

VISTO

- il progetto preliminare della Linea A.C. MI-GE – Terzo Valico dei Giovi approvato dal C.I.P.E. (Comitato Interministeriale Programmazione Economica) con Deliberazione 29/09/2003 n.78 (GU n. 16 del 21-1-2004- Suppl. Ordinario n.9)
- il progetto definitivo approvato dal C.I.P.E. con Deliberazione 29/03/2006 n.80 (G.U. n.197 del 25/08/2006) per il costo di 4.962 Meuro (milioni di euro), condizionato al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

vista

- la deliberazione C.I.P.E. 18/11/2010 n.84 (G.U. 10/06/2011 n.133) con la quale si approva l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi non funzionali e si autorizza l'avvio della realizzazione del primo lotto costruttivo del valore di 500 Meuro a condizione che venga trasmesso al C.I.P.E. l'atto integrativo alla convenzione vigente tra R.F.I. S.p.a. e Cociv
- la deliberazione C.I.P.E. 06/12/2011 n.86 (G.U. 17/03/2012 n.65) con la quale si prende atto della stipula in data 11/11/2011 dell'atto integrativo alla convenzione vigente tra R.F.I. S.p.a. e Cociv e si autorizza l'avvio della realizzazione del secondo lotto costruttivo del valore di 1100 Meuro

considerato

- che la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi comporterà interventi tali da poter determinare un forte e negativo impatto ambientale e sociale sul territorio del Comune di Arquata Scrivia, pregiudicando la qualità della vita, la salute dei cittadini e le risorse naturali di cui dispone.
- che le opere di cantierizzazione e viabilità ad essa connesse impattano e modificano notevolmente e permanentemente le zone di Moriassi – Redimero – Pradella, le quali, oltre al vincolo archeologico dell'antica città romana di Libarna, vengono riconosciute come "aree agricole a forte dominanza paesistica" dal PTP e dal nuovo PTR.
- che le opere di cantierizzazione e viabilità ad essa connesse impattano e modificano notevolmente e permanentemente la vivibilità delle suddette zone con la demolizione di fabbricati, espropri, aumento dell'inquinamento acustico ed atmosferico, nonché, su tutto il territorio comunale, aumento del traffico con conseguente disagio alla viabilità urbana e peggioramento della qualità dell'aria
- che i territori della tratta collino-montana interessati dalle opere di cantiere della nuova linea ferroviaria risultano caratterizzati dalla presenza allo stato naturale di minerali asbestiformi e che tali minerali verrebbero alla luce in seguito alle attività di scavo per la realizzazione delle gallerie e verrebbero trasportati per tutta la provincia verso i siti di deposito, con grave pericolo per la salute dei lavoratori e dei cittadini qualora non venissero presi adeguati provvedimenti

richiamata

- la lettera inviata al ministro della salute Renato Balduzzi relativamente alla problematica amianto, che si allega alla presente

- la delibera del Comune di Arquata Scrivia del 7 dicembre 2005, che si allega alla presente

considerato

- la mancanza di uno studio idrogeologico approfondito nonostante il forte rischio di interferenza con il reticolo idrografico superficiale dei più importanti corsi d'acqua presenti nel territorio comunale, con conseguente danneggiamento dell'ecosistema naturale della zona
- il rischio di isterilimento delle sorgenti di Rigoroso/Borlasca e del Monte Zuccherò e la mancata previsione ante operam, fatta eccezione per l'abitato di Sottovalle, della realizzazione di alimentazioni e acquedotti alternativi affinché il servizio idropotabile sia assicurato per quantità, qualità e bassa vulnerabilità.
- I progetti delle rotatorie previste agli incroci di via Roma e via Fondegà e Via Roma e via Villini che potrebbero non essere adeguati alle attuali necessità viabilistiche atteso che non sono stati messi a disposizione del comune di Arquata i relativi elaborati redatti nel definitivo
- Che la strada del Bovo già realizzata in gran parte nel tratto previsto dal progetto definitivo necessita di una sistemazione completa fino alla strada Provinciale di Varinella non solo come accesso al previsto campo base ma anche come via di fuga in quanto la zona è ricompresa nei cerchi di rischio relativi alla ditta Si.Ge.Mi classificata industria RIR (a rischio di incidente rilevante)
- la mancanza di chiarimenti circa i provvedimenti da intraprendere per rientrare nei parametri previsti dalla legge qualora si verificassero superamenti dei limiti di inquinamento
- la mancanza di previsione della partecipazione dell'amministrazione comunale all'Osservatorio ambientale composto da Provincia, Regione e Ministero dell'Ambiente, che dovrebbe garantire il monitoraggio ambientale
- le numerose segnalazioni fatte dalle RSU e dalle RLS dei cantieri Tav Bologna-Firenze, volte a denunciare gravissime mancanze nella sicurezza dei lavoratori, dei cantieri e irregolarità negli orari di lavoro
- la grave crisi finanziaria in cui versa lo Stato Italiano, che sta portando pesanti ripercussioni sulla vita dei cittadini e dei Comuni, con ingenti tagli e imposizioni fiscali
- il costo dell'opera, stimato in 1,6 miliardi di euro nel 1992 per la tratta Genova Milano, diventato ora 6,2 miliardi di euro per la tratta Genova Tortona, (con quindi una quota complessiva aumentata di ben otto volte), affidati direttamente al general contractor Cociv per la progettazione e la realizzazione senza gare d'appalto che avrebbero potuto portare ad un ribasso dei costi; per contro il fondo previsto per implementazione dei servizi sociali scolastico/formativi ed educativi a favore delle famiglie dei lavoratori impiegati per la realizzazione dell'opera di cinque milioni di euro non è stato adeguato al costo della vita e alle reali esigenze delle Amministrazioni coinvolte

ritenuto di dover manifestare le seguenti perplessità sull'opera in quanto:

- l'amministratore delegato di RFI Mauro Moretti ha ripetutamente affermato che il Terzo Valico non è remunerativo e che ci sarà un recupero non superiore al 15% del capitale investito

(interamente dallo Stato)

- l'economia e i mercati si stanno evolvendo e mutando con tale velocità ed in modo tanto inatteso che risulta difficile prevedere quali saranno le necessità infrastrutturali del prossimo decennio (quando cioè dovrebbe entrare in funzione il valico).
- i cinque valichi ferroviari appenninici già esistenti si aprono a ventaglio su nove valichi alpini e se, adeguatamente sistemati con interventi strutturali e tecnologici molto meno onerosi e impattanti rispetto al Terzo Valico, potrebbero essere in grado di creare una rete a servizio di tutti i porti liguri invece di imbottigliare il traffico in un'unica direttrice, già fortemente oppressa da infrastrutture viarie e di altro tipo (industriali, commerciali, etc.)
- già oggi la quantità di merci trasportate risulta in generale diminuzione e le stime dei traffici del porto di Genova contenute nel progetto del Terzo Valico per giustificare la realizzazione si sono rivelate del tutto errate (era previsto infatti un incremento del 18% annuo dei traffici del porto con la rapida saturazione delle linee esistenti, mentre in realtà la crescita, secondo i dati dell'autorità portuale, si è attestata in una media dell'1- 2% annuo)

ritenuto

- fondamentale che lo Stato investa risorse in settori prioritari per la vita del Paese come scuola, sanità, pensioni, ricerca, valorizzazione delle risorse storiche, culturali, ambientali che creerebbero una micro economia di qualità invece di concentrare capitali nelle mani di grandi società e causare danni ambientali ed economici al paese
- prioritario che lo Stato risolva i gravi disagi in cui versano i pendolari, incrementando gli investimenti sulle linee esistenti e sul materiale rotabile per rendere più efficiente il servizio anziché indirizzare il 95% dei capitali sull'Alta Velocità, utilizzata solamente dal 5% dei passeggeri, e il 5 % soltanto sulle tratte utilizzate dal restante 95%

vista

- la mancanza di democrazia nell'iter di approvazione e realizzazione dell'opera in cui si tenta in ogni modo di annullare le possibilità di pronunciamento e intervento delle Amministrazioni locali

DELIBERA

- la propria contrarietà al progetto per la realizzazione della linea denominata "Linea Av –Ac Terzo Valico dei Giovi" confermando le determinazioni contenute nella delibera votata all'unanimità dal consiglio Comunale di Arquata Scrivia in data 7-12-2005
- di ribadire, evidenziare e fare proprie le perplessità esposte in premessa circa l'utilità dell'opera
- di adoperare tutti gli strumenti legali necessari alla tutela del territorio e della popolazione