

QUADRO SINOTTICO DEI TEMI E DELLE PROPOSTE DEL DIBATTITO PUBBLICO

Il presente documento contiene le proposte e le domande presentate della comunità locale durante il percorso di Dibattito Pubblico. I contributi sono stati raccolti durante gli **incontri pubblici territoriali** organizzati il 24, 25, 26 Ottobre 2022 e integrati dalle **segnalazioni ricevute tramite la mail** dedicata del Dibattito Pubblico e altri i canali digitali. Le proposte sono state ordinate per **ambiti tematici di riferimento**, rielaborate nella forma e sintassi e accorpate in modo da presentare un **quadro sinottico** che faciliti l'emersione delle **questioni prioritarie** e delle **criticità** emerse dal Dibattito Pubblico indicando **quando affrontate** e con quali possibili esiti e soluzioni rispetto la realizzazione dell'opera. È possibile consultare le **proposte integrali** all'interno del documento pubblicato nel sito internet di riferimento nella sezione "quaderni degli attori".

Indice delle proposte e domande per ambiti tematici

● Stazione di Tortona e contesto urbano pag 2
● Stazione di Voghera e contesto urbano pag 4
● Stazione di Pontecurone e contesto urbano pag 6
● Aree private prossime alla linea, espropri e altri impatti sul valore degli immobili pag 12
● Servizio ferroviario e area vasta pag 16
● Consumo di suolo, impatto ambientale, barriere acustiche, progetto di ambientazione pag 18
● Sicurezza idraulica pag 20

STAZIONE DI TORTONA E CONTESTO URBANO		
Domanda/osservazione	Proponente	Risposta
Verrà modificata la viabilità e la disponibilità dei parcheggi auto nell'area retrostante la stazione (area delle piane) durante l'esecuzione dei lavori?	Andrea E. Pernigotti - Associazioni pendolari Novesi (Incontro pubblico, Tortona, 24/10/2022)	Il Progetto della Cantierizzazione presentato, si basa su ipotesi non prescrittive per il futuro Appaltatore, definendo esclusivamente i criteri generali per l'organizzazione logistica dei cantieri ed individuando una possibile programmazione/organizzazione dei lavori che non risulta quindi vincolante ai fini di eventuali diverse soluzioni che l'Appaltatore intenderà attuare nel rispetto della normativa vigente, delle disposizioni emanate dalle competenti Autorità, dei tempi e dei costi previsti per l'esecuzione delle opere. Ad oggi il progetto della cantierizzazione non prevede l'occupazione, ne parziale ne totale, del parcheggio su Via M. delle Piane con aree di cantiere. Nel caso l'appaltatore ne dovesse prevedere l'utilizzo questo sarà concordato con il comune come anche l'eventuale modifica della viabilità (se necessaria)."
Chiedo che venga data priorità ai lavori di completa ristrutturazione (banchine, pensiline e sottopassaggio interno, installazione dissuasori per volatili) alla stazione di Tortona. Le banchine e il sottopassaggio sono in uno stato indecoroso e necessitano di un intervento di rimodernamento come avvenuto nelle altre stazioni rientranti nel programma "Easy Smart Station". Colgo l'occasione per richiedere il ripristino della stazione di polizia Ferroviaria, a discapito di Novi Ligure, dato che il flusso di persone è notevolmente aumentato e in vista del subentro dell'Alta Velocità su questa linea.	Simone Senatore (contributo ricevuto via mail il 20/10/2022)	Sono interventi previsti, ma non sono compresi nel kit di questo progetto. Sono previsti dalla Direzione che si occupa delle stazioni, che è un altro dipartimento di RFI. In questo caso specifico, gli interventi sulle stazioni di Tortona e Voghera sono pianificati in parallelo al quadruplicamento (anche un po' in anticipo), ma sono seguiti da altra Direzione. La fermata di Pontecurone è adeguata per l'accesso a PMR.
Riguardo alla stazione di Tortona è un'occasione unica per svolgere i lavori di rifacimento infrastrutturale che vanno dal sottopassaggio interno, spesso sporco e con pavimentazione e pareti fatiscenti, ai marciapiedi e le pensiline che sono in uno stato estremamente precario con l'asfalto sfaldato. Sarebbe il caso che si provvedesse a fare un lavoro di pavimentazione tipico delle stazioni rientranti nel vostro progetto Easy Smart Station. Non è mai funzionante lo schermo all'interno del sottopassaggio e sarebbe opportuno uno schermo a led arancioni che occupi la parte sopra all'imbocco della stazione. Fortunatamente viaggio molto e noto che nel sud Italia (specie nella provincia di Salerno) molte stazioni ristrutturate con il progetto Easy Smart Station hanno creato dei piccoli gioiellini e mi auguro Tortona meriti una struttura alla stessa misura.	Simone Senatore (contributo ricevuto via mail il 23/10/2022)	
Accessibilità per le persone diversamente abili. Per le stazioni ferroviarie di Tortona, Pontecurone, e Voghera è necessario rendere tutti gli accessi accessibili per le persone diversamente abili. Al momento molti ingressi e uscite non sono attrezzate per le persone con difficoltà di mobilità: questo problema va risolto una volta per tutte in modo definitivo in tutte le tre stazioni.	Davide Chicco (contributo ricevuto via mail, 20/10/22)	
Nell'adeguamento delle stazioni è prevista la modifica dei marciapiedi per adeguarli all'altezza dei treni?	Paola Baiardi (Incontro pubblico, Tortona, 24/10/2022)	
Gli interventi della stazione di Tortona modificheranno il sottopasso di collegamento parcheggio delle piane e parcheggio piazza Milano? Servirebbe una riqualificazione sia strutturale (sottopasso molto piccolo per il numero di persone che vi transitano), sia luminosa (oggi giorno poco e male illuminato)	Davide Muratore (Incontro pubblico, Tortona, 24/10/2022)	

Domanda/osservazione	Proponente	Risposta
<p>L'associazione per il potenziamento della stazione di Tortona, nell'esprimere soddisfazione per tale iniziativa che colma un vuoto importante, desidera avanzare le proprie principali proposte. Per quanto concerne le infrastrutture:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● verifica presenza nel progetto ed adeguatezza funzionale del quadruplicamento di 2 km di linea in uscita dalla stazione di Tortona lato Alessandria e località Fornaci per separare la linea Alessandria - Tortona dalla direttrice del terzo valico, con ingresso in stazione sui binari 2° e 3° per la linea del terzo valico (con deviata sulla linea attuale per Villalvernia - Genova) e sui binari 4° e 5° per la linea Alessandria - Piacenza; ● verifica presenza nel progetto ed adeguatezza funzionale del raddoppio di 3 km di linea in uscita lato nord dalla stazione di Pozzolo Formigaro e la direttrice del terzo valico, con innesto preferibilmente a salto di montone per evitare interferenze sulla circolazione nei due sensi di marcia; ● proposta d'impiego dei binari 1° e 6° della stazione di Tortona come binari di precedenza, per il traffico passeggeri, rispettivamente per le linee Genova - Milano e Alessandria - Piacenza; prolungamento delle pensiline delle banchine della stazione di Tortona dagli attuali 100 m a 200 m; ● installazione di barriere per la mitigazione dei rumori del traffico ferroviario nell'ambito urbano di Tortona tra la rotatoria Liebig ed il cavalcavia della circonvallazione nel quartiere Oasi, zona densamente abitata per la forte espansione edilizia degli ultimi decenni; installazione nel nuovo sottopassaggio pedonale di tre ascensori per l'accesso senza barriere architettoniche alle banchine dei binari 2°/3°, 4°/5° e 6°; ● in relazione all'incremento del traffico, si propone di ampliare la limitata area di parcheggio esistente lato centro urbano con un nuovo parcheggio da realizzarsi sull'area di RFI tra autostazione, corso Repubblica e supermercato Esselunga 	<p>L'Associazione per il Potenziamento della Stazione Ferroviaria di Tortona IL PRESIDENTE Alessandro Scaccheri (contributo ricevuto via mail)</p>	<p>Sono interventi previsti, ma non sono compresi nel kit di questo progetto. Sono previsti dalla Direzione che si occupa delle stazioni, che è un altro dipartimento di RFI. In questo caso specifico, gli interventi sulle stazioni di Tortona e Voghera sono pianificati in parallelo al quadruplicamento (anche un po' in anticipo), ma sono seguiti da altra Direzione.</p>
<p>Si chiede il ripristino del posto Pol-Fer</p>	<p>Pierluigi Pernigotti - AEC Italia (Incontro pubblico, Tortona, 24/10/2022)</p>	<p>Non è un elemento che viene affrontato in questo progetto</p>
<p>Vorrei sapere se con gli interventi nelle stazioni di Voghera e Tortona ci sarà un incremento significativo della velocità di transito.</p>	<p>Andrea Giordani (Incontro pubblico, Tortona, 24/10/2022)</p>	<p>Non vi sarà incremento della velocità di transito nelle stazioni</p>
<p>Visto che i lavori dureranno parecchio tempo, per quanto concerne i pendolari, quali saranno le conseguenze per i viaggiatori/pendolari? come verranno assistiti e coinvolti i pendolari?</p>	<p>Franco Aggio Presidente MI.MO.AL-ODV e rappresentante dei viaggiatori alla conferenza regionale del TIPL Lombardia. (Incontro pubblico, Tortona, 24/10/2022)</p>	<p>Interruzioni massime di un fine settimana, quando possibile queste interruzioni verranno effettuate nel periodo estivo e di minor traffico.</p>

STAZIONE DI VOGHERA E CONTESTO URBANO		
Domanda/osservazione	Proponente	Risposta
Accessibilità per le persone diversamente abili. Per le stazioni ferroviarie di Tortona, Pontecurone, e Voghera è necessario rendere tutti gli accessi accessibili per le persone diversamente abili. Al momento molti ingressi e uscite non sono attrezzate per le persone con difficoltà di mobilità: questo problema va risolto una volta per tutte in modo definitivo in tutte le tre stazioni.	Davide Chicco (contributo ricevuto via mail, 20/10/22)	Sono interventi previsti, ma non sono compresi nel kit di questo progetto. Sono previsti dalla Direzione che si occupa delle stazioni, che è un altro dipartimento di RFI. In questo caso specifico, gli interventi sulle stazioni di Tortona, Pontecurone e Voghera sono pianificati in parallelo al quadruplicamento (anche un po' in anticipo), ma sono seguiti da altra Direzione.
Nell'adeguamento delle stazioni è prevista la modifica dei marciapiedi per adeguarsi all'altezza dei treni?	Paola Baiardi (Incontro pubblico, Tortona, 24/10/2022)	
Vorrei sapere se con gli interventi nelle stazioni di Voghera e Tortona ci sarà un incremento significativo della velocità di transito.	Andrea Giordani (Incontro pubblico, Tortona, 24/10/2022)	Non vi sarà incremento della velocità di transito nelle stazioni
È previsto l'ammodernamento della stazione ferroviaria di Voghera? Se no, perchè? e quando sarà realizzato?	Simone Verni, cittadino pendolare e Consigliere Regionale Lombardia (Incontro pubblico, Voghera, 26/10/22)	Gli interventi sulla stazione non sono previsti con questo progetto, si interviene solo sul piano dei binari.
Vorrei sapere se aumenterà il servizio di trasporto passeggeri presso la stazione di Voghera? Sarà migliorata l'accessibilità dei disabili? Sarà riqualificata l'area antistante la stazione e la stazione stessa? La stazione deve diventare un polo strategico di interconnessione logistica e mobilità sostenibile	Salvatore Ciccio, presidente Amici del Museo Ferroviario "Pessina" di Voghera (Incontro pubblico, Voghera, 26/10/22)	
Programmata interazione con il Comune e EASM per il recupero e il ripristino della velostazione, anche come punto di partenza della greenway, connessa alla stazione di Voghera. Se ne è discusso in Consiglio Comunale a seguito di nostra interpellanza.	Giorgio Barbattini, Consigliere Comunale Voghera (Incontro pubblico, Voghera, 26/10/22)	Elemento che riguarda la programmazione degli interventi dell'ente locale
Quali sono gli impatti del progetto per le abitazioni site nei pressi del sottopassaggio di via Cignoli?	Anna Liccardi (Incontro pubblico, Voghera, 26/10/22)	Nel tratto ferroviario nei pressi del sottopassaggio di Via Cignoli, lo studio acustico di esercizio ha previsto l'inserimento di barriere antirumore a protezione degli edifici a ridosso della linea ferroviaria, riportando a norma la maggior parte dei ricettori che presentavano degli sforamenti in facciata nella situazione ante mitigazione. La barriera antirumore viene interrotta sia lato manufatto esistente che lato nuova opera di attraversamento (ponte a vaschette in acciaio), in quanto i due manufatti non sono idonei all'installazione di barriere antirumore. In considerazione delle luci in gioco, la realizzazione di travi portabarriera indipendenti in affiancamento alle due strutture comporterebbe la riduzione dell'attuale franco verticale sul piano stradale sottostante. Si espropria una fascia parallela alla ferrovia per realizzare il quadruplicamento della linea e per spostare la viabilità attuale.
Il quadruplicamento come impatterà sul parco merci in abbandono della stazione di Voghera?	Angelo Gerli (Incontro pubblico, Voghera, 26/10/22)	Non è previsto alcun intervento rispetto all'area richiesta

Domanda/osservazione	Proponente	Risposta
Il ponte di Via Carducci a Voghera subisce interventi?	Fabio Pastore (Incontro pubblico, Voghera, 26/10/22)	Non sono previsti interventi, il ponte è strutturalmente adeguato a supportare il quadruplicamento
Ci saranno interventi sul ponte del sottopasso del rondò Carducci, zona cimitero? l'aumento dei treni è sopportato dall'attuale infrastruttura?	Antonio Marfi (Incontro pubblico, Voghera, 26/10/22)	
Guardando il progetto, cosa sarà dell'area sportiva di Via Aldo Moro, la riqualificazione e il relativo ampliamento?	Gianluca Giove, attivista Gruppo Movimento 5 stelle Voghera (Incontro pubblico, Voghera, 26/10/22)	Risposta dell'Amministrazione di Voghera: questa progettualità è nelle corde dell'amministrazione e sarà realizzata appena sarà finanziata, abbiamo fatto presente la perplessità a RFI rispetto alla fascia di rispetto e alla criticità ad essa connesse perché l'area si trova in questa area di rispetto. La riqualificazione dell'area non rientra attualmente nell'appalto.
Segnalo che oltre all'area della scuola di viale Moro l'impatto del progetto avverrà anche su una serie di abitazioni di via Bandirola che confinano con l'allargamento della nuova tratta sia per gli aspetti di inquinamento acustico, allestimento cantiere e possibili espropri.	Antonio Corbeletti (Incontro pubblico, Voghera, 26/10/22)	Lo studio acustico per la fase di esercizio ha previsto l'inserimento di Barriere Antirumore a protezione anche degli edifici residenziali di Via Bandirola. A seguito di tale intervento di mitigazione i livelli acustici attesi in facciata sono conformi ai limiti imposti dalla normativa vigente (DPR459/98).
Si evidenzia la necessità di un intervento, ad oggi escluso sul nodo e sulla stazione di Voghera, per la trasformazione della stessa visto il ruolo che verrebbe a ricoprire, in un efficiente centro intermodale e in particolare: <ul style="list-style-type: none"> • recupero e ripristino della velostazione; • opere di ammodernamento per rendere possibile la fruizione delle strutture ai disabili; • installazione di colonnine di ricarica presso l'autoporto e la velostazione; • adeguamento dei servizi per i passeggeri, quali nuova biglietteria, centro informazioni ecc.; • recupero ambientale e urbanistico dell'area antistante la stazione, con nuovo arredo urbano, cura del verde, gestione della sicurezza. 	Circolo Legambiente Voghera Oltrepò (Incontro pubblico Voghera, 26/10/2022 e contributo via mail)	Non sono interventi previsti nel kit di questo progetto

STAZIONE DI PONTECURONE E CONTESTO URBANO		
Domanda/osservazione	Proponente	Risposta
<p>Accessibilità per le persone diversamente abili. Per le stazioni ferroviarie di Tortona, Pontecurone e Voghera è necessario rendere tutti gli accessi accessibili per le persone diversamente abili. Al momento molti ingressi e uscite non sono attrezzate per le persone con difficoltà di mobilità: questo problema va risolto una volta per tutte in modo definitivo in tutte le tre stazioni.</p>	<p>Davide Chicco (contributo ricevuto via mail, 20/10/22)</p>	<p>Sono interventi previsti per la stazione di Pontecurone dall'attuale PFTE</p>
<p>Stazione: nelle altre realtà dove è stato istituito il servizio metropolitano con treni cadenzati a 30 minuti vengono utilizzate solo le linee locali e non quelle veloci, perché a Pontecurone viene fatto il contrario progettando due nuovi marciapiedi sulla linea velocizzata considerando la cadenza dei treni ogni due ore e in alcuni momenti ogni quattro ore?</p> <p>Una volta ristrutturata la stazione come prevede il progetto, che comporta il consumo del territorio, ulteriore cementificazione nonché opere compensative quali parcheggi, giardini e ascensori a chi viene poi affidata la manutenzione di questi spazi? Si è valutato se il parcheggio e i giardini risultano necessari rispetto al numero degli utenti che attualmente usufruiscono del servizio?</p> <p>Nonostante l'adeguamento previsto alle norme europee (STI) della stazione è stato considerato il rischio intrinseco di far transitare i treni a 200 km/h mentre i viaggiatori attendono i treni con fermata?</p> <p>Per i portatori di handicap non si potrebbe espletare il servizio sul primo binario verso Tortona /Alessandria con ingresso dalla Piazza Marconi, e sul secondo verso Voghera/Milano con uno scivolo adeguato da Strada Castelnuovo Scivia evitando gli ascensori che abbiamo notato in altre località essere oggetto di atti di vandalismo ed indebito uso e sempre fuori servizio?</p> <p>Seguendo le varie presentazioni dell'opera si parla di incremento del traffico merci e passeggeri, di velocizzazione della linea, ma non ci sono numeri concreti per quanto riguarda il traffico locale con fermata a Pontecurone e si demanda alla Regione. Su tutti gli organi di stampa si legge che il servizio previsto dalla regione Piemonte per il basso Alessandrino è scadente, per Pontecurone sfruttando il periodo pandemico Trenitalia ha fatto un taglio di circa il 50% delle corse mai ripristinate. Sono state fatte queste valutazioni prima di progettare la nuova stazione con i marciapiedi anche sui nuovi binari della Genova /Milano che rischia di diventare una cattedrale nel deserto? Non abbiamo mai visto fermare a Pontecurone convogli della Direzione Regionale Liguria e con la previsione data alla stampa di treni che percorrono il tratto Genova/Milano in 50 minuti (velocizzazione 200km/h) che senso ha la fermata di Pontecurone?</p>	<p>Gabriella Berlingieri Presidente Comitato Tutela Territorio di Pontecurone (Incontro pubblico, Pontecurone, 25/10/2022)</p>	<p>L'attuale PFTE prevede la L'adeguamento della fermata sarà occasione per la riqualificazione urbana del piazzale antistante la stazione, la riorganizzazione del parcheggio di via Castelnuovo Scivia e il prolungamento del sottopasso ciclopeditonale, verrà realizzato un nuovo cavalcavia sulla SP 93 che permetterà un miglior accesso all'area cimiteriale e all'area logistica della Stamplast.</p>
<p>Paese: la nuova linea prevede la possibilità di veder transitare treni merci di 750 metri ad alto tonnellaggio con un conseguente aumento delle vibrazioni, dell'inquinamento acustico ed elettromagnetico pericoloso per le abitazioni a ridosso del sito ferroviario. Nonostante gli accorgimenti previsti delle barriere antirumore questo stravolgerà irrimediabilmente e per sempre la vivibilità di quelle zone e dei siti sensibili adiacenti (scuola, Chiesa, Torre Civica e Rsa). Questo aspetto è stato valutato e con quali criteri?</p> <p>E' stata predisposta una stima previsionale di quanto potrà aumentare il traffico merci ma non è stata fornita alcuna percentuale dei treni che potrebbero trasportare Gas, benzine e altri prodotti chimici pericolosi. E' stata fatta una valutazione dei rischi che questi treni comportano vista la vicinanza della costruenda linea al centro abitato?</p> <p>Visto che la linea a regime sarà totalmente gestita dalla sede di Milano e' possibile escludere con un sistema tecnologico che si verifichi il transito contemporaneo in prossimità del paese di quattro treni onde evitare un'amplificazione di rumori e vibrazioni?</p> <p>E' stato condotto uno studio che permetta di capire che danno possano provocare sui fabbricati le barriere antirumore che, vista la vicinanza non permetteranno il libero passaggio dell'aria e dei raggi solari in una zona ad elevato tasso di umidità?</p>	<p>Magistrale Monica, Comitato Tutela Territorio di Pontecurone (Incontro pubblico, Pontecurone, 25/10/2022)</p>	<p>E' stato effettuato uno studio acustico di esercizio che ha dimensionato le opere di mitigazione acustica tali da garantire il rispetto dei limiti acustici definiti dalla vigente normativa (DPR 459/98). Nel Progetto sono previsti gli interventi di mitigazione acustica a protezione dei ricettori prospicienti la linea ferroviaria.</p> <p>E' stato redatto anche uno studio Vibrazionale che ha verificato il rispetto dei valori di riferimento dettati dalle norme tecniche UNI di settore.</p> <p>Il posizionamento delle barriere antirumore e la loro distanza dai fabbricati residenziali è tale da garantire il ricambio d'aria, comunque nelle successive fasi progettuali di maggior dettaglio saranno verificate sia le distanze che le possibili finestrate trasparenti delle barriere di progetto</p>
<p>I lavori sono previsti solo nei giorni feriali o anche festivi? Solo di giorno o anche di notte?</p>	<p>Jaspal Singh (Incontro pubblico, Pontecurone, 25/10/2022)</p>	<p>I lavori saranno effettuati nel minor tempo possibile e saranno concertati con residenti e amministrazione locale</p>
<p>Cantierizzazione: il cantiere operativo in via Torino previsto sul sito della stazione in centro paese comporterà sicuramente lavorazioni rumorose e il transito dei camion e dei mezzi a ridosso delle case per 2400 giornate lavorative (approssimativamente 8 anni). Inoltre nel vostro dossier si legge che i cantieri nel nostro territorio saranno più numerosi rispetto a quelli previsti a Voghera e Tortona. Qual è il criterio utilizzato per scegliere i siti che ospiteranno i cantieri?</p> <p>L'utilizzo di aree adibite temporaneamente allo stoccaggio dei materiali e delle terre da scavo a ridosso delle abitazioni e senza la previsione di barriere mobili antirumore e antipolvere va rivista e soprattutto come verranno riconsegnati questi terreni?</p> <p>Il deposito di materiali da scavo come viene regolato? Chi effettuerà i controlli sulle terre che verranno stoccate e che</p>	<p>Magistrale Monica, Comitato Tutela Territorio di Pontecurone (Incontro pubblico, Pontecurone, 25/10/2022)</p>	<p>A Pontecurone è previsto un cantiere non particolarmente impattante, due cantieri operativi. Quello più importante è posizionato all'esterno dell'abitato di Pontecurone e l'area di stoccaggio sarà situata lontano dal centro abitato e altri due cantieri temporanei non è detto che vengano attivati.</p>

<p>previsioni si hanno per lo smaltimento delle stesse a termine lavori? Dal vostro dossier si evince che ci saranno da gestire dei rifiuti pericolosi nella misura del 25% del complessivo(pag.40). Cosa si intende per rifiuti pericolosi e come verrà previsto lo smaltimento? Dove avviene lo stoccaggio di questi rifiuti pericolosi in attesa dello smaltimento?</p>		<p>Nel corso della progettazione sono state condotte delle indagini ambientali sulle terre e rocce da scavo ai fini della loro gestione come sottoprodotto e, in subordine come rifiuto, nonché sul pietrisco ferroviario da rimuovere per la sua gestione come rifiuto. La classificazione dei rifiuti (pericoloso/non pericoloso) è stata condotta ai sensi della normativa vigente. A tale riguardo si precisa che detta attività, facoltativa in fase progettuale, è stata eseguita solo in via preventiva ed è riferita allo stato ante operam dei luoghi e, pertanto, non è da considerarsi esaustiva. I certificati dei laboratori sono allegati all'elaborato di progetto IQ0101R69RGTA0000001B. In corso d'opera l'Appaltatore è obbligato ad eseguire le analisi previste dalla normativa vigente al fine di verificare l'ammissibilità dei rifiuti nelle diverse categorie di discarica (discarica per rifiuti inerti, discarica per rifiuti non pericolosi e discarica per rifiuti pericolosi). I rifiuti saranno stoccati nelle aree di cantiere adeguatamente allestite ai sensi della normativa vigente, per il tempo strettamente necessario all'esecuzione delle analisi di caratterizzazione e quindi conferiti in discarica.</p>
<p>Scambiarsi informazioni è fondamentale e questo percorso di Dibattito Pubblico ne è la dimostrazione. Condividiamo l'importanza dell'opera, però questo progetto sul nostro contesto ha tutta una serie di criticità di cui siamo molto preoccupati. Pontecurone sarà vivibile o meno negli anni del cantiere? Cosa porta questa opera a Pontecurone? La stazione di Pontecurone è e sempre sarà una cattedrale nel deserto. Al paese serve ragionare su un progetto che altera in maniera significativa e definitiva una comunità di 3000 abitanti.</p>	<p>Ernesto Nobile Consigliere di minoranza Pontecurone (Incontro pubblico, Pontecurone, 25/10/2022)</p>	
<p>Viabilità, infrastrutture e servizi: lo svincolo dalla SP93 verso Via Castelnuovo Scriveria/cimitero spostato in avanti diventerà un punto di viabilità sensibile e pericoloso, sarebbe utile prevedere una rotonda o una separazione dei flussi viari. Vista la domanda posta a tal proposito dall'amministrazione comunale è stata già studiata un'alternativa? Il sottopassaggio ciclopedonale di via Torino comporta lo spostamento di infrastrutture e servizi fondamentali per il paese (scolmatore acque chiare e rete fognaria principale). Sono state fatte delle valutazioni sui disservizi che si potranno verificare? La viabilità studiata per i mezzi di cantiere invade in maniera pesante la viabilità ordinaria in un numero previsto di circa 100 camion al giorno. I percorsi previsti attraversano il paese per raggiungere i siti di lavorazione. E' possibile ristudiarla in modo da utilizzare le strade vicinali percorse prevalentemente dai mezzi agricoli per evitare il passaggio nell'abitato?</p>	<p>Arzani Gabriele, Comitato Tutela Territorio di Pontecurone (Incontro pubblico, Pontecurone, 25/10/2022)</p>	<p>Durante la successiva fase di progettazione definitiva si potrà valutare l'inserimento della rotonda. Per quanto riguarda le strade di cantiere, l'ipotesi fatte nel PFTE non sono vincolanti per l'appaltatore, che potrà modificarle.</p>
<p>Domande in relazione al Dossier di progetto</p> <ul style="list-style-type: none"> •Pag. 21: nella foto 9, in riferimento alla nuova linea ferroviaria, in alto a destra c'è una palazzina molto prossima che sono gli uffici della Stamplast. Importante capire a che distanza verrà posizionata la ferrovia rispetto agli uffici. Quanto spazio che rimane è fondamentale per valutare se rimane l'ingresso attuale per i mezzi pesanti oppure bisogna realizzare un altro ingresso, ed eventualmente se l'attuale accesso abbia spazio a sufficienza per le sole autovetture nei due sensi. •Pag 22. Adeguamento strada per Castelnuovo Scriveria con nuovo cavalcavia (a seguito della cui realizzazione verrà demolito il vecchio): dallo stabilimento Stamplast i mezzi effettuano numerosi trasferimenti verso la logistica, che è il capannone prossimo al cavalcavia in Via Milano, passando per il paese. Quale sarà la tempistica dell'intervento del nuovo cavalcavia e quale può essere la viabilità alternativa per i mezzi pesanti diretti alla Logistica Piber Group durante i lavori. Chiediamo inoltre nel nuovo cavalcavia un migliorare accesso per i mezzi pesanti. •Pag 38: barriere antirumore. Nel primo capannone, prossimo alla villa liberty vi è una produzione di etichette realizzata con una macchina offset (di estrema precisione). Potrebbero esserci delle vibrazioni, di che tipo? Potrebbero mettere in crisi la macchina da stampa avete previsto degli interventi che possono essere messi in atto per mitigare le vibrazione durante i passaggi dei treni?. Ad oggi non vi sono problemi di interferenza con la linea ferroviaria attuale; con le linea nuova potrebbero esserci? C'è uno studio che possiamo vedere? • Nel Dossier di progetto a Pag 44: zone di cantierizzazione. Non vi sono aree prossime alla Stamplast. Si chiede conferma di tale lettura. A pag 65 della presentazione PFTE, al contrario, pare vi sia un'area tecnica gialla. Quale delle due versioni è corretta? Se lo è questa seconda, potrebbe esserci una commistione con le due palazzine abitazioni e uffici della Stamplast. Si chiede di valutare altre aree, anche in terreni prossimi di proprietà della stessa Stamplast (verrà inviato un estratto di mappa ove individuate terreni di proprietà della Stamplast che potrebbero essere destinati alla cantierizzazione) •Proposta di spostare l'ingresso dei mezzi pesanti attraverso una curva a destra su via Formica e spostare l'attuale cabina oltre il muro di delimitazione area Stamplast (verso Tortona) nella strada bianca che verrà chiusa (la realizzazione della eventuale nuova cabina prima dello spostamento dell'attuale onde evitare di fare un fermo produzione). Da valutare un nuovo assetto per l'accesso e l'uscita dei mezzi pesanti: lavorano su 3 turni (6-14-14-22-22-6) 7 giorni su 7 e quindi c'è un costante flusso di mezzi pesanti, circa 20/30 mezzi pesanti nelle 8 ore lavorative della giornata più ad ogni cambio turno circa 50 autovetture dei dipendenti in ingresso ed in uscita più i corrieri e furgoni. Se dovesse essere spostato l'ingresso all'area produttiva bisogna rivalutare anche tutta la viabilità interna per autovetture e mezzi pesanti, considerando i flussi dei veicoli e la riduzione dell'area del sito Stamplast per il passaggio dei quadruplicamento si prevede una limitazione delle potenzialità produttive dello stabilimento Vedi proposta sintetica 	<p>Massimo Bergaglio - ditta Stamplast Srl - contributo inviato via email (contributo ricevuto via mail 25/11/22)</p>	<p>E' stato redatto uno studio Vibrazionale che ha verificato il rispetto dei valori di riferimento del disturbo dettati dalle norme tecniche UNI di settore. Per quanto riguarda le aree di cantiere, l'ipotesi fatte nel PFTE non sono vincolanti per l'appaltatore, che potrà modificarle per considerare tali richieste.</p> <p>RFI potrà valutare una variante di progetto. L'ipotesi dello spostamento della linea, dalle prime analisi, si potrebbe permettere una velocità di tracciato superiore; per contro la variante non permetterebbe di fare servizio a Pontecurone dai nuovi binari (la stazione resterà a modello esercizio invariato). La sistemazione della stazione di Pontecurone resterebbe compresa nel progetto, al netto dell'ampliamento.</p> <p>Ci saranno altri momenti di incontro con gli enti preposti per esprimere il punto di vista della comunità pontecuronese nelle sedi previste per legge (Conferenza dei servizi, Valutazione di Impatto Ambientale, ecc.)</p>

<p>All'interno della Stamplast si produce contenitori in materie plastiche per alimenti con standard elevati sia in termini di qualità del prodotto che di sicurezza del prodotto stesso per tutta la filiera alimentare, il sito produttivo è certificato, Stamplast è certificata UNI EN ISO 9001, assicura la qualità costante dei manufatti. I prodotti vengono realizzati all'interno di un ambiente controllato dal punto di vista igienico-sanitario, secondo lo standard tecnico BRCGS Packaging Materials.</p> <p>Inoltre STAMPLAST nel fare crescere la diffusione dei principi etici lungo le catene di fornitura globali ha applicato la metodologia Sedex seguendo l'audit SMETA (Sedex Members Ethical Trade Audit), l'audit sociale più utilizzata al mondo che consente alle aziende di valutare i propri fornitori, monitorare le condizioni di lavoro, salute e sicurezza dei lavoratori, l'ambiente di lavoro e le Business practices sull'etica d'impresa. Il luogo di lavoro dei dipendenti Stamplast è sempre stata una priorità, che oggi ha nel suo organico più di 120 dipendenti.</p> <p>Sempre al fine di garantire i requisiti di sostenibilità dei propri prodotti STAMPLAST si è certificata secondo il nuovo standard ISCC PLUS, International Sustainability & Carbon Certification che permette alle aziende della filiera di monitorare e dimostrare la sostenibilità dei propri prodotti attraverso il controllo di requisiti di sostenibilità, di tracciabilità e del bilancio di massa dell'intero sistema. STAMPLAST si è così certificata come unità di conversione di Polipropilene di origine Bio-Based (da origine non fossile) o da riciclo chimico, per poter partecipare a potenziali mercati per materie prime certificate ISCC PLUS scegliendo come catena di custodia il mass balance.</p> <p>Queste sono caratteristiche fondamentali per la continuità e competitività del sito produttivo Stamplast essendo fornitore di numerose multinazionali a livello mondiale, data la vicinanza dell'intervento (poche decine di metri dalla produzione) se solo uno di questi requisiti andasse a mancare oppure non essere più certificabile causate dalle interferenze con la realizzazione e la messa in funzione del quadruplicamento ferroviario causerebbe la chiusura del sito produttivo sito in Pontecurone non essendo più strategico, causando la perdita di lavoro a numerose famiglie.</p> <p>Per tale motivo si chiede di spostare più a Nord del sito Stamplast (verso l'autostrada A21) il quadruplicamento della ferrovia al fine di allontanare il più possibile sia i lavori che poi la messa in funzione della realizzazione della ferrovia, evitando problematiche espresse precedentemente e la chiusura in futuro del sito produttivo. PER MAGGIORI DETTAGLI SI RIMANDA AL CONTRIBUTO SCRITTO INTEGRALE PUBBLICATO NEI QUADERNI DEGLI ATTORI</p>		
<p>Stamplast: da una Vs risposta del 19/05/2022 ad un quesito posto dall'amministrazione comunale si evince che non è stato preso in considerazione lo spostamento della cabina di alimentazione elettrica della fabbrica che inevitabilmente comporterà un fermo della produzione. Le lavorazioni che andranno ad insistere sul sito Stamplast hanno tenuto conto che nel periodo di attuale congiuntura economica non devono assolutamente prevedere un fermo produttivo?</p>	<p>Gabriella Berlingieri Presidente Comitato Tutela Territorio di Pontecurone (Incontro pubblico, Pontecurone, 25/10/2022)</p>	
<p>Siti archeologici, Beni culturali ed edifici ad uso pubblico: a pag. 35 del Dossier troviamo riportato che ci sarebbero interferenze fra il costruendo cavalcavia ferrovia della SP 93, il Cantiere operativo nr 2 e degli elementi di valore archeologico. Si è già pensato come risolvere le interferenze?</p> <p>Si è tenuto in considerazione l'impatto delle vibrazioni prodotte dal passaggio dei treni su edifici che rivelano problematiche strutturali come la Chiesa di Santa Maria Assunta e la Torre Civica e l'eventuale monitoraggio degli stessi durante le lavorazioni?</p>	<p>Arzani Gabriele, Comitato Tutela Territorio di Pontecurone (Incontro pubblico, Pontecurone, 25/10/2022)</p>	
<p>Chiesa di Santa Maria Assunta: fondamentale è prendere in considerazione l'impatto del quadruplicamento sulla parrocchiale di Santa Maria Assunta, edificio costruito interamente in cotto, riconducibile al gotico padano dei secoli XIII e XIV sec. L'edificio rivela evidenti problematiche strutturali a livello di pavimentazione, muratura e copertura. L'Ufficio Beni Culturali della Diocesi di Tortona, la Soprintendenza e il Politecnico di Torino hanno avviato e concluso studi dai quali emergono le criticità dell'edificio, che necessita di un intervento di restauro strutturale, architettonico e pittorico per far fronte alla complessità della messa in sicurezza e del recupero del monumento di elevato interesse storico e artistico.</p> <p>Sarà necessario tenere in considerazione lo stato conservativo della Chiesa nell'eventualità della realizzazione dei binari per il trasporto merci come indicato nel progetto preliminare.</p> <p>Le vibrazioni del passaggio dei treni potrebbero compromettere la struttura, già fragile.</p> <p>Sarà necessario un monitoraggio per escludere o prevenire qualsiasi movimento della struttura o peggioramento della statica.</p>	<p>Gabriella Berlingieri Presidente Comitato Tutela Territorio di Pontecurone (contributo inviato via email il 17/10/2022)</p>	<p>La chiesa di Santa Maria Assunta si trova a circa 220 m dai binari più vicini (quelli esistenti) della stazione di Pontecurone.</p> <p>Data la distanza, valutiamo se possa escludere qualsiasi impatto dei nuovi binari sulle strutture della Chiesa parrocchiale, se richiesto mediante prescrizione possiamo prevedere un eventuale monitoraggio durante la fase realizzativa per escludere o prevenire qualsiasi movimento della struttura.</p>

Domanda/osservazione	Proponente	Risposta
<p>L'opera condizionerà in maniera molto rilevante la vita del paese. Possiamo prevedere uno studio di impatto sull'equilibrio psicologico e la stabilità delle persone che vivono vicino alla nuova infrastruttura. La stazione quadruplicata diventerà un grande focus dello spaccio. Chi pota e manutene i 2.000 alberi? Dato che siamo in una fase di progetto preliminare possiamo farla passare da un'altra parte (vicino all'autostrada)? Avete considerato il problema del collettore di via Torino per cui bisognerà rifare tutto il sistema fognario? Se la linea passa fuori non rompe le scatole a nessuno, basta prevedere un sottopasso della strada per Castelnuovo. Siamo assolutamente aperti a valutare delle alternative.</p>	<p>Rino Feltri (Incontro pubblico, Pontecurone, 25/10/2022)</p>	<p>RFI potrà valutare una variante di progetto. L'ipotesi dello spostamento della linea, dalle prime analisi, si potrebbe permettere una velocità di tracciato superiore; per contro la variante non permetterebbe di fare servizio a Pontecurone dai nuovi binari (la stazione resterà a modello esercizio invariato). La sistemazione della stazione di Pontecurone resterebbe compresa nel progetto, al netto dell'ampliamento.</p>
<p>La nostra proposta è fare la ferrovia di fianco all'autostrada. Viareggio deve fare storia e dobbiamo cercare di evitarlo.</p>	<p>Silvano Bison (Incontro pubblico, Pontecurone, 25/10/2022)</p>	<p>Ci saranno altri momenti di incontro con gli enti preposti per esprimere il punto di vista della comunità pontecuronese nelle sedi previste per legge (Conferenza dei servizi, Valutazione di Impatto Ambientale, ecc.)</p>
<p>Io non vedo benefici dell'opera, cosa porta a Pontecurone il trasporto su rotaia previsto dal progetto? Vorrei leggere gli studi rispetto alla previsione di incremento di passeggeri di Pontecurone.</p>	<p>Massimo Scalabrini (Incontro pubblico, Pontecurone, 25/10/2022)</p>	
<p>Arrivo da una realtà di 30.000 abitanti e sono venuto a vivere a Pontecurone per la sua tranquillità. Cento camion avrebbero un impatto non accettabile per questa comunità, già ora quando passano i treni merci a casa mia ci sono delle forti vibrazioni, con l'aumento dei treni merci il lampadario mi cade in testa, non è accettabile prevedere dentro un paese tale impatto. I materiali inerti possono anche contenere delle micro-polveri pericolose.</p>	<p>Cittadino anonimo (Incontro pubblico, Pontecurone, 25/10/2022)</p>	
<p>Osservazioni Cantieri Pontecurone 1) TEMPI DI REALIZZAZIONE Come indicato nella Relazione Generale Tav. IQ0101R05RGMD0000001B "Per la realizzazione di tutti gli interventi (opere civili ed impianti tecnologici) del quadruplicamento della linea ferroviaria Tortona – Voghera saranno necessari 2352 giorni, a partire dalla data di consegna dei lavori al futuro Appaltatore." Il dettaglio delle tempistiche dei lavori è indicato nell'elaborato di progetto cod. documentale IQ0101R53PHCA0000001A. La relazione sopracitata riporta: • si presuppone di utilizzare interruzioni della durata minima di 4h30' (con punte di 5h30' per il varo dei deviatori e 6h per il varo delle travi) e con una frequenza di 4 giorni/settimana, insieme a interruzioni prolungate di 36 – 72 ore per la realizzazione degli allacci da verificare in funzione della estesa degli stessi e previa conferma da parte del Gestore dell'Infrastruttura." Per la redazione del Cronoprogramma sono state considerate 4 ore di lavoro nette (con frequenza 4 giorni/settimana)" • Sul programma si rileva che i tempi necessari al completamento dell'opera sono indicati in 6 anni più un trimestre quindi 2280 giorni. Nella Relazione Generale Tav. IQ0101R05RGMD0000001B al capitolo PROGETTO DELLA CANTIERIZZAZIONE VIABILITÀ E FLUSSI DI TRAFFICO viene preso in esame lo studio della viabilità che verrà utilizzata dai mezzi coinvolti nei lavori. Sulla base di questo studio sono stati stimati i flussi di traffico relativi ai veicoli in entrata e uscita dei cantieri di Tortona e di Voghera, non sono stati considerati i veicoli circolanti nei cantieri di Pontecurone che peraltro, secondo quanto si evince dalla Tav. IQ0101R53PHCA0000001A Programma Lavori, dovrebbero essere limitati ai lavori di quota parte della Fase 1, quota parte Fase 2.3, quota parte Fase 3 e quota parte Fase 4. La lettura dei dati porta ad interpretare che i periodi di lavoro effettivo nell'area di Pontecurone potrebbe essere limitata a: mesi 10 per la Fase 1, 5 mesi per la Fase 2.3, 3 mesi per la Fase 3 e 1 mese per la Fase 4. Questo esercizio, se corretto, porta ad individuare un periodo di lavori nell'area di Pontecurone di circa 20 mesi per un totale di 600 giorni; molto ridotto rispetto ai 2400 giorni presentati ai residenti di Pontecurone. OSSERVAZIONE: presentare con maggior dettaglio i tempi di realizzazione dei lavori con la durata effettiva dei cantieri che interessano l'area di Pontecurone potrebbe rappresentare una situazione meno impattante sotto tutti gli aspetti; traffico, rumori, polveri ecc. 2) SITUAZIONE CANTIERI. Nella Tav. IQ0101R53RGCA0000001A "Relazione cantierizzazione" viene riportato l'elenco dei cantieri previsti per la realizzazione del progetto. - Cantiere Base Dall'elenco si rileva che il CB-01 - Cantiere base di 16.500 mq. è l'unico campo base previsto per la realizzazione dell'opera. L'ubicazione individuata è a Pontecurone (non a Voghera come indicato nella relazione Tav. IQ0101R53RGCA0000001A a pag. 53/75). L'area, come descritto al punto 10.6 della relazione, funge da base di appoggio per tutte le lavorazioni della tratta in progetto,</p>	<p>Giorgio Rivabella e Luigi Cairo (contributo ricevuto via email il 18/11/2022)</p>	<p>Per quanto riguarda le aree di cantiere, l'ipotesi fatte nel PFTE non sono vincolanti per l'appaltatore, che potrà modificarle per considerare tali richieste.</p>

e ospita al suo interno le strutture logistiche indispensabili per il funzionamento dei cantieri e per l'alloggiamento delle maestranze. La preparazione richiede tutte le lavorazioni necessarie alla realizzazione di un villaggio, seppur provvisorio, con la particolarità che alla fine dell'utilizzo richiederà tutte le lavorazioni necessarie per il ripristino delle aree e della viabilità interessata.

OSSERVAZIONE al Campo Base: pur comprendendo lo spirito di allestire il campo base più o meno a metà della tratta interessata dal progetto si possono rilevare alcuni aspetti che potrebbero alleggerire la pressione di disturbo agli abitanti residenti e alle attività limitrofe. Qui di seguito riportiamo alcune osservazioni che potrebbero essere oggetto di approfondimento e verifica:

- Sulla Tav. IQ0101R53RGCA0000001A Relazione cantierizzazione il Campo Base non è sottotitolato correttamente.

L'area si trova, rispetto al sedime che verrà occupato dal progetto, dal lato opposto alla linea ferroviaria esistente obbligando il personale e i mezzi impiegati nell'operatività quotidiana, per raggiungere l'unico Campo Base previsto, a costanti attraversamenti del nucleo abitato di Pontecurone e all'incremento del traffico sulla S.R. 10 per tutta la durata dei 2352 giorni e non solo per la durata dei giorni necessari per le lavorazioni nel Comune di Pontecurone. - Potrebbe essere verificata la possibilità di realizzare il Campo Base in un'area adiacente il sedime che sarà occupato dalla nuova linea (lato nord), in adiacenza ad un'area sulla quale sono previste delle demolizioni e che in parte già non è agricola.

Tav. IQ0101R26P6OC0000011A Planimetria demolizioni Tav. 1-2

Questa ubicazione seguirebbe i criteri di scelta del sito, sarebbe facilmente raggiungibile dalla S,R, 10 e dal centro abitato tramite Strada Piccagallo, darebbe la possibilità ai mezzi di cantiere di utilizzare, per gli spostamenti interni, le piste previste sul sedime di occupazione del progetto in particolare sulle aree comprese tra il piede scarpata e la recinzione metallica della larghezza di circa sette metri

dove peraltro sarà realizzato il fosso drenante come da

- Tav. IQ0101R26WBCS0000002A Sezioni tipo ferroviarie Tav. 2-3

Altra ubicazione da verificare potrebbe essere l'area adiacente la zona industriale di Pontecurone. Le aree DT-01 e DT-02; aree di Deposito Temporaneo. Risultano essere le uniche due aree di deposito temporaneo previste destinate all'eventuale accumulo temporaneo delle terre di scavo con funzione di "polmone" e sono state proporzionate onde garantire almeno 8 mesi di accumulo dello scavo. Le aree sono altresì funzionali alla realizzazione degli interventi di deposito propedeutici alla sistemazione della fermata di Pontecurone.

- L'area AS-04 in prima fase è destinata allo stoccaggio delle terre da scavo destinate alla caratterizzazione ambientale e non contiene in linea generale impianti fissi o baraccamenti, in una seconda fase allo stoccaggio degli elementi delle barriere antirumore di linea.

- L'area CO-03 è il Cantiere Operativo della stazione di Pontecurone. OSSERVAZIONE ai Cantieri CO-03, DT-01, DT-02, AT-02 e AS-04: Nella Tav. IQ0101R53P4CA0000002A sono indicate le aree che sollevano preoccupazione ai residenti di Pontecurone e purtroppo sono adiacenti all'abitato. I percorsi per la viabilità così come indicati necessiterebbero di alcune precisazioni onde evitare che il lettore intenda che i flussi di traffico su quei percorsi sia di 42+52 veicoli verso Tortona e altrettanti verso Voghera per giorno lavorativo, intendendo per giorni lavorativi i 2352 giorni. (questo è il pensiero emerso nella serata del Dibattito P.)

Cantiere CO-03

L'area è funzionale alla realizzazione degli interventi di sistemazione della fermata di Pontecurone (realizzazione nuovi marciapiedi e pensiline). Nella relazione di cantierizzazione IQ0101R53RGCA0000001A vengono indicate le operazioni che saranno svolte in quell'area e da quell'area. L'osservazione che si espone riguarda proprio le attività.

Si ritiene scelta opportuna, considerando gli spazi e le strutture già presenti, realizzare impianti e installazioni di cantiere quali spogliatoio, servizi igienici, area di parcheggio automezzi che riguardano sia le lavorazioni relative all'attuale stazione sia quelle relative ai nuovi binari.

Si chiede di verificare la possibilità di realizzare su quest'area solo lo stoccaggio dei materiali relativi alle lavorazioni riguardanti l'attuale stazione. Si chiede altresì di utilizzare l'area prevista AT-02, adiacente l'area parcheggio dall'altro lato dell'attuale stazione, per lo stoccaggio dei materiali relativi alle lavorazioni riguardanti le opere civili dei nuovi binari. Si ridurrebbero così i rumori, le polveri ma soprattutto si eviterebbe, sulla viabilità nel centro abitato, il traffico di mezzi dovuto al trasporto dei materiali dal lato sud, vecchia stazione, al lato nord, nuova stazione.

Cantieri DT-01, DT-02

Aree di deposito temporaneo: il progetto prevede due aree di deposito temporaneo DT.01 e DT.02 destinate all'eventuale accumulo temporaneo delle terre di scavo. Tale stoccaggio temporaneo è stato previsto con funzione di "polmone" in caso di interruzioni temporanee della ricettività dei siti esterni di destinazione definitiva. Le predette aree di deposito sono state proporzionate onde garantire almeno 8 mesi di accumulo dello scavo al fine di assicurare, su tale periodo, la continuità delle lavorazioni. L'osservazione che si espone riguarda l'ubicazione in funzione delle attività.

Le due aree sono di fronte al centro abitato, adiacenti ad abitazioni, abbracciano una sottostazione elettrica, sono al centro

dell'area tra il cimitero e la più attiva, se non l'unica, azienda di rilievo di Pontecurone, la Stamplast.

Considerando l'attività svolta nelle due aree si presume che sia dedicata non solo alle lavorazioni relative alle nuove opere della stazione ma anche a lavorazioni eseguite in altri siti vedi il ponte sul Curone e la S.P.93. La delocalizzazione dell'area risulterebbe raggiungibile sia dalle piste di cantiere sia S.R. 10 evitando così anche il traffico sulla strada che porta dalla S.P. 93 al cimitero e all'azienda di lavorazioni materie plastiche Stamplast. Risulterebbe anche più vicina a due opere importanti come la deviazione della S.P.93 e il ponte sul Torrente Curone.

Cantiere AT-02

L'area risulta essere cantiere di appoggio posto in corrispondenza delle opere d'arte oggetto del quadruplicamento e complementare alla CO-03. Al loro interno sono contenuti gli impianti ed i depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle attività di costruzione delle relative opere. Osservazione: si ritiene che sia la soluzione più idonea per le lavorazioni necessarie alla realizzazione della nuova stazione.

Cantiere AS-04

L'area AS-04 come le altre Aree di Stoccaggio e come indicato nella Tav. IQ0101R53RGCA0000001A, non contengono in linea generale impianti fissi o baraccamenti, e sono ripartite in aree destinate allo stoccaggio delle terre da scavo, in funzione della loro provenienza e del loro utilizzo.

All'interno della stessa area di stoccaggio o in aree diverse si potranno avere, in cumuli comunque separati:

- terre da scavo destinate alla caratterizzazione ambientale, da tenere in sito fino all'esito di tale attività;
- terre da scavo destinate al reimpiego nell'ambito del cantiere
- terre da scavo da destinare eventualmente alla riambientalizzazione di cave.

Nell'area non saranno presenti impianti fissi. L'area conterrà in prima fase unicamente cumuli di terre separati in funzione della tipologia, della provenienza e delle modalità di riutilizzo; in seconda fase essa verrà adibita invece ad area di stoccaggio degli elementi prefabbricati delle barriere antirumore.

L'osservazione che si espone riguarda soprattutto le attività svolte in prima fase. Si rileva che in prima fase viene effettuata una caratterizzazione delle terre che, seppur non richiede l'installazione di impianti fissi, necessita comunque di una movimentazione delle terre non solo all'interno dell'area ma anche un notevole flusso di trasporto in entrata e in uscita. Considerando che l'area in oggetto è di forma triangolare con il lato più lungo (circa 260 mt) adiacente la strada che porta al cimitero ma soprattutto all'azienda Stamplast e che deve sopportare il traffico sia delle persone che delle merci in accesso e in uscita dall'azienda si chiede di verificare se sia possibile trasferire quest'area nel quadrilatero compreso tra il nuovo cantiere della S.P.93, il nuovo cantiere del ponte sul Torrente Curone, il Torrente Curone e l'autostrada. Vedi grafico sotto.

Osservazioni generali aree DT-01, DT-02 e AS-04.

Nel caso queste osservazioni venissero verificate si otterrebbe l'allontanamento di tutte le aree di lavoro dall'abitato, escluso il lavoro di adeguamento della stazione esistente e si eviterebbe il traffico nel centro abitato, lasciando solo quello dedicato per le sole attività inerenti alla stazione esistente. Inoltre, le aree DT-01, DT-02 e AS-04 comprese tra alcune abitazioni, vicine al centro abitato, adiacenti alla sottostazione elettrica e all'unica significativa industria di Pontecurone si sposterebbero in un'area, seppur molto vicina, totalmente estranea a qualunque tipo di attività sociale lasciando nel contesto urbano/industriale solo le aree interessate dalla realizzazione di opere relative al quadruplicamento.

Osservazioni relative al Ponte su strada Marcazolo

La strada Marcazolo è utilizzata anche da mezzi agricoli di notevoli dimensioni ed è l'unico passaggio, nel tratto compreso tra la rotonda della tangenziale di Tortona e strada Piccagallo a Pontecurone (4,700 Km), che permette il collegamento tra i due lati della ferrovia.

Si chiede di verificare che l'altezza sotto il nuovo ponte non sia inferiore a quella attuale, inoltre si chiede di verificare la possibilità di modificare il tracciato, visto che è già prevista una modifica delle strade di accesso al sottopasso, rendendo il più rettilineo possibile il tratto di strada al fine di dare un migliore campo visivo ai mezzi agricoli prima di incrociarsi nel sottopasso

Osservazione relative alle barriere antirumore

Si chiede che le barriere antirumore in prossimità di edifici, sia nel nucleo urbano sia fuori, siano realizzate in materiale trasparente al fine di permettere sia la continuità della veduta sia della luce.

PER MAGGIORI DETTAGLI SI RIMANDA AL CONTRIBUTO SCRITTO INTEGRALE PUBBLICATO NEI QUADERNI DEGLI ATTORI

AREE PRIVATE PROSSIME ALLA LINEA - ESPROPRI E ALTRI IMPATTI SUL VALORE DEGLI IMMOBILI		
Domanda/osservazione	Proponente	Risposta
Cascina Gentila situata a Tortona: scrivo per avere delucidazioni circa il percorso del progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Tortona - Voghera. In particolare vorrei sapere esattamente dove si intende passare e con quali modalità in prossimità della cascina Gentila situata a Tortona appena aldilà dell'attuale linea ferroviaria da cui è divisa dalla sola strada comunale Tegoretto. Mi chiedo come potrà essere realizzata la doppia linea ferroviaria senza intaccare pesantemente l'attuale proprietà e che fine farà la stessa strada comunale Tegoretto.	Renzo Dotti (contributo ricevuto via mail il 20/10/2022)	<p>Il progetto è in fase preliminare, di PFTE, per cui potrà essere modificato nei successivi livelli di progettazione e le aree ad esproprio potranno variare.</p> <p>La normativa più recente sugli espopri: DPR 37/2001 "Testo unico sulle espropriazioni". La normativa definisce come viene stabilita l'indennità di esproprio: che sostanzialmente equivale al valore di mercato del bene da acquisire. In virtù della pubblica utilità, il privato deve vendere. L'approccio di Italferr è quello di arrivare sempre ad un accordo bonario con il proprietario. Proceduralmente è previsto che, dopo la dichiarazione di pubblica utilità, venga comunicato ai soggetti interessati all'esproprio mediante una comunicazione agli intestatari del bene (proprietari). Il contatto viene effettuato molto prima rispetto all'inizio dei lavori (circa 1 anno prima), nel corso dell'anno si arriva ad un accordo economico.</p>
Con la presente,visto il progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Tortona-Voghera ,in particolare la porzione relativa al ponte su Strada Tegoretto VI-02, al viadotto di approccio lato Tortona VI-03 (L 398 m) alla galleria di scavalco GA-01 (L 169m) dal Km58+152.55 al Km 58+321.16 e al viadotto per scavalco lato Pontecurone VI-04 (L 623); resoci conto delle gravi criticità insite del progetto proposto,per i seguenti motivi: -grave impatto ambientale e paesaggistico (quando è stata realizzata la tangenziale di Tortona non è stato giustamente costruito il cavalcavia per motivi di impatto ambientale privilegiando la soluzione del sottopasso) -questioni legate alla viabilità (notevoli modifiche con probabili costi che si potrebbero risparmiare) -gravissimi danni economici alle proprietà esistenti in particolare alla Cascina Gentila che verrebbe totalmente inglobata nell'opera suddetta nonché sovrastata dalla galleria GA-01 con gravissimo disagio per i residenti e drastica riduzione se non azzeramento, del valore della tenuta. Si chiede che le suddette opere siano collocate altrove privilegiando zone in aperta campagna dove sarebbero meno impattanti dal punto di vista viabilistico,ambientale e con minori danni e disagi ai residenti e ai proprietari dei terreni, oltrechè con costi inferiori di realizzazione per l'Ente Ferroviario. Per tali motivi si chiede un incontro con vostro tecnico progettista in cui dettagliare tecnicamente quanto sopra segnalato. (In allegato la presente richiesta con i nomi dei Proprietari, le firme. i Fg e mappali coinvolti nel progetto)	Mario Trovamala (contributo ricevuto via email il 23/12/22)	
Con la presente sono a richiedere un incontro "urgente" ed un sopralluogo presso la Cascina Gentila sita nel Comune di Tortona in Strada Vicinale Gentila che risulta fortemente impattata dal progetto indicato in oggetto. La Cascina Gentila, come indicato nel primo intervento del sig Dotti Renzo, (che tra l'altro non e' stato annoverato nel quaderno degli attori),che ha aperto il dibattito pubblico svoltosi a Tortona, ha evidenziato il forte impatto che l'innalzamento di un binario a scavalco porterebbe alla proprietà ed alle proprietà limitrofe dei proprietari confinanti. Questo progetto e' da rivalutare in altro loco, lontano dalla proprietà che e' stata oggetto nell'ultimo ventennio di ristrutturazione totale e riqualificazione energetica e dove e' insediata anche una azienda agricola Dotti Paola Gianna, con coltivazioni orticole ed estensive. A nome dei proprietari Dotti Giuseppe, Peonia Graziella, Dotti Antonio, Dotti Renzo e degli aventi causa Dotti Paola Gianna, Dotti Pierluigi, Trovamala Mario, Tomaghelli Guido ed altri proprietari che per brevità non nomino, chiedo incontro urgente ed un sopralluogo per evidenziare ciò di cui sto portando alla Vostra attenzione. Denuncio anche l'indifferente presenza dell'amministrazione comunale tortonese. Attendo un Vostro pronto riscontro. Allego la visura catastale con proiezione fotografica della proprietà.	Dotti Maria Grazia (contributo ricevuto via email il 13/12/22)	
Visto il progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Tortona- Voghera, in particolare la porzione relativa al ponte su strada Tegoretto VI-02, al viadotto di approccio lato Tortona VI-03 (L398 m) alla galleria di scavalco GA-01 (L 169 m) dal KM 58+152.55 al 58+321.16 e al viadotto di scavalco lato Pontecurone VI-04 (L 623), vorrei fare alcune precisazioni: nella parte di prato dove c'e' l'avanzamento del binario sono presenti una recinzione di metallo con una siepe ventennale di piracanta, 4 alberi di pino alti 10 metri che hanno quasi un secolo di vita, 3 vasche in cemento imhoff per la fognatura della cascina; il pilastro di sostegno del binario a scavalco verrebbe costruito a circa 20 metri dalla mia camera da letto e sopra il serbatoio del gasolio agricolo dell'azienda; il binario a scavalco sormonta l'orto familiare impedendo sicuramente la continuità della conduzione; già ora con un traffico di treni normale in casa le vibrazioni si sentono moltissimo e negli anni hanno contribuito alle crepe che mi ritrovo nei pavimenti e nelle pareti; come potremmo vivere con una circolazione ferroviaria doppia rispetto a quella attuale;dopo oltre un secolo che lavoriamo e viviamo come nucleo familiare Dotti in loco abbiamo investito moltissime risorse per rendere i fabbricati civilmente accettabili ci dovrete liquidare un controvalore importante per l'intera proprietà; il cambio dell'entrata nella proprietà significa fare una strada ex novo dove ora ci sono strade di terra o altro con una spesa sicuramente evitabile, oltretutto all'entrata insiste un cancello di metallo lungo 9 metri che pesa quintali agganciato a due pilastri di mattoni; quanti rifiuti ci troveremo all'interno della proprietà; quanto verde verrà distrutto con l'impatto nefasto sulle coltivazioni e sulle proprietà; Per tutte queste considerazioni ed altre ancora si possono fare richiedo fortemente che il progetto venga rivisto collocando le suddette opere in altro loco dove risulterebbero meno impattanti dal punto di vista viabilistico, ambientale e per diminuire al massimo il disagio per i residenti con costi minori per l'ente FS.	Dotti Maria Grazia (contributo ricevuto via email il 12/1/23)	
Come verrà gestito l'ampliamento ferroviario rispetto le abitazioni vicine alla ferrovia? Ci sarà la necessità di sconfinare nelle proprietà private? Come verrà e con chi si dovrà gestire tale eventualità?	Moreno Muzzin, residenti via Cuniolo, str. San Sisto (Incontro pubblico, Tortona, 24/10/2022)	

<p>Abito in via Coniolo Tortona, ai confini con la ferrovia, cosa succederà? Quale sarà l'entità del traffico ferroviario?</p>	<p>Daniela Marchesotti (Incontro pubblico, Tortona, 24/10/2022)</p>	<p>Il progetto è in fase preliminare, di PFTE, per cui potrà essere modificato nei successivi livelli di progettazione e le aree ad esproprio potranno variare. La normativa più recente sugli espropri: DPR 37/2001 "Testo unico sulle espropriazioni". La normativa definisce come viene stabilita l'indennità di esproprio: che sostanzialmente equivale al valore di mercato del bene da acquisire. In virtù della pubblica utilità, il privato deve vendere. L'approccio di Italferr è quello di arrivare sempre ad un accordo bonario con il proprietario. Proceduralmente è previsto che, dopo la dichiarazione di pubblica utilità, venga comunicato ai soggetti interessati all'esproprio mediante una comunicazione agli intestatari del bene (proprietari). Il contatto viene effettuato molto prima rispetto all'inizio dei lavori (circa 1 anno prima), nel corso dell'anno si arriva ad un accordo economico.</p>
<p>Come verranno rimborsati i proprietari delle aree impattate?</p>	<p>Paolo Somenzini, Giornale di Voghera (Incontro pubblico, Voghera, 26/10/22)</p>	
<p>Le case di via Cignoli adiacenti al cavalcavia saranno espropriate?</p>	<p>Nadia Acquilini (Incontro pubblico, Voghera, 26/10/22)</p>	
<p>Tratta interessata strada Vassalla, chiarimenti: espropri: realizzazione lavori o rimborso (cancellate, impiantistica, fognature, contatori, acqua potabile, ecc....) spostamento palo alta tensione in caso di maltempo, considerare importanti allagamenti avvenuti sulla strada</p>	<p>Patrizia Elenri, Gianni Fieini (Incontro pubblico, Voghera, 26/10/22)</p>	
<p>OSSERVAZIONI RIGUARDANTI IL TRATTO DELLA LINEA FERROVIARIA IN VOGHERA. ZONA DI VIA CIGNOLI. STRADA VASSALLA Esaminati gli elaborati del progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Tortona - Voghera si è potuto constatare: 1) il sostanziale mantenimento, per la quasi totalità della tratta, delle attuali rotaie 2) l'installazione di una nuova copia di binari in affiancamento alla linea esistente, che sarà posizionata in massima parte sul lato di nord eccezion fatta per: a) alcuni tratti ove sono stati progettati percorsi in parziale allontanamento dalle attuali rotaie per particolari situazioni o esigenze (lo scavalco nei pressi di Tortona tra le linee Milano-Genova e Torino-Piacenza, il ponte sul Torrente Grue, la variante sul torrente Curone ed il superamento della tangenziale di Voghera) b) il tratto in prossimità dell'ingresso alla stazione di Voghera, nelle vicinanze di via Cignoli, ove è prevista una nuova configurazione delle quattro rotaie da realizzarsi mediante l'allargamento della massicciata verso sud con la conseguente totale occupazione della strada Vassalla (occupazione che avrà come diretta conseguenza anche una considerevole riduzione delle aree di compendio delle entità immobiliari che prospettano sulla predetta strada). Secondo l'attuale progetto, l'unico tratto ove non è previsto che i nuovi binari siano affiancati verso nord rispetto alle esistenti rotaie è quello in corrispondenza di strada Vassalla ed aree limitrofe. I sottoscritti pertanto manifestano perplessità per quanto dovrebbe essere attuato in fregio a strada Vassalla in quanto la soluzione si differenzia da quella che caratterizza in modo prevalente tutto il progetto di quadruplicamento e nel contempo esprimono forti preoccupazioni per la sicura svalutazione delle loro proprietà e per il disagio che certamente deriverà dal ricollocamento delle urbanizzazioni stradali tenendo presente che proprio dalla predetta strada si diramano in modo diretto e vitale le dotazioni impiantistiche a servizio delle abitazioni dei sottoscritti e di altri soggetti fruitori dei servizi comuni (fognatura, acqua potabile, luce elettrica, linee telefoniche). Nel prendere quindi atto che l'attuale progetto comporterà il rifacimento integrale di strada Vassalla (che sarà riposizionata più a sud) l'esecuzione di tutto quanto correlato al nuovo tracciato stradale (piano carrabile asfaltato, linea di illuminazione pubblica, disfacimento e ricostruzione di manufatti, muretti di recinzione, cancellate e cancelli, ripristino integrale degli allacciamenti delle dotazioni impiantistiche quali fognatura, acqua potabile, luce elettrica e telefono) l'esproprio e gli indennizzi per il ridimensionamento delle aree pertinenziali ai fabbricati; l'inevitabile generale riduzione del valore intrinseco degli immobili; i sottoscritti devono necessariamente presumere che la differente configurazione del tracciato ferroviario in Voghera sia stata adottata sulla base di motivazioni che avessero importanza superiore rispetto ai seguenti effetti positivi ottenibili con l'affiancamento delle nuove rotaie verso nord, ovvero: minori espropri delle aree di compendio delle abitazioni private (si potrebbero conseguire gli spazi necessari al quadruplicamento della linea a scapito delle proprietà della RFI e/o delle Ferrovie dello Stato); il sovrappasso su via Cignoli potrebbe comunque essere eseguito sul lato opposto rispetto alle previsioni progettuali si eviterebbe, in corso d'opera, l'interruzione ancorché momentanea del collegamento tra la via Cignoli e la strada Castagna (altrimenti detta strada Capalla); i residenti di strada Vassalla non subirebbero disagi nell'accessibilità agli immobili e nell'utilizzo delle dotazioni impiantistiche. Pertanto i sottoscritti, nell'auspicare che le oggettive annotazioni di cui sopra siano tenute nella dovuta considerazione, ritengono di notevole importanza che se il quadruplicamento fosse comunque mantenuto nella sua attuale proposizione: sia loro comunicata la motivazione sostanziale che ha fatto propendere i progettisti (nel solo tratto in prossimità della stazione di Voghera) ad adottare una soluzione diversa da quella che caratterizza la maggior parte della nuova linea Tortona-Voghera; siano date garanzie sul mantenimento, in corso d'opera, della continuità di accesso agli immobili e, nel contempo, siano evitate interruzioni nell'utilizzo delle dotazioni impiantistiche (risultati che potranno essere ottenuti solo concordando preventivamente le tempistiche e le modalità di realizzazione dei lavori)</p>	<p>Teresa Lisino e Gianni Figini (contributo ricevuto via email il 31/12/22)</p>	

<p>Approfondimento e suggerimenti impatti Strada Vassalla 4 da opera di quadruplicamento tratta ferroviaria Tortona-Voghera.</p> <p>In qualità di comproprietarie della porzione di villa bifamiliare sita in Strada Vassalla 4 Voghera (F.51 Mapp.145 sub.10) , appresi i contenuti dell'opera in oggetto, espongono con la presente gli impatti diretti e indiretti, ante/post operam che andranno ad interessare l'immobile e la qualità della vita quotidiana dei residenti.</p> <p>1. Ingresso carraio L'ingresso carraio, per mezzo di cancello elettrico (altezza 1.80 m x larghezza 3.00 m) rappresenta unica ed esclusiva via di accesso all'immobile. L'ingresso è coadiuvato da recinzione composta da muro in cemento armato (altezza 75 cm x spessore 30 cm) con cancellata sopraelevata in ferro battuto per un'altezza totale della cinta di 1.80 metri Allegato 1. A seguito di una intrusione con relativo furto di beni, debitamente denunciata all'autorità competente ad agosto 2018, sono installate n.2 telecamere di video sorveglianza alimentate da centralina sita lato interno muro perimetrale, collegata altresì con cavo sotterraneo di circa 80 metri, a un sistema di domotica che governa diversi automatismi domestici, tra i quali l'apertura del cancello carraio. Allegato 2. Adiacente l'ingresso pedonale è installato un sistema di citofono che asservisce entrambi gli immobili.</p> <p>2. Opere accessorie ingresso Perimetrali, lato proprietà, a Strada Vassalla sono presenti n.1 contatore acqua e scarico in fognatura pubblica. Allegato 3</p> <p>3. Viabilità interna L'ingresso carrario conduce all'immobile per mezzo di un viale a base ghiaia, della lunghezza di metri settanta, a mezzogiorno di due aiule sopralevate con presenza di piante ornamentali. Perimetrale ad una delle due aiule è installato un sistema di illuminazione lineare dotato di n. lampioni 7. Allegato 4. Si chiede espressamente che lo stato e la configurazione degli elementi presentati ai punti 1,2,3 qualora interessati dalle opere di cantierizzazione e/o esproprio vengano ripristinati tali e quali alle condizioni attuali salvaguardandone utilità,caratteristiche estetiche e fruibilità.</p> <p>4. Impatti acustici ante e post operam Si chiede l'applicazione delle migliori misure tecnico-organizzative al fine di mitigare,secondo lo stato dell'arte, gli impatti acustici generati dal notevole avvicinamento della sorgente emissiva al corpo ricettore, nonché l'esecuzione di indagini fonometriche ante e post operam (diurno e notturno) e la relativa condivisione delle risultanze.</p> <p>5. Impatti durante cantierizzazione a. Viabilità Strada Vassalla : si fa presente che già allo stato attuale la viabilità di Strada Vassalla, in caso di compresenza di due veicoli, risulta difficoltosa costringendo i mezzi ad incunearsi nelle rientranze costituite dagli ingressi carrai di altrui proprietà. Si chiede di tenere conto della caratteristica intrinseca della viabilità e degli effetti apportati dalle condizioni di interferenza con mezzi pesanti in movimento dovuti alla cantierizzazione a tutela della sicurezza. b. Vibrazioni : allo stato attuale le vibrazioni trasmesse dall'odierna configurazione del tratto ferroviario hanno portato nel tempo l'insorgenza di crepe all'interno delle mura. Si chiede l'applicazione delle migliori misure tecnico-organizzative al fine di arginare e mitigare la trasmissione di vibrazioni nella fase di cantierizzazione e messa in esercizio della nuova configurazione ferroviaria. c. Sicurezza a tutela dei beni e delle persone Date le problematiche di sicurezza verificate nel corso degli anni nel quartiere, si chiede con cortese sollecitudine che gli impatti della cantierizzazione/esproprio su recinzioni/cancellate/impianti di video sorveglianza atti a perimetrare e tutelare la proprietà siano azzerati, nonché tali da impedire la possibilità di intrusione di terzi.</p> <p>6. Salvaguardia paesaggistica e fruizione ambientale in ottica della sostenibilità Dato il ravvicinamento dell'opera verso la proprietà e le auspiccate installazioni di strutture, manufatti, barriere atte a mitigare rumore/ vibrazioni si chiede l'installazione adiacente di piantumazioni sempre verdi al fine di salvaguardare l'impatto paesaggistico/ fruitivo dell'opera. Consepevoli dell'importanza collettiva dell'opera, nell'ottica dello sviluppo socioeconomico, chiediamo che le istanze sopra riportate siano prese in considerazione al fine di una esecuzione sostenibile dell'opera.</p> <p><i>PER MAGGIORI DETTAGLI SI RIMANDA AL CONTRIBUTO SCRITTO INTEGRALE PUBBLICATO NEI QUADERNI DEGLI ATTORI</i></p>	<p>Stafforini Alessia e Affinito Marca (contributo ricevuto via email il 10/1/23)</p>	<p>Il progetto è in fase preliminare, di PFTE, per cui potrà essere modificato nei successivi livelli di progettazione e le aree ad esproprio potranno variare.</p> <p>La normativa più recente sugli espri: DPR 37/2001 "Testo unico sulle espropriazioni". La normativa definisce come viene stabilita l'indennità di esproprio: che sostanzialmente equivale al valore di mercato del bene da acquisire. In virtù della pubblica utilità, il privato deve vendere. L'approccio di Italferr è quello di arrivare sempre ad un accordo bonario con il proprietario. Proceduralmente è previsto che, dopo la dichiarazione di pubblica utilità, venga comunicato ai soggetti interessati all'esproprio mediante una comunicazione agli intestatari del bene (proprietari). Il contatto viene effettuato molto prima rispetto all'inizio dei lavori (circa 1 anno prima), nel corso dell'anno si arriva ad un accordo economico.</p>
<p>La localizzazione di uno dei cantiere operativi, come da PFTE, prevede l'utilizzo (per 6 anni) di alcuni terreni di proprietà della ditta, che sono a destinazione produttiva. Tale previsione è incompatibile con l'attuazione dell'intervento di trasformazione a progetto per la realizzazione dei previsti capannoni e pertanto, chiede, compatibilmente all'approntamento dell'opera infrastrutturale, che vengano valutate soluzioni progettuali alternative.</p> <p><i>PER MAGGIORI DETTAGLI SI RIMANDA AL CONTRIBUTO SCRITTO INTEGRALE PUBBLICATO NEI QUADERNI DEGLI ATTORI</i></p>	<p>Renzo Bonamino, Rea Due Emme srl (contributo ricevuto via email il 26/1/23)</p>	

Domanda/osservazione	Proponente	Risposta
<p>Scrivo perché solo recentemente sono venuta a conoscenza della serie di incontri in merito al progetto di modifica delle viabilità ferroviaria ai quali non mi è stato possibile partecipare.</p> <p>Volevo chiedere informazioni, perché sono coerede di una casa con terreno sita in via Cuniolo 18 a Tortona 15057, dai dati del catasto corrisponde alla particella 126- adiacente al tratto ferroviario (attualmente io e i miei famigliari siamo nella fase conclusiva della successione, perciò il dato del catasto corrisponde all' anno 2021- non sono a conoscenza del fatto se tale dato possa essere soggetto a modifica una volta conclusa la pratica), di conseguenza vorrei capire qual ora il progetto prendesse il via se la casa fosse interessata da modifiche e a chi fare riferimento o quanto meno capire che ente preposto si occuperà della questione inerente ai privati in caso di esproprio.</p>	<p>Jessica Zanocco (contributo ricevuto via email il 15/1/23)</p>	
<p>Ripercussioni sul valore commerciale della case e dei terreni a ridosso della linea ferroviaria: è previsto un indennizzo per le case a ridosso del sito ferroviario che vedranno abbattere drasticamente il proprio valore visto l'aumento del numero dei treni, del rumore e delle vibrazioni? Dalla Tavola degli espropri abbiamo notato delle piccole aree di utilizzo temporaneo (segnate in rosso tav.3a di Pontecurone) in prossimità delle abitazioni confinanti con la linea tradizionale. A cosa servono questi espropri temporanei e come verranno indennizzati? La costruzione della nuova linea lato Via Castelnuovo Scivia / Urbano Rattazzi, zona con terreni ad uso industriale comporterà uno spostamento della zona di rispetto che di fatto li renderà inutilizzabili per l'edificazione di qualunque struttura senza il vostro consenso. Gli stessi verranno indennizzati?</p>	<p>Arzani Gabriele, Comitato Tutela Territorio di Pontecurone (Incontro pubblico, Pontecurone, 25/10/2022)</p>	<p>I progetto è in fase preliminare, di PFTE, per cui potrà essere modificato nei successivi livelli di progettazione e le aree ad esproprio potranno variare.</p> <p>La normativa più recente sugli espopri: DPR 37/2001 "Testo unico sulle espropriazioni". La normativa definisce come viene stabilita l'indennità di esproprio: che sostanzialmente equivale al valore di mercato del bene da acquisire. In virtù della pubblica utilità, il privato deve vendere. L'approccio di Italferr è quello di arrivare sempre ad un accordo bonario con il proprietario. Proceduralmente è previsto che, dopo la dichiarazione di pubblica utilità, venga comunicato ai soggetti interessati all'esproprio mediante una comunicazione agli intestatari del bene (proprietari). Il contatto viene effettuato molto prima rispetto all'inizio dei lavori (circa 1 anno prima), nel corso dell'anno si arriva ad un accordo economico.</p>
<p>Come si evince dai file IQ0101R43BDAQ0400002A (piantina) e IQ0100R43RHAQ0000001A (pagine 22 e 23 foglio 51 mappale 528-529-567) della cartella 13 espropri del PFTE, la mia intera proprietà casa e pertinenze risulta "da demolire integralmente".</p>	<p>Nadia Aquilini (contributo ricevuto via mail il 30/10/2022)</p>	
<p>Sono proprietario di una abitazione su strada statale per Voghera (nella foto in allegato l'abitazione si trova nel cerchietto verde).Volevo sapere cosa comporterà il progetto di quadruplicamento sulla mia abitazione? Quali saranno gli aspetti negativi?E quali quelli positivi? <i>PER MAGGIORI DETTAGLI SI RIMANDA AL CONTRIBUTO INTEGRALE PUBBLICATO NEI QUADERNI DEGLI ATTORI</i></p>	<p>Emilio Ramazzotto (contributo ricevuto via mail il 31/10/2022)</p>	
<p>Posto che le mie proprietà nel file IQ0101R43BDAQ0400002A sono individuate con colore giallo ossia come "Demolizione" e si inseriscono - graficamente- in un contesto contraddistinto dal colore marrone scuro ossia "Aree da occupare temporaneamente strettamente connesse all'esecuzione dell'opera", e quindi non oggetto dell'ampliamento della linea ferroviaria, mi chiedo se si siano valutate altre aree da occupare temporaneamente che possano evitare la demolizione della mia abitazione?</p> <p>•Posto che il mappale 528 non è contraddistinto da nessun colore anche esso sarà eventualmente espropriato ed indennizzato?•posto che nel progetto di fattibilità tecnica ed economica file IQ0100R43RHAQ0000001A, al paragrafo 6.2 (pg.27) per quanto attiene ai Fabbricati siti in comune di Voghera (...) ritenendo di dover procedere con l'applicazione del metodo della stima sintetico comparativa al massimo valore accertato (...) lo stesso valore si intende applicato sia all'abitazione principale (300 mq circa) sia ai fabbricati di pertinenza (mq 140 circa)?•l'area di pertinenza su cui insiste il complesso da demolire è stato qualificato in buono stato manutentivo (...) il coefficiente applicabile è dunque di 0,80?</p> <p>•quando (se) il progetto sarà dichiarato definitivo?</p>	<p>Nadia Acquilini (contributo ricevuto via mail il 18/11/22)</p>	
<p>Località Osterietta, S. Picaro Giovanni, S.S.10, Tortona: vi è una strada privata a lato dell'attuale ferrovia, in parte è asfaltata (40 mt) in parte è carrabile (120 mt). Cosa ne sarà di questa strada? Se verrà inclusa nell'intervento come verrà ripristinata?</p>	<p>Giovanni Di Caro (Incontro pubblico, Tortona, 24/10/2022)</p>	<p>La strada verrà dislocata per dare spazio ai nuovi binari e sarà completamente ripristinata. Qualora vi fossero dei danni accidentali RFI procederà a risistemare le aree.</p>
<p>Volevo chiedere se si conoscono già le proprietà che verranno espropriate?</p>	<p>Andrea Bertoni (Incontro pubblico, Voghera, 26/10/22)</p>	<p>La documentazione progettuale rispetto la parte espropri non prevede l'elenco degli intestatari oggetto di esproprio. È possibile consultare il piano particellare di esproprio, le aree sono identificate con il foglio e il mappale (link: https://condivisionext.rfi.it/mimse/Documenti%20condivisi/Forms/AllItems.aspx?RootFolder=%2Fmimse%2FDocumenti%20condivisi%2FPFTE%20Quadruplicamento%20Tortona%20-%20Voghera&FolderCTID=0x012000B2AE5C4A94F1E8468D12739D0A918856&View=%7B98A42010-5C95-4B82-A7AA-94D40402B0AF%7D)</p>

SERVIZIO FERROVIARIO E AREA VASTA		
Domanda/osservazione	Proponente	Risposta
<p>Proposte per l'interconnessione della direttrice terzo valico dei Giovi col quadruplicamento della linea Tortona - Voghera L'associazione per il potenziamento della stazione di Tortona nell'esprimere soddisfazione per tale iniziativa che colma un vuoto importante desidera avanzare le proprie principali proposte, di seguito esposte, partendo dalle opere infrastrutturali per giungere alle tematiche inerenti i vettori. Per quanto riguarda i vettori, si chiede un intervento di potenziamento dei treni passeggeri sulle tre linee: Genova - Milano, Genova - Torino ed Alessandria - Piacenza; tramite un accordo di programma Stato - Regioni - Enti Locali, coinvolgendo le tre Province oggetto di intervento: Alessandria, Genova e Pavia, nonché i sette comuni che principalmente beneficiranno delle opere: Genova, Novi Ligure, Alessandria, Tortona, Pontecurone, Voghera e Pavia. In dettaglio si chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● sulla relazione Genova - Milano, un servizio di 1° livello con treni ad alta velocità (es. Frecciarossa/Frecciargento) che preveda fermate a Pavia ed alternate tra Tortona e Voghera, un servizio di 2° livello con treni a lunga percorrenza (es. Intercity/Eurocity) che preveda fermate a Novi Ligure, Tortona, Voghera, Pavia e Milano Rogoredo, un servizio di trasporto locale (via Villalvernia) che preveda fermate a Ronco Scrivia, Arquata Scrivia, Tortona, Pontecurone, Voghera, Pavia, Milano Rogoredo e Milano Lambrate; ● sulla direttrice tirrenica Torino - Genova - Livorno Roma, un servizio di 1° livello con treni ad alta velocità che preveda fermate ad Asti, Alessandria, Genova, La Spezia, Viareggio, Pisa, Livorno, Grosseto, Civitavecchia e Roma, un servizio di 2° livello con treni a lunga percorrenza che preveda fermate a Torino Lingotto, Asti, Alessandria, Novi Ligure, Genova, Rapallo, Chiavari, Sestri Levante e le altre principali località fino a Roma, un servizio di trasporto locale Torino - Genova che preveda fermate a Torino Lingotto, Trofarello, Villanova d'Asti, Villafranca Cantarana, Asti, Alessandria, Novi Ligure, Serravalle Scrivia, Arquata Scrivia e Ronco Scrivia; ● potenziamento del servizio di trasporto locale Alessandria - Tortona - Voghera, con cadenzamento almeno ogni 20 minuti, al fine di agevolare gli interscambi in queste località coi treni rapidi delle direttrici Milano - Genova e Torino - Genova. 	<p>L'Associazione per il Potenziamento della Stazione Ferroviaria di Tortona Il Presidente Alessandro Scaccheri (contributo ricevuto via mail)</p>	<p>Non sono interventi previsti nel kit di questo progetto</p>
<p>Il progetto parla di un raddoppio di treni regionali, ma si tratta di un raddoppio teorico, perché poi saranno Regione e Comuni che decideranno quante corse aggiungere, quindi rischiamo che si faccia un investimento importante e poi non ci sia un effettivo incremento delle corse. I committenti del servizio devono però effettuare l'opzione. Raddoppio di treni regionali, intensificati i treni? Questa opera sarà sufficientemente utilizzata? Quale impegno programmatico delle Regioni?</p>	<p>Franco Aggio Presidente MI.MO.AL-ODV e rappresentante viaggiatori conferenza regionale del TIPL Lombardia (Incontro pubblico, Tortona, 24/10/2022)</p>	<p>La programmazione del servizio di treni regionali è gestito dalla Regione di riferimento. Il potenziamento dell'infrastruttura (sviluppato anche in base alle richieste delle Regioni) pone le Regioni nelle condizioni di poter incrementare il servizio passeggeri</p>
<p>Ci sarà un potenziamento rispetto ai treni attuali che fanno il tragitto Alessandria-Voghera a/r?</p>	<p>Paola Baiardi (Incontro pubblico, Tortona, 24/10/2022)</p>	
<p>Oltre al potenziamento infrastrutturale della linea, verrà aumentato il numero dei treni Milano-Genova? Ci saranno collegamenti diretti Torino-Tortona-Piacenza?</p>	<p>Davide Muratore (Incontro pubblico, Tortona, 24/10/2022)</p>	
<p>Piste ciclabili. Oltre al quadruplicamento della linea ferroviaria, è necessario creare nuove piste ciclabili parallele alla linea che permettano di dare più spazi ai cittadini che vogliono spostarsi in bicicletta tra Tortona e Voghera, e togliere spazi stradali alle automobili (che inquinano un sacco e creano incidenti stradali nonché traffico). Il quadruplicamento della linea ferroviaria potrebbe essere l'occasione per la creazione di un'unica pista ciclabile che colleghi Tortona e Voghera in modo continuo.</p>	<p>Davide Chicco (contributo ricevuto via mail, 20/10/22)</p>	<p>Non sono interventi previsti nel kit di questo progetto</p>
<p>Bellissima cosa il quadruplicamento, ma nelle more dei lavori, si è pensato ai lavoratori e agli studenti da e per Alessandria? Propongo autostrada gratuita per i residenti previa documentazione</p>	<p>Sergio Muratore (Incontro pubblico, Tortona, 24/10/2022)</p>	<p>Non sono interventi previsti nel kit di questo progetto</p>

Domanda/osservazione	Proponente	Risposta
Incremento, da parte della città, del segmento turistico d'arte ed enogastronomico sul modello di quanto viene fatto in Svizzera	Pierluigi Pernigotti - AEC Italia (Incontro pubblico, Tortona, 24/10/2022)	Non sono interventi previsti nel kit di questo progetto
Visto che per vedere realizzato il progetto, ci vorranno alcuni anni, quali saranno le conseguenze per i viaggiatori che utilizzano questa tratta (in termini di disservizi)? Come verranno assistite le persone che viaggiano verso Milano e Genova? La linea esistente può continuare ad essere in attività? O ci saranno dei disservizi?	Associazione pendolari Tortona (Incontro pubblico, Tortona, 24/10/2022)	Non verrà mai interrotto il servizio durante i lavori, ma verranno solo spostati i treni su alcuni binari per permettere la realizzazione dell'intervento. Alcuni momenti puntuali possono richiedere delle soggezioni (momenti in cui la linea viene temporaneamente interrotta) al massimo di pochi giorni, ma verrà fornito servizio sostitutivo.
Perchè non è in corso l'intervento di quadruplicamento nella tratta Voghera-Pavia? quando sarà effettuato?	Simone Verni, cittadino pendolare e Consigliere Regionale Lombardia (Incontro pubblico, Voghera, 26/10/22)	La tratta Voghera Pavia è in una fase precedente a quella della Tortona Voghera, quindi i tempi sono ancora da definire.
Come RFI vi siete battuti per rendere l'ambiente più godibile, ma vede una incongruità con il fatto che è stato messo da parte il trasporto sanitario su ruota. Ad esempio, nella stazione di Voghera i disabili non possono scendere perché non ci sono gli ascensori. Se si crea l'alta velocità a Voghera chiedo che si faccia traccia del famoso treno Voghera Roma.	Salvatore Ciccio, Direttore del Museo Pessina ed ex ferroviere (Incontro pubblico, Voghera, 26/10/22)	Non sono interventi previsti nel kit di questo progetto
Chiedo maggiori dettagli circa la velocità in rango C. Nello specifico: 1) nei dibattiti si accennava a velocità ammesse pari a 200/250 km/h. In che caso sarà a 250 km/h? 2) nelle tavole progettuali riportate nel Vs. Sito web si fa riferimento solo a velocità pari a 200 km/h, mai accennando quindi i 250 km/h; in virtù del fatto che ciò sembrerebbe in contrasto con le dichiarazioni riportate durante il dibattito, relativamente al tema "velocità" le indicazioni degli elaborati stessi sono da intendersi superate? 3) a pag 17 di questo elaborato https://condivisionext.rfi.it/mimse/Documenti%20condivisi/PFTE%20Quadruplicamento%20Tortona%20-%20Voghera/02.ESERCIZIO/IQ0101R16RGES0001001A.pdf si riportano le velocità attuali per km, con un esaustivo diagramma. A pag 22 le medesime velocità ad intervento ultimato. Se questo elaborato fosse ancora valido emergerebbe un notevole peggioramento delle velocità di uscita a Tortona e di ingresso a Voghera, passando da 160 km/h a 100 km/h, che impatterebbe enormemente sui tempi recuperati dal nuova infrastruttura, vanificandone gran parte dei benefici conseguiti. È pertanto veritiero il declassamento di velocità, in quelle porzioni di linea, da 160 a 100 km/h?	Marco Gambasio – (contributo ricevuto via email il 29/11/22)	Al momento il progetto è in una fase di progettazione preliminare e si potranno avere informazioni di dettaglio sui vari tratti durante la fase esecutiva. A seguito delle indicazioni raccolte durante il DP, RFI potrà valutare una variante di progetto. L'ipotesi dello spostamento della linea, dalle prime analisi, potrebbe permettere una velocità di tracciato superiore; per contro la variante non permetterebbe di fare servizio a Pontecurone dai nuovi binari.

CONSUMO DI SUOLO, IMPATTO AMBIENTALE, BARRIERE ACUSTICHE, PROGETTO DI AMBIENTAZIONE		
Domanda/osservazione	Proponente	Risposta
Si può realizzare il quadruplicamento in aderenza ai binari presenti, al fine di ridurre l'utilizzo di aree e creare meno variazioni della viabilità esistente?	Mario Trovamala (Incontro pubblico, Tortona, 24/10/2022)	Il progetto presentato nel PFTE privilegia questa opzione per contenere il consumo di suolo.
Si evidenzia la necessità di una approfondita valutazione, con l'applicazione degli strumenti della VAS (Valutazione Ambientale Strategica), degli effetti sul territorio causati dal progetto, in un'area che peraltro presenta aspetti ambientali particolari, legati alla prossimità di corridoi ecologici, aspetti di criticità idrogeologici, forte antropizzazione;	Circolo Legambiente Voghera Oltrepò (Incontro pubblico Voghera, 26/10/2022 e contributo via PEC/mail arrivato il 2/11/2022)	È stato redatto uno Studio di impatto ambientale
Si evidenzia la necessità di una verifica progettuale per dotare laddove possibile i circa 18 km di barriere antirumore previsti di pannelli fotovoltaici, ad ottimizzazione del progetto	Circolo Legambiente Voghera Oltrepò (Incontro pubblico Voghera, 26/10/2022 e contributo via PEC/mail arrivato il 2/11/2022)	Non sono interventi previsti nel kit di questo progetto
Dove sono collocate le aree verdi sul tratto vogherese? è possibile aumentarle?	Antonio Marfi (Incontro pubblico, Voghera, 26/10/22)	Le aree verdi sono rappresentate nella slide "Opere a verde - Comune di Voghera – sintesi generale " Le aree possono essere modificate anche in relazione a proposte e indicazioni raccolte durante il percorso di DP e il rapporto con gli enti locali.
Nella tavola 9 dello Studio Acustico del PFTE – planimetria di localizzazione dei ricettori censiti, le due palazzine condominiali di via Bandirola 31 [Voghera] risultano classificate come VO-E 0232/4. Nel foglio 149 della Relazione generale questa indicazione prevede una barriera antirumore di 3 metri per una lunghezza di 360 metri (lato binario pari). E' evidente, quindi, la preoccupazione dei condòmini per un pesante impatto dei lavori in termini di elevato livello di rumorosità, vibrazioni, dispersione di polveri e materiali, ecc... -Quali interventi antirumore/antivibrazioni specifici, per il tratto che riguarda l'area condominiale e le fasce successive limitrofe, sono previsti nell'ambito dei lavori di allestimento e successivamente alla realizzazione dell'opera? Le possibili barriere sono permanenti o verranno sostituite dopo il completamento dell'opera da altre realizzazioni? -Quali interventi a verde di mitigazione/compensazione e su quale fascia di rispetto, sono previsti e con quali distanze/fasce di rispetto dall'area condominiale?	Antonio Corbeletti (contributo ricevuto via mail il 01/11/2022)	Lo studio acustico per la fase di esercizio ha previsto l'inserimento di Barriere Antirumore a protezione sia delle palazzine di Via Bandirola, che per gli altri edifici disposti lungo la via. L'estensione della barriera in tale tratto è di ca 728m ed ha un'altezza pari a 7.5m da pf. A seguito di tale intervento di mitigazione i livelli acustici attesi in facciata alle palazzine di Via Bandirola n.31 sono al di sotto dei limiti imposti dalla normativa vigente (DPR459/98). Lo studio vibrazionale per la fase di esercizio non ha evidenziato criticità e quindi non sono stati previsti ulteriori interventi di mitigazione per le vibrazioni prodotte dal traffico ferroviario. Nelle vicinanze di via Bandirola non sono previsti attualmente opere a verde.
Avremmo bisogno di alcuni chiarimenti in merito alle barriere antirumore. Dalla documentazione che ci avete reso disponibile, nella sezione: PFTE Quadruplicamento Tortona - Voghera : 11.MITIGAZIONE ACUSTICA E VIBRAZIONALE - PDF IQ0101R22P61M0004019A, si evince che nella nostra proprietà di via A. Cignoli 90 a Voghera, sono state previste delle barriere acustiche di 2 metrature diverse. Come da estratto allegato, in cui abbiamo evidenziato in giallo la proprietà, una prima barriera è di altezza 4 metri (colore verde), e solo una piccola parte di altezza 9 metri (colore arancione). Considerando che già attualmente il rumore è decisamente forte, (motivo per cui avevamo già pensato di rivolgerci all'ARPA per le misurazioni acustiche) con l'incremento del traffico ferroviario non sarebbe più indicata la barriera di 9 metri per tutto il lato confinante con la ferrovia ?. (Mi riferisco ovviamente alla nostra pertinenza). Inoltre vorremmo sapere se l'altezza della barriera viene conteggiata a partire dal binario o da sotto la massicciata . Ringraziando rimaniamo in attesa di un vs cortese riscontro in merito	Anna Ziccardi e Stefano Vicini Sozzani (contributo ricevuto via email il 12/1/23)	

Domanda/osservazione	Proponente	Risposta
<p>Installazione sperimentale energia eolica</p> <p>Osservazioni relative alla realizzazione di una installazione sperimentale per la produzione di energia da fonte rinnovabile nell'ambito della transizione energetica. Nella relazione IQ0101R27RGS0000001A "ELEMENTI DI SOSTENIBILITÀ DEL PROGETTO", in premessa viene riportato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nello scenario globale complesso che richiede un impegno collettivo per il raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile definiti dall'Agenda 2030 dell'ONU, le opere infrastrutturali rappresentano un'occasione concreta per supportare la crescita dei Territori e delle Comunità interessate in quanto elementi generativi capaci di innescare nuove dinamiche di sviluppo economico, sociale e ambientale. - In quest'ottica, il presente documento intende offrire una lettura chiara sulle potenzialità correlate alla realizzazione del Quadruplicamento Tortona-Voghera di generare valore con particolare riferimento alla capacità del Progetto di contribuire al raggiungimento dei target europei di riduzione delle emissioni e di progressiva decarbonizzazione della mobilità. Letto quanto sopra, l'occasione della costruzione della nuova linea AC/AV di quadruplicamento della tratta Tortona-Voghera, nell'attuale contesto della transizione energetica, potrebbe offrire lo spunto di verificare quali attività potrebbero portare benefici in termini energetici e di mitigazione dei cambiamenti climatici. <p>La possibilità offerta potrebbe essere quella di esplorare l'integrazione nei sistemi elettrici della produzione elettrica intermittente del solare e dell'eolico, grazie alla rivoluzione digitale e all'intelligenza delle reti, partecipando così alla indipendenza energetica. La ricerca di nuove idee da mettere in campo per creare risorse necessarie per l'indipendenza e la transizione energetica porta ad esporre alcune osservazioni al riguardo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nei documenti del progetto da me visionati, non viene esposta alcuna realizzazione di impianto fotovoltaico né sulle nuove costruzioni nelle stazioni né sulle barriere antirumore (come avviene in alcuni tratti autostradali); - Si potrebbe verificare la possibilità di realizzare una installazione sperimentale per effettuare delle prove di produzione di energia con macchine eoliche azionate dallo spostamento d'aria prodotto dal passaggio dei treni in velocità nella tratta compresa tra la galleria di scavalco e Pontecurone. 	<p>Giorgio Rivabella (contributo ricevuto via mail 22/11/2022)</p>	<p>Non sono interventi previsti nel kit di questo progetto</p>

SICUREZZA IDRAULICA

Domanda/osservazione

Proponente

Risposta

Lungo la SR 10, nei pressi dell'abitato di Villa, in caso di precipitazioni eccezionali si forma all'altezza del Ponte Romano sul torrente Grue un accumulo di acqua, che non riesce a trovare sfogo attraverso il passaggio sottostante il ponte e quindi l'acqua esonda sia a destra che a sinistra del torrente. In particolare si genera un flusso di piena a monte del ponte che arriva fino al Rio Calvenza, corso d'acqua che è in grado di smaltire le Precipitazioni del proprio bacino, mentre non è in grado di assorbire questo nuovo carico. Il flusso di piena continua quindi a defluire attraverso una porzione che è più depressa rispetto al Rio, andando ad allagare tutto il territorio oltre la statale e impattare sulla ferrovia e finendo la > propria corsa nel sottopasso all'inizio del paese che funge da sifone e che salva Pontecurone dalla potenziale inondazione.

Una possibile soluzione potrebbe essere provare a ampliare il varco in corrispondenza del ponte della SR 10, in modo da aumentare la sezione idraulica all'altezza del ponte e, al contempo, ridimensionare e mantenere con continuità i tombini sottostanti la ferrovia.

Al fine di raddoppiare la sezione idraulica, si segnala la disponibilità da parte della proprietà di cedere gratuitamente 15/30metri di terreno che si trova a valle del ponte per rendere possibile il raddoppio del passaggio dell'acqua attraverso l'inserimento di 4 o 5 sifoni che agevolino il passaggio della piena.

Le condizioni che si generano in concomitanza con i sempre più frequenti eventi di piovosità estrema, trasformano il ponte sul torrente Grue in un varco idraulico "critico", prima anche se non unica causa scatenante le numerose esondazioni in quell'area (cinque eventi significativi dal '75 ad oggi).

L'innaturale percorso delle acque di esondazione, indotto dai due "argini" artificiali rappresentati dalla statale a monte e dal tracciato della linea ferroviaria a valle, portano al coinvolgimento di un'area alle porte del centro abitato di Pontecurone ed al fortunoso deflusso attraverso il sottopasso "sifone" ad oltre due chilometri dal punto di origine dell'esondazione. Detti "argini" danno forma ad un "corridoio" obbligato tra la statale e la linea ferroviaria con un angolo di circa 45° rispetto alla naturale pendenza del piano di campagna seguita dalle acque di superficie.

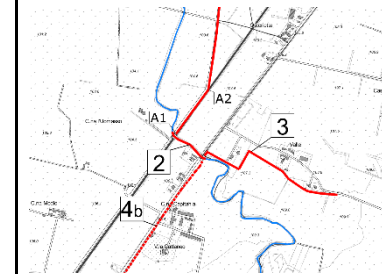
Risulta facile osservare che in assenza delle suddette opere di origine antropica le acque del torrente Grue non potrebbero mai raggiungere l'abitato di Pontecurone. Grande importanza rappresentano dunque gli interventi che andranno realizzati sul ponte della statale oltre al rifacimento delle sponde e pulizia dell'alveo dei tratti di torrente Grue e rio Calvenza compresi tra la statale e la linea ferroviaria, ed al rifacimento/ridimensionamento ed ove possibile all'incremento numerico dei passaggi di scarico che attraversano la linea ferroviaria ad oggi parzialmente o completamente ostruiti.

PER MAGGIORI DETTAGLI SI RIMANDA AL CONTRIBUTO SCRITTO INTEGRALE PUBBLICATO NEI QUADERNI DEGLI ATTORI CON RIMANDI AL PFTE

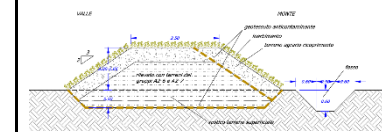
Luigi Cairo e Giorgio Rivabella (Intervista in data 25/10/2022 e contributo arrivato via mail in data 27 e 28/10/2022)

Si conferma lo scenario di esondazione descritto nell'osservazione, verificatosi nei recenti eventi alluvionali e risultante dalle simulazioni numeriche idrauliche sviluppate nel corso della progettazione.

Si segnala che la Regione Piemonte (*Difesa Suolo*), tramite l'incarico affidato a "Anselmo Associati" (con cui Italferr si è interfacciata durante lo sviluppo del progetto di quadruplicamento), sta definendo e progettando una serie di interventi di mitigazione del rischio idraulico nella zona. A tal proposito, nella figura seguente è riportato uno stralcio della corografia degli interventi (elaborato IDS1208-2-3) previsti da Regione Piemonte in corrispondenza dell'abitato di Valle (Villa ?), ovvero del ponte della SR10 sul Torrente Grue.



In particolare, l'intervento denominato "3", che consiste in un manufatto/argine di contenimento, ha la funzione di salvaguardare/"proteggere" l'abitato di Valle, ma al tempo stesso evita che le acque esondate dal Torrente Grue confluiscono nel Torrente Calvenza, "scorrendo" in destra idraulica lungo il rilevato della SR10.



Con l'intervento denominato "2" si prevede invece di ricalibrare l'alveo del Torrente Grue per limitare le esondazioni nella zona interclusa tra ferrovia e SR10.

<p>Osservazioni inerenti alle aziende agricole di proprietà del Signor Luigi Cairo TEMI</p> <p>1) Rischio di allagamento dell'azienda agricola La Rovere per esondazione del torrente GRUE e come diretta conseguenza del rio CALVENZA.</p> <p>2) Attraversamento della condotta per l'acqua irrigua prelevata dai pozzi adiacenti l'azienda La Rovere e destinata ai terreni dell'azienda Cabella (priva di pozzi) Tavola di progetto: IQ0101R26P6IF0001015A Questo documento per portare a vostra conoscenza la situazione attuale, ante operam, e quella che si verrà a creare, post operam, dopo la costruzione del quadruplicamento. Situazione Ante Operam:</p> <p>1)Per quanto riguarda la parte idraulica si evidenzia che in caso di esondazione del Torrente Grue si viene a formare lungo il rilevato ferroviario esistente, per effetto diga, un'area di allagamento, sia per la scarsa manutenzione dei tombini di attraversamento sia per la sezione non idonea a ricevere la maggior quantità d'acqua causata dell'esondazione del torrente Grue, che ha inizio dal torrente Grue e termina in corrispondenza del sottopasso di Strada Piccagallo che agendo da sifone porta l'acqua al di là del rilevato ferroviario salvaguardando così il paese di Pontecurone.</p> <p>La Tavola Rio Calvenza ante operam IQ0101R09P6ID0002003A non arriva al sottopasso di Strada Piccagallo perché si interrompe prima Le foto a seguire riprendono l'area che comprende la cascina "La Rovere" ex "C. Bogiassa" Strada di accesso alla cascina "La Rovere" vista della S.R.10 Strada accesso cascina "La Rovere" in prossimità dei fabbricati Strada di accesso alla cascina "La Rovere" vista dalla ferrovia, si nota la rampa di accesso al dismesso passaggio a livello, con in adiacenza la recinzione della cascina "La Rovere", che fa da barriera all'acqua e forma il lago tra la ferrovia e l'inizio della rampa costringendo l'acqua ad entrare nell'area cortilizia aziendale allagando i fabbricati. Strada di accesso al dismesso passaggio a livello adiacente al cancello d'ingresso della cascina "La Rovere". Si nota che l'acqua si accumula tra il rilevatoferroviario e la radice della rampa di accesso al dismesso passaggio a livello per poi invadere le aree cortilizie della cascina, allagare le cantine, i granai, i capannoni per il ricovero mezzi agricoli e i depositi di fertilizzanti per proseguire verso il sottopasso di Strada Piccagallo. In questa foto si vedono le aree cortilizie allagate</p> <p>2)Parte delle acque dopo aver invaso le aree della cascina "La Rovere" e allagato i vari fabbricati destinati al ricovero di prodotti agricoli, materiali e macchinari defluiscono per quanto accettabile dal tombino circolare esistente. Le acque che non riescono a defluire inondano i fabbricati, attraversano le aree cortilizie e proseguono verso Pontecurone al piede della scarpata ferroviaria scaricando, per quanto ricevibile, nei tombini esistenti, analoghi a quello della foto sopra, fino a raggiungere il sottopasso di Strada Piccagallo che, agendo da sifone, raccoglie tutta l'acqua rimanente interrompendo così la corsa dell'acqua verso il paese di Pontecurone.</p> <p>3)Le cascine "La Rovere" e "Cabella", essendo entrambi dello stesso proprietario, sono coltivate in parallelo e hanno un unico impianto di irrigazione alimentato da due pozzi ubicati nelle aree della cascina "La Rovere". Per poter irrigare i terreni della cascina "Cabella" vengono inseriti, al bisogno, dei tubi zincati di irrigazione nel tombino circolare adiacente la rampa del dismesso passaggio a livello in quanto, se pur con difficoltà a causa del diametro e della lunghezza, consente l'inserimento a spinta manuale dei tubi zincati.</p> <p>4)Il passaggio, per il collegamento tra le due cascine, pedonale/veicolare e con i mezzi meccanici agricoli avviene tramite il sottopasso di Strada Piccagallo.</p> <p>5) La visuale dei terreni di proprietà, non essendoci ostacoli o barriere adiacenti alla ferrovia, è libera e permette di controllare a distanza i terreni stessi con le relative lavorazioni.</p> <p>Situazione Post Operam: immagine</p> <p>1)Per quanto riguarda la parte idraulica e soprattutto la causa generatrice dell'esondazione del Torrente Grue si deve fare riferimento alle osservazioni inviate in data 28/10/2022. In particolare, alla realizzazione, nel Torrente Grue, di un tombino adiacente a quello esistente sotto la S.R.10 (indicativamente rappresentato nella foto sotto)</p> <p>In modo da ottenere una sezione idraulica analoga a quella del tombino scatolare esistente sotto l'attuale linea ferroviaria come rappresentato nella foto di seguito riportata. Per quanto riguarda invece la rimozione delle cause dell'allagamento dell'area della cascina "La Rovere" potrebbe essere</p>	<p>Luigi Cairo e Giorgio Rivabella (Intervista in data 25/10/2022 e contributo arrivato via mail in data 8/11/2022)</p>	<p>L'intervento proposto dai Sig.ri Cairo e Rivabella (ovvero l'inserimento di 4 o 5 sifoni nel rilevato della SR10) dovrebbe/potrebbe quindi essere valutato nell'ambito degli interventi previsti da / che prevede di realizzare <i>Regione Piemonte</i>. Infine, relativamente "all'incremento numerico dei passaggi di scarico che attraversano la linea ferroviaria.....", è stata un'ipotesi inizialmente presa in considerazione ma non perseguita perché comporterebbe un incremento dei livelli idrici e delle aree di esondazione (e quindi della pericolosità idraulica) nelle zone vallive, non ammissibile dalle norme generali di compatibilità idraulica della pianificazione di bacino vigente.</p> <p>Come da normativa vigente gli edifici ad uso abitativo sono considerati ricettori e quindi da mitigare affinché i livelli acustici in facciata post mitigazione risultino al di sotto dei limiti di norma (DPR 459/98). Nelle successive fasi progettuali di maggior dettaglio verranno comunque effettuati ulteriori accertamenti sulla corretta destinazione d'uso.</p>
--	---	--

opportuno asportare la rampa del passaggio livello dismesso in modo da poter rendere continuo il fosso al piede della scarpata dell'attuale rilevato ferroviario e aumentare la sezione del tombino in laterizio esistente, attualmente circa 600 mm. In questo modo sarebbe eliminata la barriera che causa l'allagamento dell'area della cascina.

Inoltre, per riqualificare ed omogeneizzare al nuovo tombino quello circolare esistente, ormai in avanzato stato di degrado essendo un manufatto in laterizio datato, e per agevolare le operazioni di irrigazione tra i pozzi della cascina "La Rovere" e i campi della cascina "Cabella" si chiede se possibile realizzare al Km 61+886 in sostituzione dell'opera IN55 Prolungamento Circolare Dint1500mm – (che essendo il prolungamento del datato tombino attuale in mattoni in stato di avanzato degrado e del diametro circa 600mm sarebbe sempre sottoposto alla strozzatura di monte) un'opera analoga alla IN57 Tombino Scatolare 3.0 x 1.5 m- prevista al Km 62+159. Sarebbe così superata la criticità causata dall'avanzamento del degrado della struttura in laterizio, si renderebbe omogeneo il diametro dell'opera e si realizzerebbe una migliore condizione per la stesura dei tubi di irrigazione, unica fonte di approvvigionamento di acque irrigue per i terreni di pertinenza dell'azienda Cabella considerando anche che il nuovo tombino si allungherà passando dalla lunghezza attuale di circa 20 mt alla futura di circa 34 mt, quasi doppio rispetto a quello esistente.

Immagine Sezione trasversale progressiva 61800

Immagine Sezione trasversale progressiva 61900

2) Per mantenere lo stesso campo visivo tra le due proprietà, in considerazione che gli immobili sono abitati solo occasionalmente durante gli orari di lavoro agricolo, quindi, la presenza di personale è per la quasi totalità del tempo nei campi e con uso di macchinari, si potrebbe evitare di installare le barriere antirumore come indicate nella TAV. IQ01 01 R 26 P6 IF0001 015 A che, salvo errori, dovrebbero corrispondere ad un tratto di mt 196 – h 3 mt lato Nord e mt 195 h 6 mt lato sud.

PER MAGGIORI DETTAGLI SI RIMANDA AL CONTRIBUTO SCRITTO INTEGRALE PUBBLICATO NEI QUADERNI DEGLI ATTORI CON RIMANDI AL PFTE

Osservazioni inerenti alle aziende agricole di proprietà del Signor Luigi Cairo
TEMI

1) Rischio di allagamento dell'azienda agricola La Rovere per esondazione del torrente GRUE e come diretta conseguenza del rio CALVENZA.

2) Attraversamento della condotta per l'acqua irrigua prelevata dai pozzi adiacenti l'azienda La Rovere e destinata ai terreni dell'azienda Cabella (priva di pozzi) - Tavola di progetto: IQ0101R26P6IF0001015A

Questo documento per portare a vostra conoscenza la situazione attuale, ante operam, e quella che si verrà a creare, post operam, dopo la costruzione del quadruplicamento.

Situazione Ante Operam:

1) Per quanto riguarda la parte idraulica si evidenzia che in caso di esondazione del Torrente Grue si viene a formare lungo il rilevato ferroviario esistente, per effetto diga, un'area di allagamento, sia per la scarsa manutenzione dei tombini di attraversamento sia per la sezione non idonea a ricevere la maggior quantità d'acqua causata dall'esondazione del torrente Grue, che ha inizio dal torrente Grue e termina in corrispondenza del sottopasso di Strada Piccagallo che agendo da sifone porta l'acqua al di là del rilevato ferroviario salvaguardando così il paese di Pontecurone.

La Tavola Rio Calvenza ante operam IQ0101R09P6ID0002003A non arriva al sottopasso di Strada Piccagallo perché si interrompe prima

Le foto a seguire riprendono l'area che comprende la cascina "La Rovere" ex "C. Bogiassa"

Strada di accesso alla cascina "La Rovere" vista della S.R.10

Strada accesso cascina "La Rovere" in prossimità dei fabbricati

Strada di accesso alla cascina "La Rovere" vista dalla ferrovia, si nota la rampa di accesso al dismesso passaggio a livello, con in adiacenza la recinzione della cascina "La Rovere", che fa da barriera all'acqua e forma il lago tra la ferrovia e l'inizio della rampa costringendo l'acqua ad entrare nell'area cortilizia aziendale allagando i fabbricati.

Strada di accesso al dismesso passaggio a livello adiacente al cancello d'ingresso della cascina "La Rovere". Si nota che l'acqua si accumula tra il rilevato ferroviario e la radice della rampa di accesso al dismesso passaggio a livello per poi invadere le aree cortilizie della cascina, allagare le cantine, i granai, i capannoni per il ricovero mezzi agricoli e i depositi di fertilizzanti per proseguire verso il sottopasso di Strada Piccagallo.

In questa foto si vedono le aree cortilizie allagate

2) Parte delle acque dopo aver invaso le aree della cascina "La Rovere" e allagato i vari fabbricati destinati al ricovero di prodotti agricoli, materiali e macchinari defluiscono per quanto accettabile dal tombino circolare esistente.

Le acque che non riescono a defluire inondano i fabbricati, attraversano le aree cortilizie e proseguono verso Pontecurone al piede della scarpata ferroviaria scaricando, per quanto ricevibile, nei tombini esistenti, analoghi a quello della foto sopra, fino a raggiungere il sottopasso di Strada Piccagallo che, agendo da sifone, raccoglie tutta l'acqua rimanente interrompendo così la corsa dell'acqua verso il paese di Pontecurone.

3) Le caschine "La Rovere" e "Cabella", essendo entrambi dello stesso proprietario, sono coltivate in parallelo e hanno un unico impianto di irrigazione alimentato da due pozzi ubicati nelle aree della cascina "La Rovere". Per poter irrigare i terreni della cascina "Cabella" vengono inseriti, al bisogno, dei tubi zincati di irrigazione nel tombino circolare adiacente la rampa del dismesso passaggio a livello in quanto, se pur con difficoltà a causa del diametro e della lunghezza, consente l'inserimento a spinta manuale dei tubi zincati.

4) Il passaggio, per il collegamento tra le due caschine, pedonale/veicolare e con i mezzi meccanici agricoli avviene tramite il sottopasso di Strada Piccagallo.

5) La visuale dei terreni di proprietà, non essendoci ostacoli o barriere adiacenti alla ferrovia, è libera e permette di controllare a distanza i terreni stessi con le relative lavorazioni.

Situazione Post Operam: immagine

1) Per quanto riguarda la parte idraulica e soprattutto la causa generatrice dell'esondazione del Torrente Grue si deve fare riferimento alle osservazioni inviate in data 28/10/2022. In particolare, alla realizzazione, nel Torrente Grue, di un tombino adiacente a quello esistente sotto la S.R.10 (indicativamente rappresentato nella foto sotto)

In modo da ottenere una sezione idraulica analoga a quella del tombino scatolare esistente sotto l'attuale linea ferroviaria come rappresentato nella foto di seguito riportata.

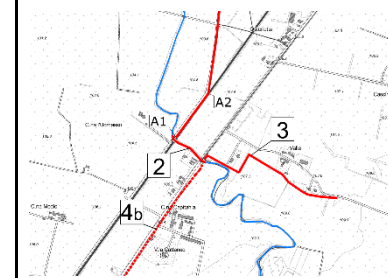
Per quanto riguarda invece la rimozione delle cause dell'allagamento dell'area della cascina "La Rovere" potrebbe essere opportuno asportare la rampa del passaggio livello dismesso in modo da poter rendere continuo il fosso al piede della scarpata dell'attuale rilevato ferroviario e aumentare la sezione del tombino in laterizio esistente, attualmente circa 600 mm. In questo modo sarebbe eliminata la barriera che causa l'allagamento dell'area della cascina.

Inoltre, per riqualificare ed omogeneizzare al nuovo tombino quello circolare esistente, ormai in avanzato stato di degrado essendo un manufatto in laterizio datato, e per agevolare le operazioni di irrigazione tra i pozzi della cascina "La Rovere" e i

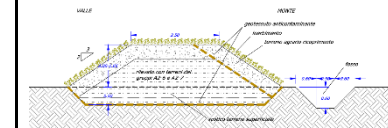
Luigi Cairo e Giorgio Rivabella (Intervista in data 25/10/2022 e contributo arrivato via mail in data 8/11/2022)

si conferma lo scenario di esondazione descritto nell'osservazione, verificatosi nei recenti eventi alluvionali e risultante dalle simulazioni numeriche idrauliche sviluppate nel corso della progettazione.

Si segnala che la Regione Piemonte (*Difesa Suolo*), tramite l'incarico affidato a "Anselmo Associati" (con cui Italferr si è interfacciata durante lo sviluppo del progetto di quadruplicamento), sta definendo e progettando una serie di interventi di mitigazione del rischio idraulico nella zona. A tal proposito, nella figura seguente è riportato uno stralcio della corografia degli interventi (elaborato IDS1208-2-3) previsti da Regione Piemonte in corrispondenza dell'abitato di Valle (Villa ?), ovvero del ponte della SR10 sul Torrente Grue.



In particolare, l'intervento denominato "3", che consiste in un manufatto/argine di contenimento, ha la funzione di salvaguardare/"proteggere" l'abitato di Valle, ma al tempo stesso evita che le acque esondate dal Torrente Grue confluiscono nel Torrente Calvenza, "scorrendo" in destra idraulica lungo il rilevato della SR10.



Con l'intervento denominato "2" si prevede invece di ricalibrare l'alveo del Torrente Grue per limitare le esondazioni nella zona interclusa tra ferrovia e SR10.

L'intervento proposto dai Sig.ri Cairo e Rivabella (ovvero l'inserimento di 4 o 5 sifoni nel rilevato della SR10) dovrebbe/potrebbe quindi essere valutato nell'ambito degli interventi previsti da / che prevede di realizzare Regione Piemonte.

Infine, relativamente "all'incremento numerico dei passaggi di scarico che attraversano la linea ferroviaria....", è stata un'ipotesi inizialmente presa in considerazione ma non perseguita perché comporterebbe un incremento dei livelli idrici e delle aree di esondazione (e quindi della pericolosità idraulica) nelle zone vallive, non ammissibile dalle norme generali di compatibilità idraulica della pianificazione di bacino vigente.

Come da normativa vigente gli edifici ad uso abitativo sono considerati ricettori e quindi da mitigare affinché i livelli acustici in facciata post mitigazione risultino al di sotto dei limiti di norma (DPR 459/98).

Nelle successive fasi progettuali di maggior dettaglio verranno comunque effettuati ulteriori accertamenti sulla corretta destinazione d'uso.

<p>campi della cascina “Cabella” si chiede se possibile realizzare al Km 61+886 in sostituzione dell’opera IN55 Prolungamento Circolare Dint1500mm – (che essendo il prolungamento del datato tombino attuale in mattoni in stato di avanzato degrado e del diametro circa 600mm sarebbe sempre sottoposto alla strozzatura di monte) un’opera analoga alla IN57 Tombino Scatolare 3.0 x 1.5 m- prevista al Km 62+159. Sarebbe così superata la criticità causata dall’avanzamento del degrado della struttura in laterizio, si renderebbe omogeneo il diametro dell’opera e si realizzerebbe una migliore condizione per la stesura dei tubi di irrigazione, unica fonte di approvvigionamento di acque irrigue per i terreni di pertinenza dell’azienda Cabella considerando anche che il nuovo tombino si allungherà passando dalla lunghezza attuale di circa 20 mt alla futura di circa 34 mt, quasi doppio rispetto a quello esistente.</p> <p>Immagine Sezione trasversale progressiva 61900</p> <p>2)Per mantenere lo stesso campo visivo tra le due proprietà, in considerazione che gli immobili sono abitati solo occasionalmente durante gli orari di lavoro agricolo, quindi, la presenza di personale è per la quasi totalità del tempo nei campi e con uso di macchinari, si potrebbe evitare di installare le barriere antirumore come indicate nella TAV. IQ01 01 R 26 P6 IF0001 015 A che, salvo errori, dovrebbero corrispondere ad un tratto di mt 196 – h 3 mt lato Nord e mt 195 h 6 mt lato sud.</p> <p><i>PER MAGGIORI DETTAGLI SI RIMANDA AL CONTRIBUTO SCRITTO INTEGRALE PUBBLICATO NEI QUADERNI DEGLI ATTORI CON RIMANDI AL PFTE</i></p>		
<p>Osservazioni sulle opere di drenaggio delle acque di piattaforma e di attraversamento del rilevato.</p> <p>Analizzando la Tav. di progetto IQ0101R26BBID0000001A, che si riporta per comodità di lettura, risulta evidente come il canale drenante ricettore dei collettori in PVC Ø315 risulti tra la rete ed il rilevato ferroviario impedendo così a chiunque di fare manutenzione al canale drenante. Il canale, in questo modo, rimarrà nel tempo alla mercé degli eventi, non potrà essere raggiunto dagli agricoltori frontisti per interventi di pulizia e decespugliatura e di conseguenza la manutenzione annuale rimarrà totalmente a carico di RFI.</p> <p>Osservazione: si chiede di verificare la possibilità di riposizionare la recinzione metallica spostandola dall’attuale posizione prevista dal PFTE a quella sulla banchina compresa tra il piede scarpata del rilevato ferroviario al ciglio del fosso drenante.</p> <p>Osservazione sulle opere di attraversamento circolari e scatolari.</p> <p>Dalla relazione IQ0101R26RIID0002002A si evince che oltre ai fornicci e ai tombini di progetto, sono stati previsti nuovi fossi atti a riprodurre i naturali percorsi di drenaggio esistenti a valle degli attraversamenti.</p> <p>Nella Tav. IQ0101R26C4ID0001007A sono riportate le opere di attraversamento tra la progressiva km. 61+612 attraversamento IN54-Dint. 1500mm e la progressiva km. 62+472 attraversamento IN58-Dint. 1500mm.</p> <p>Dalla Tav. IQ0101R26P6ID0002005A si rileva che le opere di attraversamento non scaricano nel fosso drenante ma interrompono il fosso drenante e vanno a scaricare nei fossi naturali come viene riportato nelle Tavole “OPERE IDRAULICHE DI ATTRAVERSAMENTO” tombini circolari IQ0101R26BBIN0000001A e tombini scatolari IQ0101R26BBIN0000002A.</p> <p>Analizzando singolarmente le opere che interessano il tratto si osserva che:</p> <p>-IN54-Dint. 1500mm km. 61+612 compreso tra i fossi F31 e F32</p> <p>Il progetto prevede il prolungamento con Ø1500mm che sottopassa anche l’adeguamento della strada Cavallerezza. Trattasi del prolungamento di uno scarico sotto la vecchia ferrovia con diametro Ø 800mm che scarica nel fosso, trapezoidale 0,50x0,50 di nuova realizzazione a servizio della strada. Le osservazioni che esponiamo sono relative: 1) alla differenza di diametro tra l’esistente Ø 800mm e il prolungamento Ø1500mm; 2) il tombino da 1500mm scarica ortogonalmente nel fosso trapezoidale in terra 0,50x0,50. Si chiede, se possibile, realizzare un nuovo tombino Ø1500mm sotto tutto il rilevato ferroviario posizionandolo in linea con il fosso di strada Cavallerezza. Di conseguenza andrebbero modificate anche lunghezze di F31 e F32.</p> <p>-IN55-Dint. 1500mm km. 61+886 compreso tra i fossi F32 e F33</p> <p>Per questo attraversamento, che si trova tra le cascine di proprietà del Sig. Cairo, si chiede, se possibile, di invertire la posizione con l’attraversamento IN56 come motivato nelle “Osservazioni inerenti alle aziende agricole di proprietà del Signor Luigi Cairo” già presentata dal Sig. Luigi Cairo in data 08/11/2022.</p> <p>In questo caso il tombino scatolare di attraversamento scaricherebbe le acque nel fosso esistente a lato della strada di accesso alla cascina Cabella.</p> <p>-IN56-3.0x1.5m km. 61+978 compreso tra i fossi F33 e F34</p> <p>Questo attraversamento richiede la realizzazione di un nuovo tratto di fosso per raccordare lo scarico al fosso naturale esistente sul confine di due proprietà. Avendo chiesto l’inversione di posizione con l’attraversamento IN55 la sezione di scarico non sarebbe più quella prevista con tombino scatolare di 3.0x1.5m ma diventerebbe Ø1500mm.</p> <p>Osservazione: visto la realizzazione del tombino in questa posizione, che richiede la realizzazione di un fosso naturale di raccordo nel campo con conseguente consumo di terreno agricolo comprendente anche la fascia praticamente inutilizzabile inclusa tra il fosso di scarico del tombino e il fosso drenante con modifica peggiorativa della geometria del campo che riduce l’operatività dei mezzi agricoli, si chiede di traslare, se possibile, il tombino in dirittura del fosso naturale esistente sul confine</p>	<p>Luigi Cairo e Giorgio Rivabella (contributo ricevuto via mail 24/11/2022</p>	

delle proprietà.

-IN57-Dint. 1500mm km. 62+159 compreso tra i fossi F34 e F35

In questo caso c'è una discordanza tra la Tav. IQ0101R26C4ID0001007A (sopra) che indica un tombino Ø1500mm e la Tav. IQ0101R26P6ID0002005A (sotto) che indica uno scatolare 3,0x1,5m.

In ogni caso, nel rispetto di quella che sarà la soluzione da adottare in funzione dei calcoli idraulici, sarebbe da costruire il fosso che raccorda il tombino con il fosso in adiacenza alla strada vicinale.

Osservazione: visto che in questo caso non si tratta della costruzione in prolungamento di un attraversamento attualmente esistente sotto la vecchia linea ferroviaria ma di una nuova costruzione che interessa tutto il rilevato ferroviario, vecchio e nuovo, si chiede, sempre se possibile, di non realizzare questa costruzione. Questa richiesta è dettata oltre che dalla indispensabile realizzazione del fosso di scarico che dovrà essere realizzato e dovrà; o attraversare il campo dividendolo oppure andare a raggiungere il fosso del tombino IN56 oppure creare un fosso dedicato verso le case da demolire per poi proseguire, in adiacenza alla stradina in disuso, verso il fosso adiacente la strada vicinale che, in ogni caso, dovrà andare l'acqua dei tombini IN55, IN56, IN57 e IN58.

- IN58-Dint. 1500mm km. 62+472 compreso tra i fossi F35 e F36

- Anche in questo caso si tratta di realizzare il prolungamento di un attraversamento esistente sotto l'attuale ferrovia. La tratta Tortona Voghera è entrata in esercizio nel 1858 (non conosco se il rilevato ferroviario sia stato rinnovato negli anni successivi) e lo sbocco dell'attraversamento esistente si presenta come nelle foto qui sotto riportate. Attualmente, come si vede, l'attraversamento esistente, che passa anche sotto la strada campestre, è in laterizio (tecnica in uso nel periodo di costruzione) con diametro di circa 80 cm dentro il quale successivamente è stato infilato un tubo in materiale plastico diametro circa 30 cm.

PER MAGGIORI DETTAGLI SI RIMANDA AL CONTRIBUTO SCRITTO INTEGRALE PUBBLICATO NEI QUADERNI DEGLI ATTORI CON RIMANDI AL PFTE