunale guidata dal sindaco Gian Paolo Cabella di non assumere iniziative per il rilancio dello scalo ferroviario di San Bovo.

Il motivo, secondo gli esponenti del centrosinistra, sarebbe l'intenzione di non disturbare i piani degli amministratori di Alessandria che vogliono un ruolo preminente nell'area retroportuale. I 'Dem' di Novi hanno presentato un'interpellanza al sindaco e all'assessore ai trasporti per sapere se dopo l'insediamento della giunta sono state intraprese iniziative con la Regione Piemonte e Rfi per dare concretezza al protocollo d'intesa firmato il 4 aprile scorso dall'allora sindaco Muliere, oggi componente

dell'interpellante gruppo di minoranza dei 'Democratici per Novi'.

Il protocollo d'intesa cui fanno riferimento Tedeschi, Muliere, Bergaglio, Patelli e Moro è stato firmato anche dall'amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana Maurizio Gentile e dall'assessore ai trasporti della Regione Piemonte Francesco Balocco. È finalizzato alla costituzione di un gruppo di lavoro per l'approfondimento e lo studio di modalità di valorizzazione dello scalo ferroviario di Novi San Bovo. L'ex sindaco Rocchino Muliere ricorda che «nell'approvare il terzo valico dei Giovi la Regione Piemonte ha sollecitato iniziative per lo sviluppo di un progetto di area retroportuale nell'ambito di una vocazione logistica della valle Scrivia, valorizzando le aree ferroviarie e industriali presenti e organizzando anche i collegamenti presenti e previsti, scalo di San Bovo incluso». Questo ha ispirato l'interpellanza dei 'Democratici per Novi' che sarà discussa nella seduta di consiglio comunale del 28 febbraio quando sarà esposta la relazione sulle opere post alluvione, ma non saranno date indicazioni sul bilancio.

LUCIANO ASBORNO



SAN BOVO Lo scalo ferroviario di Novi Ligure è oggetto di attenzioni da parte dell'opposizione in Consiglio comunale



10/1/2021

"Ammodernare lo scalo merci di San Bovo costa troppo".

"Ammodernare lo scalo merci di San Bovo costa troppo".

Lo ha sostenuto il consigliere Bonvini (Lega) durante il Consiglio comunale. Il vicesindaco Accili: "Con la Regione si cerca un ruolo per San Bovo". Un anno sembrava tutto pronto per il rilancio

di **Giampiero Carbone** - 19 Giugno 2020

"Ammodernare San Bovo costa troppo". Lo ha sostenuto il consigliere comunale di maggioranza Francesco Bonvini (Lega) durante l'ultima seduta del Consiglio comunale. La vicenda dello scalo merci sembra infinita: il centrosinistra al governo della città fino al 2019 ha fatto addirittura **modificare il tracciato del Terzo valico, con l'eliminazione dello Shunt, facendo transitare i treni veloci in città proprio per valorizzare lo scalo, abbandonato da tempo**. Nel febbraio dello scorso anno l'allora assessore comunale Maria Rossa Serra aveva affermato: "San Bovo finora non lo conosceva nessuno. Ora è riconosciuto come scalo merci di rilievo sia dalla Regione che da Rfi e c'è una società delle Ferrovie che sta investendo", commentando la firma di un accordo tra Comune, Rfi e Regione per valorizzare lo scalo con la quale **gli enti firmatari si impegnavano a stanziare altri fondi e a eseguire interventi, come la costruzione di sottopasso per i camion per accedere allo scalo**.



Lo scalo di San Bovo a Novi Ligure

All'epoca si era parlato anche dell'affitto di 100 mila metri quadri da parte di Mercitalia a Metrocargo, società delle Ferrovie dello stato che, secondo Serra, avevano già un piano di intervento. L'altra sera, in Consiglio comunale, la maggioranza ha risposto a un'interrogazione dell'opposizione di centrosinistra con la quale si chiedeva conto proprio della situazione dello scalo di Novi San Bovo. Il Consigliere Rocchino Muliere ha ricordato l'accordo dello scorso anno

"per lo studio delle modalità di valorizzazione dello scalo novese, nonché l'interesse manifestato dalla società Metrocargo ad affittare o acquisire aree dello stesso". Il vice sindaco, Diego Accili, ha precisato che **"si sta lavorando insieme alla Regione per definire il ruolo di San Bovo all'interno di un sistema logistico più ampio che oltre ad Alessandria comprende "buffer", ovvero punti di interscambio, in diverse aree tra cui Novi, Rivalta Scrivia, fino ad arrivare al basso astigiano"**. Ancora una volta, nulla di definito rispetto a quanto annunciato un anno fa. **La pietra tombale su San Bovo sembra averla messa il Consigliere Bonvini, dipendente delle Ferrovie: "Per ammodernare lo scalo i costi sono troppo elevati". Fine della storia?**

Giampiero Carbone





ALESSANDRIA



CRONACHE DAL CRISTO

APPUNTAMENTI

SCUOLA

SPORT

ALTRE EDIZIONI

Addio annunciato per lo scalo di San Bovo? "Troppo costoso". Per l'ex sindaco Muliere sarebbe uno sbaglio

Il vice sindaco Accili: lavoriamo con la Regione per un sistema logistico più ampio



Lo scalo ferroviario di Novi San Bovo da rilanciare

GINO FORTUNATO

PUBBLICATO IL
22 Giugno 2020

ULTIMA MODIFICA
22 Giugno 2020 ora: 11:06



NOVI LIGURE. Probabilmente per lo scalo ferroviario di Novi San Bovo è un addio annunciato. Nell'ultima seduta del Consiglio comunale, **il neo consigliere di maggioranza, e dirigente delle Ferrovie, Francesco Bonvini ha giustificato l'abbandono dello scalo in quanto «troppo costoso»**. Qualora la maggioranza dovesse seguire questa indicazione, verrebbero a decadere decenni di lotte da parte dell'ex maggioranza di marca Pd per la quale fin dai tempi del sindaco Lovelli, per passare da Robbiano a Muliere, San Bovo ha rappresentato un cavallo di battaglia per un progetto di sviluppo dell'economia del territorio.

«La maggioranza non può liquidare il rilancio di San Bovo con un semplice "troppo costoso" – commenta Muliere, che solo poco più di un anno fa, a un mese dalla mancata rielezione a sindaco, aveva sottoscritto un importante accordo con Rfi –. Ho presentato un'interpellanza perché questa maggioranza non ha mai creduto in San Bovo, lo dimostra il suo programma elettorale che apre prospettive per la logistica ma solo per quanto riguarda Arquata, Rivalta e Alessandria, senza spendere una parola per San Bovo».

Ancora Muliere: «La dimostrazione è che in questo anno non hanno fatto nulla per riprendere il protocollo d'intesa che firmai ad aprile 2019 con l'amministratore delegato di Rfi, Gentile. In tale protocollo, rivolto allo studio per la riqualificazione, si tiene conto della collocazione di San Bovo a poche centinaia di metri da un casello autostradale e a pochi chilometri da un altro scalo. San Bovo sarebbe funzionale ad aziende come ArcelorMittal, Baglietto e Italcementi e a molte altre».

Muliere inoltre sottolinea che Novi è il retroporto naturale di Genova, con uno scalo da 500 mila metri quadrati, di cui solo una parte è stata utilizzata. Inoltre, «Metrocargo aveva stipulato un compromesso con Mercitalia (società che gestisce aree logistiche per conto di Rfi; ndr) per l'affitto o addirittura l'acquisto».

Secondo l'ex sindaco, le motivazioni portate in Consiglio comunale per smontare l'idea di riqualificare San Bovo, non solo «non sono convincenti, ma in un momento come questo di difficoltà economica, rinunciare alla riqualificazione è un atto irresponsabile. Se il Terzo valico funzionerà, e sarà sicuramente così, ci sarà spazio per sviluppare la logistica a partire proprio da Novi San Bovo, favorendo gli altri scali».

Il vice sindaco Diego Accili durante la seduta ha precisato: «Si sta lavorando insieme alla Regione per definire il ruolo di San Bovo all'interno di un sistema logistico più ampio che oltre ad Alessandria comprende punti d'interscambio in diverse aree tra cui Novi Ligure, Rivalta Scrivia, fino ad arrivare al Basso Astigiano».

I perché dei nostri lettori

“ *Perché mio papà la leggeva tutti i giorni. Perché a quattro anni mia mamma mi ha scoperto mentre leggevo a voce alta le parole sulla Stampa. Perché è un giornale internazionale. Perché ci trovo le notizie e i racconti della mia città.*

Paola, (TO)

LEGGI TOPNEWS
a solo 1€ al mese

Argomenti

Novi Dan Bovo

Ferrovie

Novi Ligure

Sponsorizzato

Israele, arriva lo spray nasale contro il Covid. E la notizia finisce anche sui siti iraniani

La Repubblica | Sponsored

Appartamento, Chieri.

128.000 €

idealista | Sponsored

Go !

LA STAMPA

Maria e Vittoria, le gemelle morte di fame e solitudine: avevano il frigo vuoto e nemmeno un euro

La Stampa

Sponsorizzato

Stanco delle maschere soffocanti? Eccoti la soluzione. Questa idea è geniale.

CleanShield | Sponsorizzato

Borioli «Lo scalo ferroviario? Cota e Fabbio puntarono su altre aree»

L'ex parlamentare e presidente di Slala: «Sul sito ferma opposizione anche da chi investe su Rivalta Ora governance trasparente e stop consumo suolo»

■ Ex assessore regionale ai Trasporti ed ex presidente di Slala, oltre che senatore per una legislatura, Daniele Borioli (attuale tesoriere regionale del Pd) è stato per anni tra i fautori della ripartenza dello scalo ferroviario alessandrino. Così, i progetti di rinascita dell'area collegati al **Terzo valico**, al retroporto di Genova e a Rfi non possono che renderlo felice. «Anche perché - ricorda - fu la nostra giunta regionale, nel 2010 con FinPiemonte, a costituire la società del retroporto insieme al Porto di Genova e a Fs Logistica: il Piemonte stanziò anche 10 milioni di euro per realizzare il collegamento tra lo scalo e la tangenziale o l'autostrada, discorso poi abbandonato dal governatore Cota».

Le decisioni politiche

Le è stato presidente di Slala, che però in quegli anni (parliamo del 2016 e 2017, ndr) sembrava destinata addirittura a scomparire: «Nacquero nei primi anni 2000 come Srl, poi fu trasformata in Fondazione. Si arrivò a individuare lo smistamento come retroporto naturale di Genova attraverso un processo di selezione di una dozzina di siti in tutto il Nord-Ovest e fu il Porto di Genova a nica che scelse Alessandria». Poicosa accadde? «Innanzitutto, l'elezione di Roberto Cota (Lega) a governatore, che puntò subito su Novara, quindi cambiò colore la giunta alessandrina, che con Fabbio sindaco preferì un progetto di logistica a San Michele». Quale fu il suo ruolo? «Da numero uno di Slala provai a rilanciare, senza però onestamente riuscire a cavare ragno

dal buco per due ragioni: nel frattempo era ripreso il processo di realizzazione del **Terzo valico**, fermo dal 2010, mentre la Regione a guida Chiamparino decise di non scommettere su Alessandria. Per fortuna, grazie al lavoro del commissario di governo per il **Terzo valico**, **Iolanda Romano**, venne comunque fatto un tentativo di reinquadrare il tema logistico come sviluppo del territorio».

San Bovo e Rivalta

Da lì si è ripartiti? «Sì - conferma Borioli - perché Rfi fece due bandi per manifestazione d'interesse per gli scali di Alessandria e Novi San Bovo: per il primo non ci furono esiti, ma per il secondo il Gruppo ferroviario Fuorimuro (Ferrovie Nord) rese nota la volontà di sviluppare una prospettiva di lavoro, con un protocollo d'intesa con l'allora sindaco di Novi, Muliere, e Rfi che però non ebbe seguito. Ma è un dato di fatto che il **Terzo valico** passerà da lì: parliamo perciò di un sito che non può essere abbandonato, ma che con lo scalo del capoluogo può integrarsi perfettamente». Come mai, nonostante l'attività del commissario Romano, per Alessandria nulla si è mosso fino a oggi? «Io come presidente di Slala e la dottoressa Romano trovammo ostacoli per la ferma opposizione dell'imprenditoria privata coinvolta nell'interporto di Rivalta Scrivia. Il che, dal loro punto di vista, sarebbe comprensibile, molto meno da quello dell'amministrazione pubblica, che ha il diritto di intraprendere la strada che vuole».

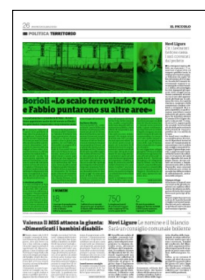
I due poli non sono complementari? «Ho sempre cercato

di tenerli uniti. Ed è un piano che sarà ripercorso adesso. Ma con alcuni snodi cruciali: in primis, che il pacchetto da 60 milioni di euro per le compensazioni ai Comuni coinvolti nel **Terzo valico**, dei quali ne sono rimasti 49, non venga destinato, nemmeno in parte, per altri scopi; che la nuova governance sia trasparente e pubblica, in modo da eliminare possibili conflitti d'interesse; che, come hanno ricordato l'onorevole Fornaro e l'ex parlamentare Penna, sia presente la dogana. E un ultimo fattore deve essere chiaro a tutti».

Quale? «L'emergenza coronavirus ci ha fatto capire quanto sia essenziale il tema ambientale: spostare le merci da gomma a ferro può essere una delle chiavi di volta del nostro futuro. Quando sento parlare di buffer, è giusto sottolineare la loro importanza in un contesto di logistica integrata, ma senza ulteriori consumi di suolo che comporterebbero la ricerca di aree e altro traffico pesante su una rete già congestionata. L'area dello scalo di Alessandria è così grande che c'è posto per chiunque».

Ha una suggestione collegata al progetto? «Penso ai 5 milioni di visitatori che ogni anno si recano all'Outlet a Serravalle - risponde Borioli - Perché non immaginare, sul collegamento Genova-Milano, una fermata in linea? Comporterebbe spese non eccessive e consentirebbe a parte di queste persone di viaggiare comodamente sul treno, senza spostarsi in macchina o bus».

MARCELLO FEOLA
m.feola@ilpiccolo.net





RIPARTENZA Lo scalo ferroviario alessandrino potrebbe conoscere una 'seconda' giovinezza dopo i fasti degli anni '70 e '80. A destra Daniele Borioli, tesoriere Pd Piemonte

I NUMERI

18

I mesi per la progettazione definitiva, a cura di Rfi, volta al rilancio dell'area alessandrina

2

I milioni di euro stanziati dal governo per progettare il rilancio dello smistamento alessandrino

750

La lunghezza (metri) di un treno per il nuovo scalo: trasporta 82 Teu, ovvero quanto 40 tir

2

Gli anni da presidente di Siala per Borioli, dal 2005 al 2010 anche assessore regionale ai Trasporti

Link: <https://radiogold.it/politica/234359-pd-novi-ligure-fondi-valico-squadra-coinvolgere-tutti-non-alessandria/>

DUE ERRE
arredamenti

OVIGLIO

Regione S. Giovanni 19/B
Tel. 0131.796977

presenta la nuova cucina
Scavolini MIA by Carlo Cracco

NUOVA

Progetta
i tuoi spazi

RadioGold
ASCOLTA GUARDA DIGITA

News



NEWS CRONACA POLITICA FOOD SALUTE SPORT CITTÀ EVENTI TV GUARDA LA TV RADIO ASCOLTA LA RADIO

L'EMOZIONE IN PIENA LUCE

Gianpaolo Piana
Consulente Finanziario

014380149 Piazzetta Sforza 5, Ovada presso gli uffici di Deutsche Bank Financial Advisors



INVESTIMENTI



Pd Novi Ligure su fondi Terzo Valico: "Fare squadra per coinvolgere tutti, non solo Alessandria"

Redazione Sabato, 27 Giugno 2020 - 15:09



NOVI LIGURE – "Le risorse previste dal CIPE per le opere compensative del Terzo Valico, circa 49 milioni, siano utilizzate per un piano di sviluppo condiviso del territorio". Lo ha sottolineato il **Partito Democratico** di Novi Ligure.

"Le risorse sono giunte a seguito dell'impegno dei sindaci negli anni passati per rendere l'opera **un'opportunità per tutto il territorio** e che il piano di sviluppo

LA SICUREZZA SUL LAVORO È UNA CAREZZA ALLA VITA



INFINITY PRO
LA NOSTRA
MASCHERINA
FILTRANTE
IN TESSUTO
IDROREPELLENTE
LAVABILE E
RIUTILIZZABILE

ORDINALE SUL NOSTRO E-SHOP:
www.italsicurezza.eu/negozio-on-line/

RIMANI AGGIORNATO

Inserisci il tuo indirizzo email per ricevere le ultime news di Radio Gold direttamente nella tua casella di posta elettronica.

Scrivi il tuo indirizzo email

Continua

ULTIMI ARTICOLI

CRONACA

Grande incendio di sterpaglie ad Altavilla

CRONACA

Lions Club Bosco Marengo Santa Croce finanzia un frutteto al Giardino Botanico

CRONACA

Scuola, le linee guida: un metro di distanza, ingressi scaglionati, spazi alternativi
[DOCUMENTO]



deve essere costruito integrando le necessità degli undici comuni coinvolti e si ricorda, infatti, che i comuni hanno potere di veto su di esso”.

Le esigenze che sono state sottolineate riguardano **logistica e turismo**: “Per questo è fondamentale che si superino i particolarismi di campanile che si faccia squadra. Per ciò che concerne la logistica occorre costruire un sistema integrato che si articoli **sul rilancio di Novi San Bovo, sullo scalo merci di Alessandria e l’interporto di Rivalta Scrivia**. La retroportualità di Genova riguarda tutti e un sistema logistico integrato e funzionante è fondamentale per far funzionare la ripresa anche per i settori produttivi”.

DUE ERRE
arredamenti

OVIGLIO

presenta la nuova
cucina Scavolini
MIA by Carlo Cracco

In merito al coinvolgimento di Slala, il PD ritiene che “**sia urgente che essa chiarisca quale sia l’indirizzo che vuole dare allo sviluppo logistico e che non sia semplicemente amplificatrice degli interessi della sola città di Alessandria**. Nel post-Covid risulta necessario per il territorio favorire la crescita della vocazione turistica con interventi mirati. Siamo consapevoli che le risorse in essere non siano sufficienti, ma **se sapremo fare squadra potremo avviare un percorso virtuoso che faccia andare avanti tutti e non solo qualcuno**”.

Ai temi citati, si aggiunge quello della messa in **sicurezza del territorio** per quel che concerne il dissesto idrogeologico: “Troppo spesso ci siamo ritrovati esposti a rischi per calamità ambientali come ad esempio l’alluvione dell’ottobre 2019”.

Ad essere interessati sono i Comuni, la Provincia e la Regione: “**Ognuno di questi attori deve fare la sua parte**. Il PD è al lavoro per costruire condivisione e coesione sul territorio a fronte di una destra vorace e aggressiva che sembra voler favorire particolarismi e interventi di corto respiro. Per questo, attraverso il consigliere regionale Ravetti **faremo da cassa di risonanza in Regione per la salvaguardia del territorio e nei consigli comunali e in consiglio provinciale presenteremo degli odg per chiedere di non perdere una straordinaria occasione di crescita**: ci auguriamo che il centrodestra a trazione leghista non si sottragga”.



DescoQuartiere
SPORTELLI INFORMATIVI E DI ASCOLTO

DOVE TI ASPETTIAMO
Casa di Quartiere - Via Verona 116

QUANDO SIAMO OPERATIVI
martedì 10/13 - 15/18,30
mercoledì 10/13
giovedì 10/13 - 15/18,30

COME PUOI CONTATTARCI
Tel. 0131.533.848

RICEVI INFORMAZIONI SU
Compilazione ISEE
Reddito di emergenza

TERZO VALICO Dubbi su San Bovo: nessuno sarebbe intenzionato a recuperare l'area

Il Sindaco: «Con il passaggio dei convogli ad alta capacità vi saranno notevolissimi disagi»

■ -Io abitavo, quando ero ragazzo, in un palazzo nelle vicinanze della ferrovia. Quando passavano i treni tremava addirittura l'acqua nei bicchieri. Figuriamoci casa accadrà adesso. Musica e testo del Sindaco Cabella.

Sindaco che, con la coalizione di centrodestra, già in campagna elettorale, aveva detto sì al **Terzo Valico**. C'era la contrarietà al passaggio lungo le linee storiche e si voleva il ripristino dello shunt. E ora i fatti. Da gio-

vedi scorso diciassette chilometri del tratto piemontese della nuova linea sono collegati tra loro senza interruzioni. «Quando passeranno i treni della linea ad alta capacità in città ovviamente ci saranno dei disagi no-

tevolissimi. Già dei problemi ne danno i convogli che passano attualmente, con la divisione in due della città, figuriamoci quando transiteranno quelli del **Terzo Valico**.».

intervista alle pagine 2 e 3

L'INTERVISTA Il **Terzo Valico** la settimana dopo la forte ripresa dei lavori

Il Sindaco Cabella: «Il passaggio dei convogli ad alta capacità sarà causa di notevoli disagi...»

Maurizio Priano

■ «Come coalizione di centrodestra, già in campagna elettorale, ci siamo professati a favore della realizzazione del **Terzo Valico** ma contrari al suo passaggio nel centro della città, lungo le linee storiche e per un ripristino dello shunt. Ovviamente giovedì scorso a Serravalle non era il caso di andare a fare quelle rimostranze che all'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana avevo già formulato l'autunno di un anno fa. Sono stati invitati i soli tre sindaci interessati dal passaggio della linea e ci siamo andati. Ritengo che sia un'opera essenziale anche per la nazione e per i traffici ma con la precisazione che noi siamo sempre stati contrari al suo passaggio in città»: così il Sindaco di Novi Gian Paolo Cabella inizia la sua intervista incentrata sulla grande opera.

I fatti. Da giovedì 24 settembre diciassette chilometri del tratto piemontese della nuova linea ferroviaria alta velocità sono collegati tra loro senza interruzioni. Sono state infatti completate due importanti opere in galleria: lo scavo del tratto di galleria di valico che collega l'imbocco nord con il pozzo del cantiere Radimero e lo scavo del binario pari della galleria naturale Serravalle. L'abbattimento dei diaframmi delle due gallerie è avvenuto alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, del commissario straordinario del governo per il completamento dei lavori del nodo ferroviario di Genova e il **Terzo Valico** Calogero Mauceri e di personalità dei governi regionali di Piemonte e Liguria, del presidente della provincia di

Alessandria Gianfranco Baldi Erano inoltre presenti Pietro Salini, Amministratore Delegato Webuild; Marco Rettighieri, Presidente del Consorzio **Cociv**; Gianfranco Battisti, Amministratore Delegato e Direttore Centrale di Ferrovie dello Stato e Maurizio Gentile, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana, il Prefetto di Alessandria Iginio Olita e il Prefetto di Genova Carmen Perrotta. Erano infine stati invitati alla cerimonia il Sindaco di Serravalle, Alberto Carbone in qualità di padrone di casa e i sindaci di Arquata, Alberto Basso e di Novi Gian Paolo Cabella.

Nel corso della giornata sono state ricordate le modalità di attuazione dell'opera e il fatto che sono avvenute prestando grande attenzione alla tematica della sicurezza con l'adozione di sistemi di monitoraggio all'avanguardia. Sono quindi state illustrate le prospettive future di lavoro fra cui la realizzazione di un tassello giudicato fondamentale per la realizzazione del **Terzo Valico dei Giovi** ovvero l'innesto sotterraneo delle interconnessioni di Novi con la linea storica Genova-Torino. Un fatto caldeggiato dalla precedente Amministrazione, Sindaco Rocchino Muliere, e che ha portato alla eliminazione dello shunt nel basso Pieve e osteggiato dalla Lega e dalla coalizione di centrodestra, coalizione che nel giugno dello scorso anno ha vinto le elezioni amministrative. Una vittoria dovuta anche alla promessa di un impegno nel ripristino dello shunt e nella modifica del passaggio della linea nel centro della città.

Appunto il passaggio in città. Avete più volte e in varie occasioni sottol-

neato i disagi ai quali si andrà incontro con la realizzazione della linea in città.

«Quando passeranno i treni della linea ad alta capacità in città ovviamente ci saranno dei guai aumentati o comunque dei disagi notevolissimi. Già dei problemi ne danno quelli che passano attualmente, con la divisione in due della città, figuriamoci quando transiteranno quelli del **Terzo Valico**. Poi, per quanto riguarda le barriere anti rumore non so se ci saranno delle modifiche o se verranno attuate così come sono state finora prospettate».

La precedente Amministrazione comunale aveva assicurato che i treni ad alta capacità non transiteranno a una velocità superiore a quella attuale o comunque non di molto superiore.

«Ah, della velocità alla quale transiteranno i treni ad alta capacità della linea del **Terzo Valico** bisogna vederlo quando sarà il momento. Inutile dirlo adesso anche perché io non sono un tecnico. Certamente con il passaggio in città ci saranno dei danni. Io abitavo, quando ero ragazzo, in un palazzo posto nelle vicinanze della ferrovia. Quando passavano i treni tremava addirittura l'acqua nei bicchieri. Figuriamoci quando passeranno i treni del Terzo



Valico. Ma, forse o probabilmente, ci saranno delle precauzioni tecniche. Precauzioni tecniche delle quali al momento non sono al corrente».

Nello scorso autunno, il Consiglio comunale tenutosi l'11 novembre aveva approvato la proposta di una linea alternativa, di un'aggiunta, all'attuale tracciato, con un binario da realizzarsi a livello di campagna in modo da alleggerire il traffico nel centro di Novi. È ancora attuale questo discorso?

«Diciamo che quando siamo andati, lo scorso anno, a Roma a parlare con l'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile, vista l'impossibilità di un ri-

torno allo shunt e a un'eliminazione del passaggio nel centro di Novi, avevamo chiesto se era possibile la realizzazione di una linea alternativa nel basso Pieve. Non ci era stata negata questa aggiunta ma vedere nella fase di esecuzione se e come verrà realizzato è ancora lunga».

Nonostante l'eliminazione dello shunt il traffico viario e la zona del basso Pieve verrà stravolta.

«I tecnici del **Cociv** hanno presentato il progetto di una rotonda, nella zona del basso Pieve, che accederà a un piano piuttosto elevato e non si andrà più in discesa, passando sopra il tracciato della ferrovia, e da lì inizierà una discesa che andrà sul tracciato della strada di Cassano molto più avanti di quello attuale. Non sono però in grado di spiegare efficacemente in quanto ho dato un'occhiata veloce alle cartine. Comunque l'opera del **Terzo Valico** va avanti e inizieranno i lavori a breve».

L'iniziativa della precedente Amministrazione comunale di un passaggio del Terzo Valico nel centro cittadino era anche legato al rilancio dello scalo logistico di Novi San Bovo. Secondo Lei questo discorso è ancora attuabile?

«Noi, anche in campagna elettorale, siamo stati fortemente in dubbio in merito a un possibile rilancio dello scalo logistico di Novi San Bovo date le sue dimensioni in un'ottica industriale che vede degli interventi in un'ottica molto superiore. In un Consiglio comunale Bonvini aveva rimarcato il fatto che alcune cabine di controllo nella zona dello scalo logistico erano state

chiuse, dismesse, come a dire che le ferrovie non hanno

alcuna intenzione di procedere a un rilancio di San Bovo e non lo ritiene più efficace per i suoi disegni. Non è escluso però che la Ferrovia possa attuarvi qualche iniziativa per collegarle ad altre locazioni attorno ma allo stato attuale non so dirlo. Noi continuiamo a nutrire dubbi nel rilancio di Novi San Bovo».

Rocchino Mulliere, l'ex Sindaco di Novi, afferma che il rilancio dello scalo logistico di San Bovo aveva suscitato l'interesse di Metrocargo che aveva chiesto l'acquisto o l'affitto di centomila metri quadrati della zona. Come Amministrazione comunale avete incontrato i rappresentanti di Metrocargo?

«L'attuale Amministrazione comunale, della quale io sono Sindaco, ha incontrato i rappresentanti di Metrocargo nei primi giorni di insediamento e ci hanno presentato qualche ipotesi di lavoro che abbiamo ritenuto essere molto fumosa. Successivamente non abbiamo più avuto alcun contatto con rappresentanti della Metrocargo».

La realizzazione del Terzo Valico aveva come principio l'impiego, in larga parte, di persone della zona. Richiesta avanzata nell'ultimo decennio da Amministrazioni comunali, non solo di Novi, e da sindacati. Ma le aziende, quasi tutte non della zona, praticamente hanno lasciato questa richiesta alle enunciazioni di principio. O così pare. Secondo Lei, stando alle informazioni in suo possesso, hanno invece impiegato manodopera locale?

«Maestranze che lavorano alla realizzazione del **Terzo Valico** ce ne sono tantissime. Che, fra queste, ce ne siano anche di lavoratori del novese non so francamente dirtelo perché non abbiamo ricevuto richieste da parte dell'ente Ferrovia o dal **Cociv** di mettere a disposizione del personale. Ma il **Cociv** può avere usato le sue maestranze. È un dato che mi sfugge. A noi nessuno ha chiesto qualcosa. Poi bisogna vedere se l'ufficio di collocamento ha qualche informazione diversa».

Le esigenze dei pendolari della linea ferroviaria Novi-Milano: avete attuato incontri, iniziative, per sottolinearle e trovare loro una risposta nel senso di minori disagi rispetto a quelli patiti attualmente?

«Le richieste le ho avanzate io personalmente al direttore dell'agenzia

della mobilità della Regione. Mi era stato detto che avrebbero esaminato la situazione ma poi non ne ho saputo più niente. Ho però intenzione di tornare a sollevare il problema perché sono a conoscenza che il problema dei pendolari è molto grave. Certo non so cosa possa essere in grado di fare l'agenzia della mobilità ma è uno dei temi che è chiamata ad affrontare. Noi come Amministrazione comunale facciamo ovviamente di tutto per caldeggiare un accoglimento di queste esigenze e trovare una soluzione. Poi è chiaro che fino a quando non ci sarà un ripristino della linea ferroviaria non sarà possibile dare risposte adeguate».

Il CIPE, Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, aveva concesso 49 milioni di euro ai Comuni interessati al passaggio della linea del Terzo Valico per la realizzazione di opere condivise. Sono stati raggiunti accordi sul come impiegarli e come?

«Fino adesso non ci sono accordi definitivi ma penso che questi verranno trovati in tempi abbastanza brevi. Ci sono stati infatti numerosi incontri fra le Amministrazioni comunali interessate anche con il coinvolgimento di rappresentanti del **Cociv**, della provincia e della regione. Incontri ai quali ho partecipato anch'io. È chiaro che in questi casi ci sono diverse esigenze. Per esempio quelle dei Comuni che hanno sofferto e stanno soffrendo un grosso disagio per la realizzazione del **Terzo Valico**, quelle delle Amministrazioni comunali di paesi posti a monte di Serravalle, le esigenze di chi magari è posto geograficamente in una zona un po' più lontana ritiene di avere messo a disposizione delle risorse o delle zone per discariche e quindi di avere delle motivazioni per presentare richieste. Penso comunque che a breve si arriverà a delle soluzioni condivise in quanto, in caso non le si trovassero, significherebbe lasciare decidere a qualcun altro e questo, detto francamente, non mi sembra una cosa opportuna. Novi la sua parte l'ha fatta e in Giunta è stata avanzata una proposta che verte sul turismo e che riguarda l'attuazione del museo del cioccolato. Una iniziativa che potrebbe rinnovare l'idea del polo dolciario e realizzare un'attrattiva turistica chiamando visitatori dal circondario, dalla regione, dalla Liguria e anche da altre zone. Non solo italiane».



“ *Io abitavo, quando ero ragazzo, in un palazzo nelle vicinanze della ferrovia. Mentre passavano i treni tremava addirittura l'acqua nei bicchieri. Figuriamoci casa accadrà adesso.* ”

“ *Cociv ha presentato il progetto di una rotonda, nella zona del Basso Pieve, che accederà a un piano piuttosto elevato e da lì inizierà una discesa che andrà sul tracciato della strada per Cassano.* ”

“ *Continuiamo a nutrire dubbi sul rilancio di San Bovo. Alcune cabine di controllo dello scalo sono state chiuse e dismesse: sembra che nessuno abbia intenzione di recuperare l'area.* ”

“ *Con i fondi per le opere compensative puntiamo a realizzare il Museo del cioccolato, che potrebbe rinnovare l'idea del polo dolciario e realizzare un'attrattiva turistica.* ”

