

TERZO VALICO

Cosa significa eliminare lo SHUNT



**I vantaggi per la città.
Le problematiche e gli strumenti
per risolverle.
Un'analisi dettagliata della variante
al progetto per rispondere alle
domande dei cittadini.**

l'editoriale di Rocchino Muliere



Il Terzo Valico dei Giovi è un'opera considerata strategica dallo Stato italiano e verrà realizzata indipendentemente dalla nostra volontà. Per anni abbiamo criticato la Legge Obiettivo, che di fatto espropria gli Enti Locali della loro autonomia.

Ci siamo adeguati di conseguenza, cercando, in base alle leggi vigenti e con i mezzi a nostra disposizione, di salvaguardare il territorio e di valorizzare le ricadute positive sul territorio.

Già nel 2003 il Consiglio Comu-

nale di Novi aveva espresso dubbi sulla realizzazione dello shunt, vale a dire la circoscrizione ferroviaria che collega il Terzo Valico alla linea storica per Torino tagliando fuori la nostra città, tanto che la richiesta di eliminazione fu poi formalizzata in una deliberazione consiliare approvata nel 2005.

Una decisione non facile, ma profondamente ponderata, che ha lo scopo di evitare un inutile consumo del suolo, l'isolamento della stazione ferroviaria e dello scalo di San Bovo, l'interferenza con le falde acquifere. Ora è stato presentato il progetto di eliminazione dello shunt.

Questo significa che una parte dei treni che transiteranno sulla nuova linea passeranno in città. Quali problemi si creeranno e quali strumenti

saranno utilizzati per risolverli?

In questo numero di Novinforma esaminiamo tutti i pro e i contro per fare definitivamente chiarezza, con un solo obiettivo: scegliere la soluzione meno impattante per la città, tutelando i cittadini, come abbiamo fatto fino ad ora, e offrire una possibilità di sviluppo per l'economia del nostro territorio facendolo uscire dall'isolamento ferroviario che, purtroppo, in questi ultimi anni sta progressivamente aumentando.

Siamo consapevoli che in questo momento i cittadini si staranno facendo molte domande. Con questa pubblicazione cerchiamo di rispondere ai dubbi e alle perplessità, ma anche di dimostrare i vantaggi di questa scelta.

Che cos'è lo shunt ?

SPECIALE
TERZO VALICO

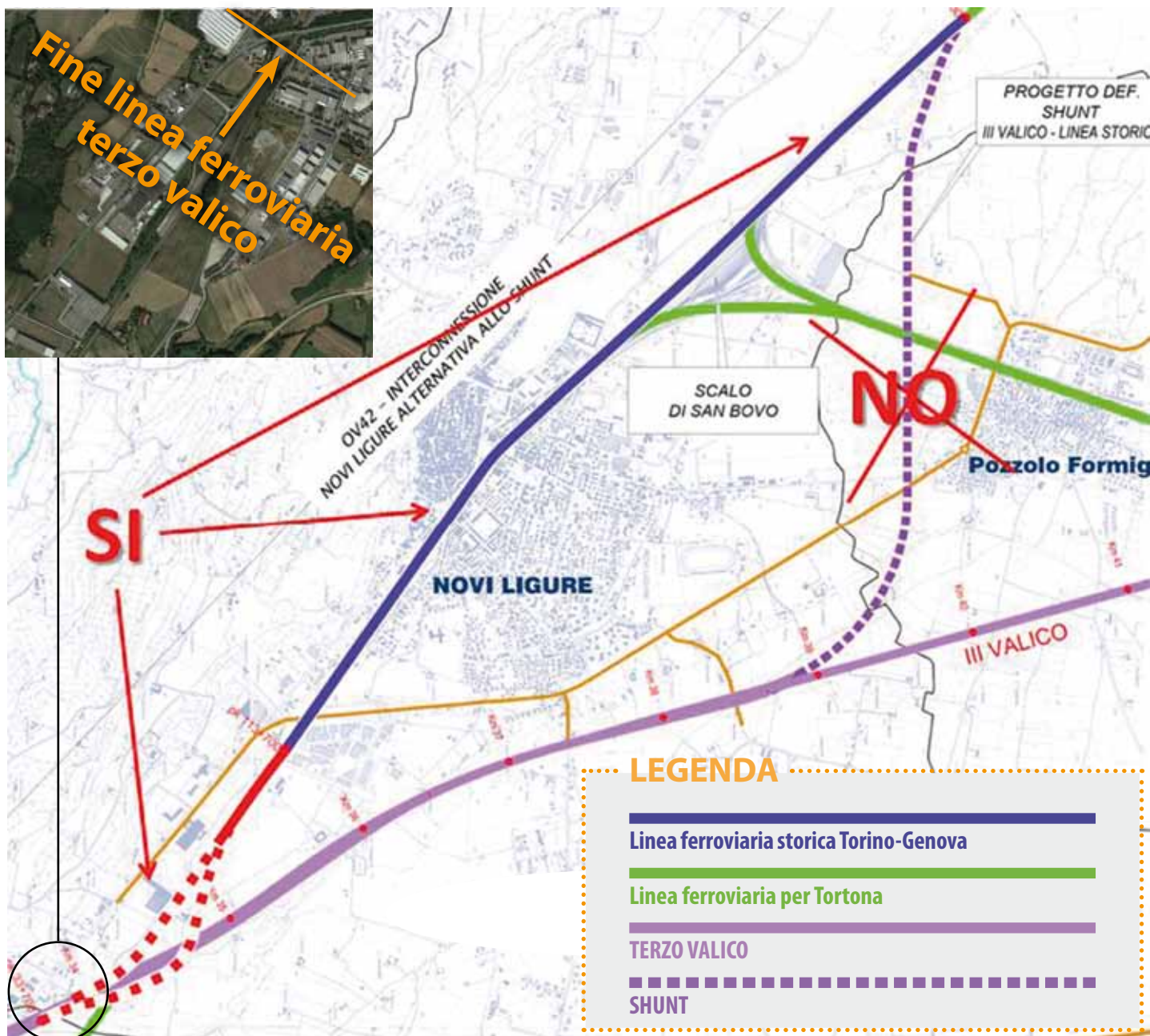
È una **circonvallazione** ferroviaria interrata di circa **sette chilometri** che servirebbe a collegare il Terzo Valico con la linea ferroviaria storica Torino-Genova. Il tratto (indicato nell'immagine sottostante con la linea tratteggiata in viola) partirebbe dalla cosiddetta "salita dello zucchero" (strada per la frazione Merella), proseguirebbe verso Pozzolo passando sotto la Strada Provinciale 35 bis dei Giovi e attraversando il ramo ferroviario della linea Novi-Tortona, fino a raggiungere

la cosiddetta zona Carpeneto per andare a collegarsi con la linea per Torino, all'altezza del depuratore, a valle dello stabilimento Ilva. La sua costruzione **implicherebbe un'apertura del terreno di circa 65-70 metri di larghezza per una profondità di circa 20**. Nell'apertura, poi, verrebbe inserito un manufatto di cemento attraverso il quale passerebbero i treni. Dopo la posa del manufatto, questo verrebbe ricoperto di terra. Su quella fascia di terreno non si potrebbe più costruire.

Il terzo valico entrerà in città?

Assolutamente no. Il tracciato del terzo valico rimane immutato, indipendentemente dalla realizzazione o meno dello shunt (vedi immagine sotto).

Con l'eliminazione dal progetto della circonvallazione ferroviaria passeranno in città solo i convogli diretti verso Torino.



Da chi è stato proposto lo shunt?

SPECIALE
TERZO VALICO

Lo shunt era previsto nel progetto definitivo presentato da **ITALFERR S.p.a. e CO.CIV. S.p.a.**; l'Amministrazione Comunale nel 2005 aveva richiesto al CIPE (Comitato inter-

“ Chiederemo impegni precisi per potenziare il traffico passeggeri, in particolare verso Milano, e per realizzare il doppio binario verso Pozzolo.



ministeriale per la Programmazione Economica) di **eliminarlo**, proprio per evitare un inutile consumo di territorio e l'isolamento ferroviario della stazione di Novi Ligure e dello scalo di San Bovo. Infatti la stazione per i passeggeri verrebbe ulteriormente penalizzata, entrerebbero solo i treni pendolari (forse nemmeno

tutti), svanirebbe la possibilità di far fermare in stazione treni a lunga percorrenza che transiterebbero soltanto all'esterno di Novi. Lo scalo ferroviario di Novi San Bovo sarebbe completamente isolato dai traffici dei treni merci, vanificando ogni possibilità di sviluppo ed occupazione in quel settore, con un possibile grave

danno anche alle attività industriali già esistenti e raccordate ferroviariamente. **Per questo l'Amministrazione chiede di migliorare la Stazione di Novi Ligure con la realizzazione del terzo marciapiede e il miglioramento del collegamento ferroviario tra la Stazione di Novi, San Bovo e la Stazione di Pozzolo Formigaro.**

Che cosa comporta in termini di consumo di territorio, si risparmia se viene eliminato?

SPECIALE
TERZO VALICO

Abbiamo già detto quale impatto produrrebbe la costruzione dello SHUNT in termini costruttivi, set-

“ Con l'eliminazione dello shunt il suolo occupato sarà pari a 46 ettari, meno della metà rispetto ai 101 previsti originariamente.

te chilometri di territorio **compromessi per sempre** dalla presenza della linea. E' bene però sapere che nella fase costruttiva il consumo di territorio della linea ferroviaria di terzo valico comporta un'occupazione/consumo di circa 101 ettari di terreno (pari a 1.010.000 metri quadrati), mentre con la proposta

IL CONSUMO DEL TERRITORIO CON E SENZA SHUNT

Denominazione Cantiere	Progetto con shunt	Variante senza shunt	Differenza
	Sup. Tot. (mq)	Sup. Tot. (mq)	Sup. Tot. (mq)
D.P. 06 (Basso Pieve)	75.000	75.000	0
C.B.P. 5 - Novi Ligure (basso Pieve)	43.240	43.240	0
C.O.P. 6 - Novi Ligure (Barbellotta)	36.100	48.760	-12.660
C.O.P. 7 - Novi Ligure (basso Pieve)	68.900	68.900	0
C.O.P. 8 - Novi Ligure (interconn. shunt)	18.400	18.400	0
C.O.P. 9 - shunt per TO (Pozzolo F.ro)	23.800	0	23.800
C.A. 2 - shunt per TO (Pozzolo F.ro)	116.000	0	116.000
Linea ferroviaria terzo valico dei Giovi	210.000	210.000	0
Impronta linea ferroviaria shunt	420.000	0	420.000
TOTALE CONSUMO TERRENO AGR. (ha)	101,14	46,43	54,71

dell'Amministrazione Comunale verrebbero occupati soltanto 46 ettari circa (460.000 metri quadra-

ti) **si risparmierebbe PIÙ DELLA METÀ di ettari di territorio, e non è poco.**

Ci saranno più cantieri operativi ?

SPECIALE
TERZO VALICO

La risposta è NO! Come abbiamo appena detto il risparmio di territorio è notevole. Ci saranno meno cantieri, meno traffico di automezzi per il tra-

sporto di cemento e dello “smarino” (ovvero il materiale di scavo) e anche un risparmio di risorse economiche che, **come l'Amministrazione comu-**

nale ha sempre chiesto e continuerà a chiedere, dovranno essere impiegate per mitigare l'impatto dell'opera sulla città e sull'intero territorio.

L'eliminazione dello shunt porterà un aumento del traffico ferroviario in città?

Nessuno vuole nascondere che l'eliminazione dello *Shunt* comporti un aumento del traffico ferroviario in città. Come abbiamo già detto questa possibilità è anche funzionale ad evi-

tare l'isolamento ferroviario di Novi che è sempre stato un importante nodo ferroviario. L'attuale traffico ferroviario è di circa 117 convogli al giorno (tra treni merci e passeggeri),

le previsioni future, con l'eliminazione dello *Shunt*, potrebbero essere di circa 200 convogli al giorno, più o meno lo stesso traffico che si registrava trent'anni fa.

A che velocità entreranno i treni in città?

Prima di tutto occorre chiarire che i treni **NON entreranno in stazione ad alta velocità**, semplicemente perché i binari di stazione non permettono, per la loro conformazione, velocità elevate.

Il cosiddetto piano del ferro di ingresso in stazione (binari, scambi) non verrà modificato, pertanto **la velocità dei treni merci rimarrà quella attuale** (30 Km/h in deviata - 60 Km/h corretto

tracciato).

Ripetiamo: i treni non POTRANNO entrare ad ALTA VELOCITÀ in stazione perché i binari non lo consentono.

Ci saranno problemi idrogeologici con l'eliminazione dello shunt?

L'eliminazione dello shunt evita nel territorio interessato delle interferenze con le falde acquifere. Questo è un altro fatto positivo. La nostra attenzione sui problemi idrogeologici è tra le priorità, dobbiamo quindi approfittare della discussione con il Ministero per risolvere gli altri problemi che si sono manifestati dopo gli eventi alluvionali eccezionali dell'ottobre-novembre 2014. Proporremo soluzioni

necessarie a risolvere la problematica idraulica del Rio Gazzo con proposte di interventi migliorativi che garantiscano il regolare smaltimento delle acque al fine di evitare eventuali esondazioni nella zona del “basso Pieve”. Le problematiche coinvolgono sia il diversore del Rio Gazzo, sia il Rio Gazzo, a valle del diversore stesso, nel tratto in cui il rio intubato attraversa il concentrico di Novi Ligure, per rag-

giungere l'impianto di depurazione. Nel recente passato si sono verificate disfunzioni nel concentrico ed esondazioni diffuse del diversore del Rio Gazzo nel basso Pieve.

Per tale motivo non si ritiene possibile apportare ulteriori immissioni di acque meteoriche in questo corpo idrico e **l'Amministrazione richiederà la realizzazione di un nuovo canale scolmatore.**

Cosa abbiamo fatto finora per tutelare la salute dei cittadini?

Finora abbiamo, e lo faremo sempre, affrontato già in fase progettuale i problemi che si presentano nella costruzione della linea ferroviaria (compreso il tema amianto), facendo proposte alternative e richiedendo controlli sempre più stringenti ed efficaci da parte degli enti preposti, su tutti gli aspetti che riguardano la tutela della salute dei cittadini, oltre che un compito lo

CONSIDERIAMO UN NOSTRO DOVERE! Lo facciamo da sempre, proprio mentre proponevamo l'eliminazione dello *shunt*, ed era il lontano 2005, chiedevamo e abbiamo ottenuto la realizzazione della famosa “tangenzialina” e il progetto è ormai pronto. Al posto degli attuali sottopassi, verrà costruito un unico sottopasso a due corsie alto cinque metri. La sua fun-

zione è deviare fuori città tutte le auto e i mezzi pesanti che oggi scorrono in città da Ovada verso Genova e viceversa, ma non si fermano, quindi non portano nessun vantaggio alla città. **Al contrario portano inquinamento dell'aria che respiriamo, meno sicurezza sulle strade cittadine** e una maggiore usura dei manti stradali che il Comune poi deve ripristinare.

Aumenterà il rumore? E le vibrazioni?

SPECIALE
TERZO VALICO

È ovvio che un aumento del numero dei treni provoca più rumore.

Le Ferrovie dovranno installare barriere antirumore per mitigare l'impatto acustico. Ma è bene chiarire da subito che tali barriere verrebbero allestite, **COMUNQUE e INDIPENDENTEMENTE dal progetto** in via di realizzazione. Una legge del 1995 **IMPONE** a Rete ferroviaria Italiana di realizzare in tutte le linee ferroviarie, in particolare là dove i treni transitano nell'abitato, di installare barriere fonoassorbenti.

Le barriere impegneranno tutta la tratta ferroviaria urbana, all'incirca per tre chilometri e mezzo per ogni lato della ferrovia. Non avranno tutte la stessa altezza come erroneamente è stato detto, ma varieranno **tra i 3 e gli 8 metri di altezza.**

Avranno una base di due metri di altezza di cemento e la parte sovrastante sarà composta da pannelli colorati oppure trasparenti. **L'Amministrazione Comunale chiederà di inserire pannelli trasparenti, soprattutto là dove il pannello colorato risulta più impattante (esempio in prossimità dei sottopassi ferroviari di via Mazzini e di viale Saffi, ecc) e chiederà che le barriere siano posizionate prima dell'entrata in servizio del nuovo sistema ferroviario.** La dove non è possibile inserire i pannelli, a spese delle ferrovie, sono previsti interventi mitigatori del rumore sulle facciate degli edifici.

Come abbiamo detto i treni non entreranno ad alta velocità in stazione, di conseguenza non ci sarà

Quanto tempo ci vorrà per attrezzare le barriere fonoassorbenti?

L'installazione delle barriere antirumore, non avverrà in maniera contemporanea su tutta la tratta, ma sarà eseguita a piccoli lotti consecutivi. Tranne in alcuni casi, la realizzazione di questi impianti avverrà dall'interno delle rete ferroviaria, onde evitare disagi per il traffico cittadino prolungati nel tempo. Quindi non è vero che ci saranno sei anni di cantieri in città.

un aumento delle vibrazioni, come erroneamente è stato sostenuto.



Stato di fatto



Stato di progetto



Stato di fatto



Stato di progetto

È più sicuro il trasporto su ferro o quello su gomma?

SPECIALE
TERZO VALICO

Non vi è dubbio che la costruzione di una linea ferroviaria porta grandi disagi, consumo del suolo, problemi ambientali **che non bisogna MAI sottovalutare**.

Ma gli stessi problemi li causa anche la costruzione di un'autostrada. Se il traffico aumenterà, come è probabile (pena l'aumentare di una crisi economica dalla quale non siamo

ancora del tutto usciti), senza la ferrovia le merci e i passeggeri saranno trasportati sempre di più su gomma, come già avviene oggi. Sarà necessario costruire la terza corsia autostradale con aumento anche dell'inquinamento?

Il trasporto su ferro garantisce un minor inquinamento (grazie all'abbattimento del CO₂) e notevole ri-

sparmio energetico. Cosa da non trascurare, poi, il treno è il mezzo di trasporto più sicuro.

A questo proposito è utile esaminare la tabella qui riportata, elaborata su dati ufficiali del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, facilmente desumibile dal sito internet del Ministero stesso. Non crediamo siano necessari commenti.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
INCIDENTI STRADALI	263.100	265.402	252.271	243.490	240.011	238.124	230.871	218.963	215.405	212.997	205.638	188.228	181.227
INCIDENTI FERROVIARI	---	---	---	144	154	166	133	120	121	126	122	123	---
DECESSI IN SEGUITO AD INCIDENTE STRADALE	7.096	6.980	6.563	6.122	5.818	5.669	5.131	4.725	4.237	4.114	3.860	3.753	3.385
DECESSI IN SEGUITO AD INCIDENTE FERROVIARIO	---	---	---	59	100	83	71	68	82*	86	71	80	---
FERITI IN SEGUITO AD INCIDENTE STRADALE	373.286	378.492	356.475	343.179	334.858	332.955	325.850	310.745	307.258	304.720	292.019	266.864	257.421
FERITI IN SEGUITO AD INCIDENTE FERROVIARIO	---	---	---	87	131	85	49	39	71*	64	36	41	---

*nel dato del 2009 è compreso l'incidente alla Stazione di Viareggio. Fonte MIT

Il Terzo Valico e le deliberazioni del Consiglio Comunale

2000 > Il M.I.T. convoca la **Conferenza dei Servizi istruttoria**. Il **27 dicembre 2000** le Regioni Liguria e Piemonte rappresentano le richieste già formulate in occasione della procedura di VIA; tra queste, la realizzazione in un'unica fase funzionale dell'intera opera e la ridefinizione dell'interconnessione in corrispondenza di Novi Ligure.

2001 > Il **21 dicembre 2001**, è approvata la **Legge n. 443**, la Legge Obiettivo, **che impone ai Comuni le grandi opere**.

2002 > Il **30 settembre** la **Conferenza di Servizi Istruttoria** sancisce il nulla osta per redigere il progetto preliminare del Terzo Valico.

2003 > Il **10 marzo** viene presentato ufficialmente il **progetto preliminare** del Terzo Valico.

Il **26 maggio** il Consiglio Comunale approva una Delibera in cui, pur riconoscendo la strategicità dell'opera, **boccia il progetto preliminare presentato**. Tra le motivazioni, la presenza dello *shunt* che, di fatto, esclude dal

nuovo tracciato ferroviario lo scalo ferroviario di S. Bovo. Il **29 agosto** la Commissione nazionale VIA delle grandi opere per la Legge Obiettivo fornisce parere positivo alla linea ed il **29 settembre 2003** il CIPE approva il progetto preliminare.

2005 > Il **19 settembre** **ITALFERR S.p.a.** e **CO.CIV. S.p.a.** depositano al M.I.T. (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) il Progetto Definitivo.

Il **20 ottobre** si svolge a Roma, presso il M.I.T., la prima riunione per la Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo che si chiude il **20 dicembre**.

Il **12 dicembre**, il Consiglio comunale di Novi approva una **delibera** sul progetto definitivo. Nel documento vengono presi in esame tutti gli **aspetti di carattere ambientale e di impatto sul territorio**. Tra le altre cose, **in coerenza con quanto espresso nel 2003, si propone l'eliminazione di una parte del tracciato - il cosiddetto shunt** - attraverso la realizzazione dell'interconnessione - il cosiddetto "salto di montone" - tra la nuova linea di valico e la linea storica TO-GE in Frazione Barbellotta.

LA PAROLA AL CONSIGLIO COMUNALE

SPECIALE
TERZO VALICO

Mino Cascarino
20perNovi

Premetto che, a livello personale, non sono favorevole ai progetti faraonici che vedono la luce ma poi, per un motivo o per l'altro, vengono abbandonati con enorme spreco di energie e di soldi.

Come sapete, il progetto del Terzo Valico costa carissimo, circa 6,2 miliardi di Euro, una cifra che viene rivista, anno dopo anno, al rialzo senza avere plausibili motivazioni. Una spesa che si aggira oltre i 115 milioni di Euro al km, contro una media europea di 10 milioni, e alla quale dobbiamo fare fronte interamente noi italiani perché, essendo il Terzo Valico una tratta nazionale,

non beneficia di contributi di altri Paesi o dell'Unione Europea. Vale la pena, spendere una cifra colossale che, nei prossimi anni, porterà, sicuramente, all'aumento del debito pubblico e che, soprattutto, in proporzione, porterà pochi posti di lavoro per ogni Euro speso?

Con la stessa cifra si potrebbero avere più posti di lavoro continuativi e meno costi di gestione legati ad emergenze e calamità. Cosa altro si potrebbe fare? Mettere in sicurezza tutti i territori dal punto di vista idrogeologico; bonificare tutte le aree nazionali inquinate; mettere a norma e in sicurezza tutti gli edifici scolastici italiani; potenziare, con l'acquisto di mezzi e con l'aumento dell'organico, le Forze di Polizia. (Conosciamo benissimo, la situazione in fatto di organici carenti e di pochi mezzi da poter utilizzare. Mezzi obsoleti, riparazioni in officina che non possono essere pagate e difficoltà nei rifornimenti di carburante, per mancanza di fondi). Perché spendere tanti soldi in un'opera inutile e non venire incontro, invece, alle esigenze dei poveri pendolari che si vedono diminuire se non addirittura cancellare il numero dei treni a disposizione?

Veniamo, però, alla novità del passaggio dei treni in città che avrà,



Maria Rosa Porta
Movimento Civico
Popolare X Novi MRPorta

In linea di principio ritengo la realizzazione di grandi opere importante per l'economia del Paese ma considero altrettanto importante che, a fronte dell'impatto che inevitabilmente tali opere hanno sull'ambiente, venga riconosciuta ai territori interessati una contropartita ambientale ed economica vantaggiosa. È necessario pretendere per la nostra Città un indennizzo serio e cospicuo. È paradossale che come "compensazione" a quanto sta accadendo intorno a noi si pensi di accettare quanto richiesto dalle precedenti amministrazioni di sinistra: l'eliminazione dello shunt.

La giunta Muliere continua a ragionare come i suoi predecessori e chiede di far passare treni merci ad oltre 100km/h in centro, sulla linea storica.

Questa variante del collegamento della tratta AV/AC, meglio conosciuta come Terzo Valico, è per loro "la giusta contropartita per l'ingente impatto ambientale che il rilevato ferroviario produce sulla qualità della vita..." (delib. N. 65 del 12/12/2005); ritengo paradossale che si chieda il passaggio in città di centinaia di treni merci per "rendere vivibile e possibile l'esercizio dell'attività agricola...". E il risultato che si ottiene quale è? Non preoccuparsi dei cittadini che ben più delle attività produttive agricole subiranno danni per la ricaduta in termini di impatto acustico, inquinamento ambientale diffuso e vibrazioni che tale variante avrà sulle abitazioni e sulle persone che dalla Vosa a San Bovo, insistono sulla linea ferroviaria storica GE-TO. Per non parlare poi del trasporto di merci potenzialmente

sicuramente, un forte, negativo impatto ambientale e sociale e che andrà a pregiudicare la qualità della vita e della salute dei cittadini. Soffermiamoci su alcuni aspetti che vengono trattati poco o nulla.

RUMORE L'immissione sonora determinata dalla realizzazione della linea ferroviaria, anche a seguito delle opere di mitigazione ambientale, sicuramente, in alcuni edifici, prevede il superamento dei limiti di inquinamento acustico. Gli interventi di mitigazione consistono nell'apposizione di barriere acustiche fonoassorbenti, da 3 a 8 metri di altezza, in materiale metallico tipo acciaio inox, con una base, alta circa 2 metri, in calcestruzzo.

VIBRAZIONI Il discorso della mitigazione delle vibrazioni e lo stesso di quello del rumore. La propagazione dell'inquinamento vibrazionale, prodotto dal passaggio dei treni, si ripercuote negativamente sugli edifici lungo il relativo percorso e sulla salute diretta dei cittadini.

PERICOLOSITÀ Probabilmente, la strage di Viareggio, avvenuta il 29 giugno 2009, non ha insegnato nulla riguardo ai pericoli ai quali è esposta la città, attraversata da convogli carichi di sostanze pericolose. Nelle immediate vicinanze della stazione e lungo la linea ferroviaria che dal Cipian va fino a San Bovo sorgono zone residenziali densamente abitate e civili abitazioni non adeguatamente distanziate, separate o protette dalla sede ferroviaria. Cosa succederebbe, in caso di malaugurato incidente?

Una considerazione finale. Il Terzo Valico, in origine, doveva essere soltanto un treno veloce. Tutti saremmo contenti di avere un treno veloce ed efficiente, ma il Terzo Valico oggi è fatto, invece, di ruspe e ruspe che tagliano e bucano le colline, modificano i profili, intubano i torrenti.

Questa non è una Grande Opera, come si vuol far credere. E' un'opera che le devastazioni dovute al dissesto idrogeologico – che ancora di recente hanno colpito l'area appenninica fra le Province di Genova e Alessandria – suggerirebbero di evitare.

pericolose: ricordiamoci di Viareggio.

Il centro storico di Novi ha già subito due calamità: un terremoto ed una alluvione. Le vibrazioni continue saranno causa di ulteriori danni agli immobili? Di certo le case non avranno più valore: ma chi si compra una casa con vista su barriere alte 8 mt.? Come cambierà la qualità della vita di quei cittadini novesi che dalla Barbellotta a San Bovo "vivono" sulla tratta storica? Quale futuro turistico avrà la nostra città? Tutto questo non sembra interessare al nostro Sindaco che risolve il problema chiedendo la sostituzione delle finestre e pare, la costruzione di un "nuovo" scolmatore. Infine, quando si vuole demagogicamente far passare per buona una proposta che è il killeraggio definitivo della nostra Città, si parla di posti di lavoro e di rilancio di San Bovo. Non ci crede più nessuno a questo anche perché è chiaro che il progetto di investimento su aree logistiche della Regione Piemonte guarda ad Orbassano e non a Novi. Di certo la soluzione richiesta dalla maggioranza è conveniente per Ferrovie Italiane poiché il costo di queste opere è sicuramente modesto e meno onerosa della costruzione dello shunt.

In sintesi e per tirare le fila, penso che la linea storica debba essere usata come occasione di riqualificazione del territorio cittadino e come oggetto di negoziazione con R.F.I., Co.Civ o chi per essi: spostare integralmente la linea storica Ge-To e la stazione a nord-est della città è l'unica vera scelta per la sopravvivenza della Città stessa. Solo così si potrà restituire ai novesi un'area urbana di grande rilevanza che sarà volano di riqualificazione e occupazione per Novi. Sindaco, trova il coraggio di accettare la proposta di quel cittadino che pubblicamente ti ha chiesto di indire un referendum per sapere se i cittadini veramente vogliono che il Terzo Valico passi in Città, in mezzo alle loro case.



Fabrizio Gallo
Movimento 5 Stelle

Insieme ai Comitati, da quando esiste il M5S denuncia la follia di un'opera la cui utilità non è mai stata dimostrata. Negli anni abbiamo assistito ad un'attenta messa in scena dove si è raccontato favole: rilancio di S. Bovo, posti di lavoro, opportunità per l'economia cittadina data dai cantieri. Ma accuratamente non spiegato quello che sarebbe successo, nascondendo il problema per evitare che i Novesi si rendessero conto della follia e la devastazione di quest'opera inutile. Così da poterla agevolare senza troppi problemi mettendo i cittadini di fronte al fatto compiuto, mentre chi provava a spiegare quello che sarebbe successo veniva demonizzato, schernito e denigrato. Oggi a cantieri avviati, con il basso Pieve devastato e irriconoscibile, con un villaggio completamente attrezzato per ospitare 400 lavoratori tutti provenienti da fuori che difficilmente spenderanno un euro in città, con la certezza che dal terzo valico nulla arriverà per S. Bovo la verità inizia a emergere, le favole non stanno più in piedi e le responsabilità chiare. Il problema è l'opera, comunque la si realizzi si aggiunge follia a follia, devastazione a devastazione, cantieri a cantieri, problemi a problemi. Il passaggio dei treni in città richiesto dall'amministrazione è tutto questo: follia,



Daniele Gualco
Partito Democratico

In questi giorni ci troviamo di fronte all'occasione per intervenire concretamente e in misura rilevante sul progetto del terzo valico dei Giovi, confermando l'eliminazione del cosiddetto shunt come raccordo tra il terzo valico e la linea storica Torino-Genova. Una scelta che, come gruppo consigliere, dobbiamo assumere senza sfuggire ai nostri doveri nei confronti della cittadinanza. Una scelta sicuramente delicata, ma che ci consente di intervenire sulle modalità di realizzazione dell'opera, offrendo un'opportunità per migliorare il forte e gravoso impatto dell'infrastruttura sul nostro territorio.

Perseguendo quest'obiettivo, il Consiglio comunale di Novi, già nel 2005, aveva richiesto l'eliminazione dello shunt e nelle ultime due elezioni amministrative, il Partito Democratico novese, ha inserito tale impegno nel programma elettorale votato e condiviso dalla maggioranza degli elettori. Coerentemente con gli impegni assunti e condividendone le motivazioni intendiamo confermare questa scelta. Infatti, osservando l'impatto globale sul territorio comunale, è indubbio che l'eliminazione dello shunt garantisca un miglioramento ambientale, evitando un scavo, direi una ferita, di 60-70 metri di larghezza per circa 7 chilometri attorno alla città, evitando la realizzazione di due cantieri operativi ad ovest di Novi, riducendo il mate-



Marco Bertoli
Forza Italia - Lega Nord

Essendo indipendente e non appartenendo a schieramenti politici, le mie valutazioni sul Terzo Valico dei Giovi sono sempre state legate alle ripercussioni che tale progetto avrà sulla cittadinanza novese. Quindi, senza se e senza ma, sono sempre stato contrario all'opera ritenendola costosa, inopportuna e, soprattutto, devastante per il nostro territorio. Purtroppo, dobbiamo ormai renderci conto che i lavori inizieranno. Quindi, l'unica soluzione accettabile è quella di utilizzare le risorse finanziarie di Rfi per spostare la linea ferroviaria e la stazione dal centro alla periferia della città. Solo in questo modo sarebbe

possibile eliminare i tre sottopassi che da sempre dividono in due la nostra cittadina. Solo così il sedime ora occupato dai binari potrebbe essere sfruttato per riqualificare e abbellire l'intera area, ad esempio attraverso la realizzazione di aree verdi pubbliche e piste ciclabili che sorgerebbero proprio nel cuore della nostra Novi.

devastazione, anni di cantieri e problemi. Ma lo è anche lo shunt e lo sono le devastazioni del basso Pieve e di tanto altro territorio fuori Novi, forse meno importanti? Quella che non cambia è l'abitudine di mettere i cittadini di fronte al fatto compiuto, fingendo di coinvolgerli ma su progetti approvati e con minime possibilità di intervento. L'amministrazione è in possesso da anni dello studio di fattibilità per la cancellazione dello shunt; perché non si è convocato allora un consiglio comunale aperto per spiegare questa opzione e chiedere ai Novesi di esprimersi? Farlo oggi è solo una farsa, un tentativo di salvare la faccia e provare a condividere le responsabilità con le altre forze presenti in consiglio. Il M5S non ha voluto partecipare a questa farsa, non è disponibile a prendere in giro i cittadini né a raccontare favole. E' chi ha chiesto la cancellazione dello shunt, giusto o sbagliato che sia, a dover spiegare questa scelta, non chi rifiuta e denuncia la follia di quest'opera. E' l'amministrazione a dover rispondere alle domande dei cittadini, giustificare sei anni di cantieri in città, di problemi al traffico, di maggiore inquinamento, di probabile crollo del valore delle case. A dover spiegare perché si sia svenduto presente e futuro della città scegliendo sempre di stare dalla parte di altri interessi invece che da quella dei cittadini. Pronti alla nuova favola, la tangenzialina. Dimenticando di dire che la tangenziale vera, già approvata e parzialmente finanziata è stata cancellata a inizio 2012; in pratica le compensazioni sono la versione mini di quello che già avremmo dovuto avere senza il terzo valico.

riale di scavo da trasportare nelle cave del territorio ed evitando che lo shunt intercetti le falde acquifere, con un pericoloso effetto diga dagli effetti difficilmente prevedibili. Inoltre, essendo lo shunt una sorta di circonvallazione ferroviaria, la sua mancata eliminazione contribuirebbe ad isolare la città di Novi dal traffico ferroviario, decretando sicuramente la morte dello scalo di San Bovo ed esponendo la città al rischio di un'ulteriore riduzione dei collegamenti ferroviari. Certamente l'eliminazione dello shunt comporterebbe il passaggio dei treni diretti verso Torino, all'interno della città; un passaggio che desta preoccupazione, ma che sarà reso più sicuro dell'attuale, grazie ad interventi sulla linea e mitigando l'impatto acustico con barriere fonoassorbenti, che, in base alla normativa, dovrebbero comunque essere installate. Ovviamente abbiamo chiesto e vigileremo affinché le barriere installate siano le meno impattanti possibili. C'è ancora un aspetto importante da sottolineare. La decisione sull'eliminazione dello shunt rappresenta una delle poche occasioni rimaste per richiedere nuovi e diversi interventi compensativi in favore del nostro territorio. Per questo sosteniamo con forza la richiesta dell'Amministrazione comunale di realizzare, tra le opere compensative, un secondo diversore del rio Gazzo nel basso Pieve. Un'opera molto importante per rendere più adeguata la rete idrica della zona di fronte agli effetti del passaggio del terzo valico e in generale di fronte ad importanti precipitazioni piovose. Parallelamente proseguiremo il difficile confronto con le Ferrovie per cercare di ottenere maggiori collegamenti ferroviari per passeggeri, in particolare verso Milano.



Città di Novi Ligure

Sportello del Cittadino

Gli elaborati della variante "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt" - Terzo Valico dei Giovi sono scaricabili dal sito istituzionale del Comune di Novi e da quello del Ministero dell'Ambiente; la documentazione in formato cartaceo è depositata per la pubblica consultazione presso lo Sportello del Cittadino (via Paolo Giacometti, 22 - piano terreno) nei consueti orari di apertura al pubblico: al mattino da lunedì a sabato 9-12; al pomeriggio lunedì e mercoledì 14,30 - 16,30.