

Deliberazione della Giunta Regionale 29 dicembre 2016, n. 25-4499

Espressione di competenza regionale ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale e della positiva intesa sulla localizzazione, ai sensi degli artt 165, 167, c.5, 169 e dell'art. 183 del DLgs. 163/2006 inerente il "Progetto definitivo di Variante dell'Interconnessione di Novi Ligure Alternativa allo Shunt" della Linea Ferroviaria AV/AC Terzo Valico dei Giovi.

A relazione degli Assessori Valmaggia, Balocco:

Premesso che:

con DGR n. 56-9903 del 08.07.2003 la Regione Piemonte ha espresso parere favorevole ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale di competenza statale in merito al progetto preliminare di "Tratta A.C. Milano Genova - Terzo Valico", presentato dalla Società ITALFERR S.p.A., ed ha ritenuto sussistenti i presupposti per il rilascio dell'intesa sulla relativa localizzazione;

il progetto preliminare del "Terzo Valico" è stato approvato con Delibera CIPE n. 78/2003;

con DGR n. 20-13203 del 03-08-2004 la Regione Piemonte ha espresso positiva intesa ai sensi dell'art. 3, comma 9 del d.lgs. n. 190 del 20.08.2002 sul progetto: "Cunicoli esplorativi Val Lemme e Castagnola situati nei Comuni di Voltaggio e Fraconalto";

con DGR n. 22-1811 del 19.12.2005 la Regione Piemonte ha espresso parere favorevole di competenza sul progetto definitivo "Terzo Valico dei Giovi";

il progetto definitivo del "Terzo Valico" che prevede la realizzazione dello "Shunt di Novi Ligure" è stato approvato con Delibera CIPE n. 80/2006;

in ottemperanza alla prescrizione n. 6 - Integrazioni progettuali della Delibera CIPE n. 80/2006, il Consorzio COCIV ha redatto lo "Studio di fattibilità per l'eliminazione dello Shunt" e, conseguentemente, la Società RFI S.p.A. ha richiesto al Consorzio COCIV di predisporre la progettazione definitiva.

In data 27.01.2016, con nota prot. EP/AP/AO/GP/pm/00441/16 del 27.01.2016, il Consorzio COCIV ha presentato istanza per l'avvio della procedura di VIA di competenza statale, ai sensi degli artt. 165 e 167, comma 5 e dell'art. 183 del d.lgs. 163/2006, sul Progetto definitivo di Variante dell'Interconnessione di Novi Ligure Alternativa allo Shunt in oggetto, presentando contestualmente alla Regione Piemonte lo Studio di impatto ambientale e gli elaborati progettuali relativi al suddetto Progetto Definitivo.

Successivamente, in data 8 febbraio 2016, il proponente ha pubblicato l'avviso al pubblico sui quotidiani: "La Repubblica edizione nazionale", "La Repubblica edizione locale di Genova" e "La Stampa, edizione locale di Alessandria".

Con successiva nota prot. AND.TV.0008540.16 in data 09.02.2016 la Società ITALFERR inviava al Settore Infrastrutture strategiche della Direzione regionale Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica il Progetto Definitivo (su supporto informatico) della "Variante di Interconnessione di Novi Ligure (AL)", facendo riferimento all'iter autorizzativo di cui all'art. 168, comma 2 del d.lgs. 163/2006, ai fini del suo deposito ai sensi dell'art. 166, c. 2, del d.lgs. 163/2006 e s.m.i.

Con nota prot. EP/AP/GP/PG/pm/00768/16 del 12.02.2016 il Consorzio COCIV trasmetteva alla struttura scrivente gli elaborati progettuali su supporto informatico del Progetto Definitivo di Variante di Interconnessione di Novi Ligure Alternativa allo Shunt, ai fini dell'espressione del parere di competenza nell'ambito della procedura ai sensi dell'art. 169 del d.lgs. 163/2006, avviata da RFI S.p.A.; tale procedura prevede l'espressione della Regione Piemonte e delle Amministrazioni interessate dal progetto, competenti a rilasciare permessi, autorizzazioni, e dei gestori di opere interferenti.

Con il presente unico atto deliberativo, conseguentemente, la Regione si esprime sia nell'ambito dell'endoprocedimento di VIA statale, di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sia in merito agli aspetti inerenti la localizzazione dell'opera, di competenza del Ministero delle Infrastrutture ai sensi dell'art. 169 del d.lgs. 163/2006, che verranno valutati sentendo i Comuni interessati e per le autorizzazioni di sua competenza.

Ai fini dell'istruttoria tecnica, è stato attivato lo specifico Organo tecnico regionale di cui all'art. 7 della l.r. 14 dicembre 1998, n. 40, con il compito di condurre gli approfondimenti tecnici necessari alla predisposizione del parere regionale nell'ambito della procedura di VIA di competenza statale, anche ai fini di quanto disposto dall'art. 169 del d.lgs. 163/2006, secondo le modalità di cui all'art. 18 della legge regionale sopra citata.

Le riunioni dell'Organo tecnico regionale si sono svolte nelle date del 2/03/2016, 31/03/2016 e 6/10/2016 a seguito convocazione con le note protocollo n. 8233/A1812A, n. 13987/A1812A e n. 49776/A1812A rispettivamente con data 23/02/2016, 24/03/2016 e 26/09/2016.

Nell'ambito dei lavori istruttori dell'Organo tecnico regionale è stata indetta la Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 18 della l.r. 40/1998, al fine di effettuare l'esame contestuale dei vari interessi pubblici coinvolti nella procedura di cui all'oggetto, alle cui sedute sono stati convocati i soggetti istituzionali interessati di cui all'art. 9 della citata legge regionale: Provincia di Alessandria, i Comuni di Novi Ligure, Pozzolo Formigaro, Serravalle Scrivia; l'ASL di Alessandria; l'ARPA Piemonte in quanto supporto tecnico-scientifico dell'Organo tecnico regionale, nonché i funzionari nominati dalle singole Direzioni regionali coinvolte nell'istruttoria tecnica.

A seguito dell'istruttoria condotta da parte delle strutture regionali competenti per materia, di quanto emerso durante le riunioni di Organo tecnico, nella seduta della Conferenza di servizi del 2 marzo 2016 nonché in sede di sopralluogo in data 17 marzo 2016, si è ritenuto necessario richiedere al Proponente approfondimenti in merito agli interventi previsti e integrazioni alla documentazione progettuale presentata.

Conseguentemente, in data 18 aprile 2016, con nota prot. n. 17776/2016, il Responsabile del Procedimento ha trasmesso alla Direzione competente e alla Commissione Tecnica di Valutazione dell'Impatto Ambientale VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), una nota di contributo istruttorio con le relative osservazioni tecniche finalizzato a definire la richiesta di integrazioni progettuali al proponente.

Nella stessa data del 18 aprile 2016, con nota prot. n. 17823/2016, è stato comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) che, per quanto di competenza, non riscontrando elementi ostativi si condivideva e valutava positivamente la localizzazione della Variante dell'Interconnessione di Novi Ligure Alternativa allo Shunt. Inoltre, veniva allegata la nota di cui sopra di trasmissione al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare del contributo istruttorio "Osservazioni tecniche e richiesta documentazione integrativa".

Successivamente, con nota prot. 2131/CTVA del 10/06/2016, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (VIA/VAS) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare inoltrava richiesta di integrazioni al proponente, specificando tempi e modalità di consegna.

In data 13 luglio 2016, il proponente richiedeva al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare una proroga di sessanta giorni al termine previsto per la consegna delle integrazioni alla documentazione progettuale, portando il nuovo termine alla data del 20.09.2016.

In data 12 settembre 2016 il proponente ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare la documentazione integrativa elaborata anche a seguito di specifici incontri tematici con le Direzioni competenti per materia della Regione Piemonte e con l'ARPA.

La documentazione integrativa è pervenuta in copia alla Regione Piemonte in data 16.09.2016, prot. di ricevimento 39375/A18000, con conseguente riavvio del procedimento regionale precedentemente sospeso.

In data 13 ottobre 2016, si è tenuta la terza riunione della Conferenza di Servizi per l'esame del contenuto delle integrazioni trasmesse a seguito della riunione in data 06/10/2016 dell'Organo tecnico regionale.

Descrizione sintetica del progetto presentato e inquadramento territoriale

La nuova rete ferroviaria di Alta Capacità (treni passeggeri + treni merci) comprende la Linea del Terzo Valico dei Giovi che ricade nel corridoio che unisce il bacino portuale ligure di Genova e la Pianura Padana, potenziandolo sensibilmente.

La linea del Terzo Valico è connessa con la rete delle Linee Storiche sia sul versante ligure, sia su quello piemontese e sinteticamente comprende:

- la linea principale, denominata del Terzo Valico dei Giovi, da Genova a Tortona;
- le Interconnessioni sul versante ligure;
- interconnessioni sul versante piemontese, tra cui l'interconnessione da e per Alessandria-Torino-Novara a est di Novi Ligure, realizzando uno "shunt" della stazione di Novi (denominata "Shunt Terzo Valico-Torino") eliminato con la presente variante come previsto dalla Deliberazione CIPE 80/2006.

L'analisi progettuale sviluppata ha per oggetto il Progetto Definitivo di una variante di tracciato in sostituzione dello "shunt" che contempla la realizzazione di due nuove interconnessioni a livelli sfalsati della nuova Linea Terzo Valico dei Giovi con la Linea storica Genova-Torino a Sud di Novi Ligure, in località Barbellotta, con velocità pari a 160 km/h su Linea AV/AC e 100 km/h su Linea Storica per circa 6.9 km in galleria artificiale.

Il presente progetto di variante prevede di ubicare l'interconnessione fra le suddette linee arretrandola di circa 4 km verso Genova e con uno sviluppo molto più limitato sia planimetricamente che altimetricamente, entrando direttamente nella stazione di Novi Ligure.

Viene prevista la realizzazione di un collegamento diretto del binario pari per i movimenti da Genova verso Alessandria e un collegamento a "salto di montone" del binario dispari Torino-Genova che realizza il salto di montone con velocità di progetto pari a 160 km/h sulla Linea AV/AC e a 100 km/h sulla Linea Storica sulla quale si riconnette.

I limiti di intervento vengono estesi fino a ricomprendere l'abitato di Novi Ligure. Di conseguenza, si è proceduto allo studio delle barriere antirumore di tipo verticale con relative opere di fondazione nella tratta da pk 106+689 a pk 113+687.220.

Tale intervento comporta lo spostamento e il ripristino di tutte le tecnologie interferenti con le lavorazioni.

A seguito dell'eliminazione dello "shunt" è prevista, altresì, la realizzazione di una nuova sottostazione elettrica da ubicarsi lungo la futura Linea AV/AC Milano-Genova lungo il binario pari, funzionale all'esercizio della Linea AV/AC medesima. Tale nuova sottostazione elettrica viene alimentata mediante un cavidotto da 132 KV decorrente dall'esistente SSE di Novi San Bovo ubicata lungo la Linea ferroviaria esistente Novi Ligure-Tortona nei pressi dello scalo di Novi San Bovo in Comune di Pozzolo Formigaro.

Inoltre, lungo la tratta, sono interessati dalla variante gli interventi riguardanti l'adeguamento del fabbricato Posto Tecnologico di Serravalle e con l'inserimento del Posto Sezionamento Automatico al km 44.

Pareri degli enti locali territoriali e dei soggetti istituzionali interessati

Durante i lavori della Conferenza dei servizi, in base a quanto previsto dall'art. 18, comma 2, della l.r. 40/1998, sono stati acquisiti i seguenti pareri e osservazioni degli enti locali territoriali e dei soggetti istituzionali interessati di cui all'art. 9 della l.r. 40/1998:

- Provincia di Alessandria, nota prot. n. 71225 del 24/10/2016;
- Comune di Pozzolo Formigaro, nota prot. n. 8664 del 17/10/2016;
- Comune di Novi Ligure, deliberazione n. 185 del 11/11/2016;
- Comune di Serravalle Scrivia, nota prot. n. 5309 del 19/04/2016;
- Asl di Alessandria, nota prot. n. 0098677 del 21/10/2016.

Inoltre, ai fini dell'istruttoria dell'organo tecnico regionale sono pervenuti i seguenti contributi:

- Direzione regionale Agricoltura: note prot. n. 14159/A17/A1704A del 11/04/2016 e prot. n. 43432/2016 del 20/10/2016;
- Direzione regionale Ambiente, Governo e Tutela del territorio: note prot. n. 11725/2016 del 18/04/2016, prot. n. 26837/2016 del 2/11/2016 e prot. n. 53733/2016 del 12/12/2016;
 - settore Copianificazione urbanistica Area sud-est: nota prot. n. 25969 del 20/10/2016;
 - settore Territorio e Paesaggio, nota prot. n. 25785 del 19/10/2016;
- Direzione Competitività del sistema regionale, Settore Polizia Mineraria, Cave e Miniere: note prot. n. 6724/A1906A del 11/04/2016 e prot. n. 17787/A1906A del 3/11/2016
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Montagna, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica:
 - settore Tecnico Regionale - Alessandria e Asti, note prot. n. 15953/2016 del 6/04/2016 e prot. n. 45408/2016 del 24/10/2016
 - settore Geologico, note prot. n. 14370/2016 del 29/03/2016 e prot. n. 45694/2016 del 26/10/2016
 - settore Difesa del Suolo, nota prot. n. 17586/2016 del 18/04/2016;
- ARPA Piemonte: nota prot. n. 28605/22.04 del 06/04/2016 e prot. n. 87583/22.04 del 18/10/2016.

Conclusioni istruttorie

A seguito degli approfondimenti tecnici svolti dall'Organo tecnico regionale con il supporto tecnico-scientifico dell'ARPA, tenuto conto delle osservazioni e valutazioni formulate nelle sedute

della Conferenza di servizi, dei pareri pervenuti, nonché delle osservazioni pervenute a seguito del deposito del progetto, esaminata la documentazione presentata dal proponente, sono emerse criticità progettuali e di analisi ambientale. Queste ultime danno luogo alle considerazioni ed osservazioni di seguito riportate, con la conseguente specificazione delle condizioni e raccomandazioni ritenute necessarie per la sostenibilità ambientale dell'intervento e ai fini dell'intesa sulla localizzazione.

Pianificazione paesaggistica e urbanistica

Visto il Piano paesaggistico regionale (Ppr) riadottato dalla Giunta regionale con deliberazione n. 20-1442 del 18/05/2015, che sottopone le prescrizioni in esso contenute alle misure di salvaguardia previste dall'art. 143, comma 9, del Codice, e considerato che, a far data dalla sua adozione, non sono consentiti, sugli immobili e nelle aree tutelate ai sensi dell'articolo 134 del Codice, interventi in contrasto con le prescrizioni degli articoli 3, 13, 14, 15, 16, 18, 23, 26, 33 e 39 delle norme di attuazione in esso contenute, nonché con le specifiche prescrizioni d'uso dei beni paesaggistici di cui all'articolo 143, comma 1, lettera b, del Codice stesso, riportate nel "Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte", Prima parte;

accertato che l'intervento proposto, comprensivo delle opere di recupero ambientale e di compensazione boschiva e paesaggistica, appare compatibile con le finalità di tutela delle componenti fisico-naturalistiche dell'ambito tutelato ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. c) e lett. g) del d.lgs 42/2004 e s.m.i.;

verificata la coerenza dell'intervento proposto con le prescrizioni contenute negli articoli 13, 14, 15, 16, 18, 23, 26, 33 e 39 delle norme di attuazione del sopra citato Ppr, poste in salvaguardia;

considerato quindi che l'intervento proposto, comprensivo delle opere di recupero ambientale e di compensazione boschiva e paesaggistica, non appare nel suo complesso tale da recare pregiudizio alle caratteristiche proprie del paesaggio di riferimento ma si ritengono necessarie alcune prescrizioni successivamente riportate.

Per gli aspetti urbanistici, in riferimento alla attuale configurazione progettuale dell'opera, non vengono ravvisate criticità rilevanti ostative alla prosecuzione del presente procedimento, fatti salvi gli adeguamenti degli strumenti urbanistici di competenza dei Comuni interessati.

Acque superficiali e sotterranee

– Idrogeologia

Poiché si ritiene che il modello numerico implementato non abbia affinato la capacità di simulare il sistema idrogeologico in questione, gli scenari d'impatto sulla falda presentati, in termini quantitativi, risultano ipotesi da assoggettare a verifica sia ante che in corso d'opera.

E' quindi di fondamentale importanza il monitoraggio dei livelli piezometrici sia in fase ante-operam, sia in corso d'opera che in fase di post-operam per verificare la difformità fra i dati simulati tramite il modello ed i dati reali; ciò permetterà di valutare nel tempo e nello spazio gli ipotetici impatti quantitativi relativamente ai punti di prelievo di acque sotterranee presenti in zona (possibile depauperamento dei pozzi), nonché possibili impatti connessi all'innalzamento della falda.

– Idraulica superficiale

Si evidenzia che l'istruttoria del Settore Tecnico regionale competente per la Provincia di Alessandria è esclusivamente finalizzata alla verifica della compatibilità idraulica degli interventi in variante con il regime del rio Gazzo.

Pertanto, le autorizzazioni relative alle interferenze con il sedime del rio Gazzo come da R.D. 523/1904 dovranno essere acquisite unitamente alla concessione demaniale ai sensi del Regolamento Regionale 14/R/2006 per occupazioni temporanee o permanenti con il reticolo idrico pubblico.

Si ritiene che le tipologie di opere temporanee e definitive interferenti con il tracciato del rio Gazzo e con le aree di laminazione di piena evidenziate dagli studi prodotti con la variante, siano compatibili dal punto di vista idraulico, nel rispetto delle prescrizioni in seguito elencate.

– *Sbarramenti artificiali*

Per gli aspetti Difesa del suolo – Sbarramenti artificiali per l'accumulo idrico permanente o temporaneo, si evidenzia che, risultano inevasi gli approfondimenti richiesti, in particolare, alla adeguatezza degli scarichi degli invasi di competenza regionale AL00084 e AL00085 in prossimità di cascina Gianluigia a Novi Ligure, nonché alla stabilità e tenuta idraulica dei due rilevati di sbarramento.

Le integrazioni fornite, incomplete anche della planimetria allegata all'elaborato "relazione idraulica capacità laghetti", infatti hanno approfondito la possibilità degli invasi di contenere in termini di capacità i volumi provenienti dalla vasca di laminazione (quest'ultima da considerarsi non di competenza regionale), prevedendo esclusivamente delle riprofilature e rinaturalizzazioni con protezioni spondali.

Mancando gli elementi suddetti e non essendo state fornite dai progettisti delle dichiarazioni di adeguatezza delle opere esistenti per gli aspetti sopra esposti e gli accordi per i nuovi scarichi raggiunti con i proprietari degli invasi AL00084 e AL00085, non è stato possibile valutare la necessità di varianti o manutenzioni straordinarie agli impianti di accumulo esistenti.

Inoltre, non sono stati consegnati neppure elaborati progettuali che descrivano opere ai sensi dell'art. 13 del D.P.G.R. 9 novembre 2004, n.12/R ai fini di una eventuale autorizzazione di competenza regionale.

– *Acque di scarico*

Per gli aspetti di gestione acque di scarico il proponente con gli elaborati integrativi ha chiarito alcuni aspetti. Si osserva tuttavia, che relativamente alla richiesta di ridurre ulteriormente i volumi delle acque di scarico nel corpo idrico recettore "Rio Gazzo" (esuberanti - acque di seconda pioggia) non si è ottemperato.

Il corpo idrico recettore interessato dallo scarico è il rio Gazzo, non tipizzato e non monitorato nell'ambito della rete regionale di monitoraggio delle acque superficiali.

Rientra invece nella rete di monitoraggio il rio Lovassino che rappresenta la continuazione del rio Gazzo a valle di Novi Ligure/Pozzolo F.ro verso Alessandria (corpo idrico 06SS2T607PI).

L'analisi delle pressioni predisposta da Arpa Piemonte per il secondo ciclo di pianificazione, secondo i criteri esposti nel documento "Sintesi delle pressioni e degli impatti significativi esercitati dalle attività umane sullo stato delle acque superficiali e sotterranee – Elaborato 2" del Progetto di Piano di Gestione del distretto idrografico del fiume Po, 22 dicembre 2015) e sulla base del Database regionale SIRI (aggiornamento 2014), evidenzia su questo CI l'assenza di pressioni significative derivanti sia dagli scarichi NON IPPC ed IPPC, mentre risulta una pressione significativa legata agli scarichi URBANI.

Nel II° Piano di Gestione del Distretto idrografico del Fiume Po (2015), sono proposti per questo corpo idrico un obiettivo ecologico Buono al 2021 e un obiettivo chimico Buono al 2015. Lo stato ecologico per il secondo triennio di monitoraggio 2012-2014, attribuito sulla base della rete regionale, è Sufficiente, mentre lo stato chimico è Buono. Lo stato complessivo risulta pertanto Non Buono e quindi gli obiettivi proposti risultano ad oggi non raggiunti.

Gli indicatori sopra evidenziati determinano un impatto cumulativo rilevante sul CI. Considerato, inoltre lo stato complessivo (non buono), l'incidenza di un nuovo scarico potrebbe andare ad aggravare ulteriormente la pressione complessiva a livello di CI, lo Stato attuale ed a pregiudicare potenzialmente il raggiungimento degli obiettivi di qualità previsti dal II° Piano di Gestione del Distretto idrografico del Fiume Po (2015).

I reflui di tipo industriale costituiti dagli esuberanti derivanti dalle acque di lavaggio mezzi di cantiere, acque officina, acque reflue galleria e fronti scavo e acque di prima pioggia che verranno recapitati mediante un punto di scarico e gli esuberanti derivanti dall'impianto di betonaggio che verranno recapitati tramite un altro punto di scarico recapiteranno in acqua superficiale e quindi sarebbero di norma soggetti al rispetto dei limiti della Tabella 3 di cui alla Parte III, Allegato 5 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. In considerazione del fatto che lo stato attuale del corpo idrico risulta già critico e che il nuovo scarico Cociv potrebbe andare a incrementare ulteriormente le condizioni di qualità del medesimo, si rimanda alla CTVA l'eventuale decisione di imporre al proponente il rispetto dei limiti più cautelativi di cui alla Tab. 4 del medesimo allegato, normalmente prevista per gli scarichi sul suolo.

– *Acque meteoriche*

Per quanto concerne il trattamento e smaltimento delle acque meteoriche, in progetto è previsto che le acque di prima pioggia, dilavanti le superfici scolanti, dopo trattamento verranno riutilizzate per usi industriali e solo gli esuberanti verranno canalizzati nel corpo idrico recettore unitamente ai reflui industriali, mentre le acque di seconda pioggia verranno canalizzate nel corpo idrico recettore Rio Gazzo, previa sedimentazione in una vasca di laminazione.

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

Esaminata la documentazione fornita dal proponente unitamente agli elaborati integrativi pervenuti, si osserva che alle richieste formulate non è stato dato puntualmente riscontro. In particolare riguardo alla necessità di creare un habitat umido sostitutivo al fine di limitare le interferenze con gli ambienti presenti nella zona di Cascina Moffa.

Si rilevano inoltre carenze nelle proposte degli interventi di ricucitura dei corridoi ecologici interferiti.

Rumore e vibrazioni

Si ritiene che la documentazione integrativa presentata soddisfi in modo sufficientemente esauriente quanto richiesto in precedenza.

La situazione futura (apparentemente peggiorativa rispetto a quella odierna considerato il numero di transiti aggiuntivi) in conseguenza degli interventi di bonifica previsti risulta favorevole alla riduzione dei livelli nella maggioranza dei ricettori.

Secondo i calcoli effettuati, un numero ristretto di casi prevede che l'osservanza dei limiti non venga rispettata: si rimanda ad accertamenti ulteriori volti ad individuare la tipologia più efficace di interventi di bonifica realizzabili.

Si ritiene necessario venga prestata particolare attenzione alle fasi di cantiere, soprattutto a quelle collocate nel centro abitato, osservando tutte le cautele necessarie a minimizzare il disagio derivante comprensibilmente da opere di tale portata.

Campi elettromagnetici

Esaminata la documentazione integrativa presentata si osserva che nella relazione il proponente fa riferimento ad una norma (la Direttiva 2004/40) che è stata abrogata già dal 2013, in quanto sostituita dalla Direttiva 35/2013, e che in ogni caso non può considerarsi la norma corretta a cui riferirsi.

Infatti, la protezione della popolazione dall'esposizione ai campi magnetici statici è tutelata dalla Raccomandazione Europea 519/1999.

Viabilità

Dal punto di vista viabilistico, sulle strade della Provincia di Alessandria le opere in oggetto prevedono:

- a) n. 3 interferenze con la strada provinciale S.P. n. 35 bis “dei Giovi di Serravalle” (ex S.S. n. 35bis) in Comune di Novi Ligure per quanto riguarda gli innesti della viabilità di cantiere e il collegamento con la viabilità di servizio della nuova linea ferroviaria;
- b) la modifica dell'interferenza della linea “Terzo Valico dei Giovi” con la S.P. n. 152 “della Merella” in quanto viene modificata la geometria del sovrappasso ferroviario della suddetta strada provinciale;
- c) l'attraversamento sotto la S.P. n. 35 bis “dei Giovi di Serravalle” (ex S.S. n. 35bis) alla progr. km 8+600 circa in Comune di Pozzolo Formigaro del nuovo cavidotto elettrico 132 kV a servizio della nuova sottostazione elettrica ubicata alla progr. km 39+900 della nuova linea ferroviaria.

Si prevedono altresì n. 2 percorsi dei mezzi di cantiere per il trasporto dello smarino delle gallerie e dei materiali necessari per la costruzione della nuova linea ferroviaria.

Opere di compensazione e mitigazione

Il quadro economico di spesa ricevuto con nota DVA. REGISTRO UFFICIALE. U.0003428 .11-02-2016 a seguito di “Trasmissione documentazione ai fini dell'avvio dell'istruttoria”, non contiene le informazioni riguardanti le opere compensative e mitigative ed i relativi importi.

Condizioni e raccomandazioni per la sostenibilità ambientale dell'intervento e ai fini dell'intesa sulla localizzazione

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, si elencano di seguito le condizioni e raccomandazioni ritenute necessarie per garantire la sostenibilità ambientale dell'intervento proposto e ai fini del rilascio dell'intesa sulla localizzazione.

A) Pianificazione paesaggistica e urbanistica

Per tutte le prescrizioni di seguito dettate, dovrà essere effettuata una verifica di recepimento da parte delle competenti strutture della Regione Piemonte, di ARPA Piemonte e del Comune di Novi Ligure, prima dell'avvio della progettazione esecutiva.

Si ritengono necessarie le seguenti prescrizioni:

- 1) negli ambiti extraurbani, per i pannelli in acciaio delle barriere antirumore siano escluse le colorazioni che richiamano quelle utilizzate per i fabbricati rurali e siano invece utilizzati

cromatismi naturali scuri, propri della vegetazione arboreo-arbustiva e prevalenti nell'arco delle varie stagioni nei paesaggi di riferimento; si propongono ad esempio, le tonalità più scure scelte nella gamma dei colori bruni e dei verdi;

- 2) negli ambiti urbani, per i pannelli in acciaio delle barriere antirumore siano escluse colorazioni passibili di generare effetti di preminenza visiva rispetto alle componenti edilizie e naturali circostanti; quindi, in presenza di vegetazione arborea e/o di visuali aperte, siano utilizzate le tonalità più scure scelte nella gamma dei colori bruni; in presenza di cortine edilizie sul lato opposto della ferrovia, appaiono congrue colorazioni che risultino in sintonia, ma meno marcate ed evidenti, rispetto a quelle del tessuto urbano circostante;
- 3) in ogni ambito, così come previsto nella relazione architettonica integrativa, sia effettuata la verniciatura del lato esterno dei pannelli in calcestruzzo delle barriere antirumore in modo da renderli più scuri; quindi, allo scopo di favorirne l'integrazione nei paesaggi di riferimento, si utilizzino colorazioni scure che risultino in armonia con quelle prevalenti nei contesti e tali da non introdurre ulteriori effetti di artificiosità;
- 4) per i pannelli trasparenti delle barriere antirumore siano utilizzati vetri privi di colorazione allo scopo di contenere la percezione di artificiosità dell'intervento; sia inoltre ampliato l'utilizzo dei pannelli vetrati, soprattutto nelle parti superiori delle barriere soprastanti ai sottopassi e per quelle poste lungo piazze e slarghi allo scopo di favorire il mantenimento delle vedute prospettiche consolidate nel tempo e di lasciar percepire almeno le parti sommitali dei fabbricati e della vegetazione posti al di là della linea ferroviaria;
- 5) la colorazione esterna delle pareti delle varie tipologie di fabbricati di servizio sia estesa su tutti i fronti e, specialmente in ambito extraurbano, a prescindere dalla specifica funzione della struttura, siano utilizzati cromatismi scuri, estesi a porzioni unitarie di facciata, che risultino in armonia con quelli delle componenti naturali prevalenti nei paesaggi di riferimento; si propongono ad esempio, le tonalità scure scelte nella gamma dei colori bruni;
- 6) per la pavimentazione delle piazzole di servizio, compatibilmente con le esigenze di carattere tecnico-funzionale, siano utilizzati materiali con cromatismi simili a quelli delle terre presenti nei paesaggi di riferimento, evitando ove possibile l'utilizzo dell'asfalto, specie in ambiti extraurbani;
- 7) per gli interventi di trasformazione dello stato dei luoghi, anche se a carattere temporaneo, previsti lungo le sponde del Rio Gazzo, si garantisca la conservazione dei complessi vegetazionali naturali, sempre che risultino ancora presenti e caratterizzanti il corso d'acqua; a tale scopo, nell'ambito delle opere di recupero ambientale e di ricomposizione morfologica delle superfici interessate dai lavori, si favorisca il miglioramento e la ricostituzione della continuità ecologica e paesaggistica dell'ecosistema connotante il corso d'acqua;
- 8) siano sollecitamente realizzate le opere di recupero ambientale di tutte le aree interessate dai lavori, provvedendo nel contempo all'attuazione degli interventi di compensazione boschiva nel rispetto dei disposti del d.lgs. 227/2001 e della l.r. 4/2009 e cercando, per quanto possibile, di migliorare la continuità ecologica e paesaggistica delle componenti naturali che connotano il territorio in esame.

Per l'aspetto riguardante l'urbanistica non si ravvisano criticità rilevanti, ostantive alla prosecuzione dell'opera ed a seguito dell'approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo,

gli Enti locali dovranno provvedere all'adeguamento degli strumenti urbanistici di competenza avendo facoltà di richiedere al soggetto competente gli elaborati a tal fine necessari.

B) Acque superficiali e sotterranee

– *Idrogeologia*

Si ritiene necessario che in fase di ante operam, le indagini di approfondimento sotto riportate con i punti 1) - 4) debbano essere condotte per almeno un anno idrologico consecutivo.

A seguito di tale approfondimento, per tutte le prescrizioni di seguito dettate, dovrà essere effettuata una verifica di recepimento a livello ministeriale prima dell'avvio della progettazione esecutiva.

Pertanto, si ritengono necessarie le seguenti prescrizioni:

- 1) è necessario effettuare il controllo dei livelli piezometrici, in corrispondenza dei punti di monitoraggio previsti, con una frequenza almeno mensile sia in fase ante-operam sia in corso d'opera e per un periodo di sei mesi/un anno dopo la realizzazione dell'opera; eventualmente posizionare in corrispondenza di alcuni punti di misura, tra quelli ritenuti più significativi, dei misuratori in continuo dei livelli piezometrici;
- 2) è necessario individuare ed integrare nel piano di monitoraggio, alcuni punti di controllo al di fuori dell'influenza dell'opera che descrivano le variazioni piezometriche stagionali in condizioni indisturbate;
- 3) quanto richiesto ai punti precedenti 1) e 2) è propedeutico ad approfondire lo studio idrogeologico al fine di meglio caratterizzare l'acquifero interessato e di calibrare il modello numerico proposto in modo da valutare l'assetto che assumerà la falda a seguito dell'interferenza ed eventualmente prevedere azioni di mitigazione degli impatti quali-quantitativi o l'opportunità di predisporre ulteriori piezometri per il monitoraggio della falda;
- 4) è necessario tenere sotto controllo alcuni punti d'acqua particolarmente sensibili agli impatti ipotizzati, partendo dal censimento dei punti d'acqua effettuato; nonché quelle aree dove la diminuzione della soggiacenza può aumentare sensibilmente la vulnerabilità della falda.
- 5) è necessario effettuare una ricognizione dettagliata delle infrastrutture civili interrato "a monte idrogeologico" del tracciato che potrebbero essere interessate dall'innalzamento del livello piezometrico causato dall'effetto diga. Le eventuali interferenze dovranno essere risolte con la progettazione esecutiva;
- 6) nel progetto esecutivo dovranno essere definiti, in condivisione con Arpa Piemonte, i valori soglia per i parametri presenti naturalmente nelle acque sotterranee, desunti dai dati chimico-fisici prodotti in fase di ante-operam, superati i quali devono essere previste specifiche azioni di intervento;
- 7) è necessario effettuare un esame particolareggiato delle infrastrutture afferenti al servizio idrico integrato; eventuali interferenze del tracciato con tali infrastrutture dovranno essere preliminarmente individuate per delineare le opportune azioni di compensazione e mitigazione da concordarsi con i responsabili dei singoli servizi. Le eventuali interferenze dovranno essere risolte in fase di progettazione esecutiva;

- 8) è necessario predisporre un Piano di approvvigionamento idrico alternativo per poter essere in grado di intervenire tempestivamente qualora i lavori comportassero un depauperamento delle risorse a danno delle popolazioni locali.

Inoltre, in corso d'opera, si ritiene necessario venga prescritto quanto segue:

- 9) è necessario effettuare controlli in situ ed in laboratorio con cadenza almeno bimestrale in corso d'opera, in modo da individuare tempestivamente eventuali contaminazioni con le attività di cantiere; oltre ai parametri individuati è indispensabile prevedere la ricerca di specifiche sostanze in caso di utilizzo di additivi, catalizzatori, ecc. adoperati nelle operazioni di scavo, consolidamento, impermeabilizzazione delle opere in sotterraneo; si richiede che un elenco di dette sostanze sia fornito ad Arpa al fine di poter effettuare controlli in contraddittorio;
- 10) è necessario prevedere un Piano degli interventi e dei provvedimenti da adottarsi in caso di contaminazione delle acque superficiali o sotterranee per sversamento accidentale di olii e idrocarburi in genere, nonché aree appositamente dedicate per lo stoccaggio di materiali potenzialmente inquinanti, redigendo il dovuto Piano di Sicurezza.

Al fine di minimizzare l'impatto sulla falda, si raccomanda al proponente di usare la massima cautela nelle operazioni di abbattimento della falda comprendendo anche una soluzione progettuale aggiuntiva a quelle proposte la quale preveda quanto previsto al comma 1 dell'art. 104 del D.lgs 152/06: *“l'autorità competente (Provincia di Alessandria), dopo indagine preventiva, può autorizzare gli scarichi nella stessa falda delle acque utilizzate ... omissis... o delle acque pompate nel corso di determinati lavori di ingegneria civile, ...omissis....”*;

– *Idraulica superficiale*

Valutato che il dettaglio progettuale della variante in oggetto non permette di individuare correttamente le modalità di interferenza con il rio e le richieste formulate in sede di integrazioni risultano solo parzialmente evase, il competente Settore Tecnico regionale di Alessandria ritiene che le tipologie di opere temporanee e definitive interferenti con il tracciato del rio Gazzo e con le aree di laminazione di piena evidenziate dagli studi prodotti con la variante, siano compatibili dal punto di vista idraulico, ma sotto il rispetto delle prescrizioni sotto-elencate che dovranno essere preventivamente verificate dal Settore Tecnico regionale di Alessandria prima dell'avvio della progettazione esecutiva.

Pertanto, si ritengono necessarie le seguenti prescrizioni:

- 11) per ogni intervento che comporti l'occupazione, anche in proiezione, di aree demaniali o di sedimi di corsi d'acqua pubblici, dovrà essere individuato il concessionario del manufatto il quale dovrà provvedere a richiedere al Settore Tecnico regionale il rilascio della concessione;
- 12) le acque di cantiere derivanti dall'abbattimento della falda, il cui volume non risulta computato nella verifica idraulica prodotta, dovranno rientrare nella modellizzazione della vasca di laminazione e solo in condizioni di recettività del rio Gazzo, ivi recapitate secondo i criteri del punto a seguire;
- 13) gli scarichi in sponda del rio Gazzo dovranno garantire il deflusso delle portate ordinarie dello stesso ed evitare erosioni localizzate in corrispondenza, mediante il posizionamento di idonei portali spondali e/o protezioni di fondo alveo;
- 14) il recapito degli scarichi non dovrà preferibilmente avvenire in prossimità degli attraversamenti stradali;

- 15) la rimozione della tombinatura (prevista di 200 ml sotto il C.O.P.6) dovrà riportare il colatore in condizioni di naturalità e ricostruire la quota del terreno e la pendenza naturale dei luoghi ante intervento;
- 16) per ogni intervento da realizzarsi sul rio Gazzo (risagomatura, protezioni spondali, portali di scarico, attraversamenti in sub-alveo ed aerei, attraversamenti stradali-ponti-scatolari, tombinature, ecc.) dovranno essere prodotti all'interno della progettazione esecutiva gli elaborati utili per il rilascio della concessione demaniale e dell'autorizzazione idraulica propedeutica (planimetrie su carta tecnica, catastale, e di rilievo, in scala idonea, sezioni trasversali del rio in condizioni ante e post interventi, sia temporanei sia definitivi, particolari costruttivi, documentazione fotografica, relazione tecnica);
- 17) per ogni intervento da realizzare nella fascia di mt 10 dal ciglio di sponda del rio Gazzo, dovranno essere rispettati i disposti dell'art. 96 lett. f del R.D. 523/1904 (divieto di scavi, realizzazione di fabbricati, piantagioni, recinzioni, ecc.);
- 18) le sezioni del rio Gazzo utilizzate per la modellazione idraulica, dovranno essere riportate su un elaborato avente scala adeguata;
- 19) dovranno essere aggiornati gli elaborati relativi alla NV28 con gli interventi previsti in variante;
- 20) per i manufatti di attraversamento stradale dovranno essere rispettate le norme di cui alla Direttiva n.4 dell'Autorità di Bacino del Fiume Po, approvata con la Deliberazione del Comitato Istituzionale n. 2/1999. In particolare si rammenta che le spalle degli attraversamenti dovranno essere poste oltre il ciglio di sponda, che dovrà essere garantito il franco di sicurezza sulla portata a $T_R = 100$, che la quota dell'intradosso dovrà essere maggiore della quota del piano campagna;
- 21) la viabilità ricadente nelle aree di laminazione individuate dallo studio idraulico dovrà presentare quota pari al piano campagna indisturbato; questa dovrà essere presidiata in caso di diramazione di stato di allerta meteo (ordinaria criticità) e interdetta al transito in caso di codice di tipo "arancione" (moderata criticità);
- 22) l'innesto dello scarico acque bianche (scatolare 2x1) proveniente dal parco commerciale "Novi Praga", già oggetto di autorizzazione da parte del SUAP di Novi Ligure, dovrà rimanere invariato per tipologia ed ubicazione; ogni sua eventuale modifica non potrà prescindere dall'inclinazione dell'innesto e ottenere una nuova concessione;
- 23) tutte le recinzioni dovranno presentare permeabilità alle acque di laminazione e rispettare la distanza di cui all'art. 96 lett. f del RD 523/1904;
- 24) la tombinatura in corrispondenza del COP6 dovrà essere arrestata al limite dell'area di cantiere; la sistemazione del tratto a cielo aperto del rio, con materassi tipo "Reno", non dovrà restringere la sezione di deflusso;
- 25) limitare i lavori di scavo sotto falda ai periodi di massima soggiacenza della falda freatica, al fine di limitare l'apporto di acque di pompaggio nel reticolo idrico superficiale. A tal fine siano definite, per i diversi tratti dell'opera, delle soglie di sicurezza per le portate artificialmente immesse – direttamente o indirettamente – nell'alveo del Rio Gazzo. Durante la fase di cantiere, in caso di superamento di tali soglie per qualsiasi potenziale rischio idraulico per la pubblica e privata incolumità, il sollevamento delle acque di falda, ed il conseguente abbattimento artificiale della quota piezometrica, dovrà essere immediatamente interrotto;
- 26) qualora si ritenga necessario, si richiede di verificare la realizzazione di una soluzione definitiva alle problematiche idrauliche del Rio Gazzo con un intervento migliorativo in grado di garantire il regolare smaltimento delle acque e di evitare eventuali esondazioni nella zona del "basso Pieve" e nel centro abitato di Novi in concomitanza con precipitazioni rilevanti. La scelta dell'adeguamento in alternativa al raddoppio

dell'attuale diversore del Rio Gazzo sarà effettuata in accordo fra l'Ufficio tecnico comunale di Novi Ligure e gli Enti sovraordinati.

– *Sbarramenti artificiali*

Si ritiene necessario venga prescritto che il proponente, prima della progettazione esecutiva, sottoponga al competente Settore regionale Difesa del Suolo gli approfondimenti e le dichiarazioni a suo tempo richieste con riferimento, in particolare, alla adeguatezza degli scarichi degli invasi di competenza regionale AL00084 e AL00085 in prossimità di cascina Gianluigia a Novi Ligure, nonché alla stabilità e tenuta idraulica dei due rilevati di sbarramento, unitamente all'accordo sottoscritto con i proprietari degli impianti di accumulo AL00084 e AL00085, in quanto riferimento ai fini della sicurezza, per le eventuali ulteriori modifiche da apportare alle opere (sbarramenti e scarichi) e per le modalità di gestione delle stesse.

– *Acque di scarico*

Si ritengono necessarie le seguenti prescrizioni:

- 27) al fine di verificare la reale efficienza dell'impianto di trattamento, venga effettuata entro 30/60 giorni dall'attivazione dell'impianto un'analisi completa delle acque di scarico, con riferimento a tutti i parametri riportati alla Tabella di cui al punto 2 Parte III, Allegato 5 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.;
- 28) oltre ai sistemi di controllo finale previsti in progetto: pH-metro e SST, è necessario prevedere, all'uscita degli scarichi, l'installazione di un conducimetro, di uno strumento di controllo degli idrocarburi e di un misuratore automatico di portata della quantità di refluo giornaliero in esubero prodotto. Il pH-metro dovrà essere tarato con una soglia di attenzione all'80% ed una soglia di allarme al 95% del valore ammesso allo scarico;
- 29) occorre tenere presso la propria sede operativa, a disposizione degli Organi di Controllo, un apposito registro informatico, nel quale siano indicati i volumi mensili totali dello scarico e le portate medie giornaliere calcolate; dovranno, inoltre, essere registrate le misure rilevate in continuo dagli strumenti di controllo per il monitoraggio del pH, torbidità, idrocarburi, conducibilità e portata;
- 30) i punti di controllo e campionamento dovranno essere sottoposti ad adeguata manutenzione, essere di facile accesso e dovranno garantire la possibilità di agevole inserimento degli strumenti di prelievo di campioni.

– *Acque meteoriche*

Si ritengono necessarie le seguenti prescrizioni:

- 31) siano predisposte per step successivi, le migliori soluzioni impiantistiche che permettano di elevare il recupero ed il riutilizzo delle acque di smaltimento all'interno del ciclo produttivo;
- 32) la vasca di laminazione sia dotata di un sistema di controllo e correzione del pH e di un sistema che consenta di intrappolare gli idrocarburi;
- 33) venga effettuata costantemente, la pulizia delle aree di cantiere mediante lo spazzamento manuale o meccanico, onde ridurre al minimo il trascinarsi nel corpo idrico recettore di sostanze presenti sui piazzali durante gli eventi meteorici. Le operazioni di rimozione dovranno essere eseguite in modo da non provocare sollevamento di polveri e con idonea frequenza. Il materiale raccolto dovrà essere smaltito come rifiuto;

- 34) venga eseguita, periodicamente, ad intervalli regolari e soprattutto dopo fenomeni prolungati e intensi di precipitazioni la rimozione e smaltimento mediante Ditte autorizzate, dei fanghi che si depositano sul fondo delle vasche di sollevamento e di laminazione;
- 35) occorre tenere presso la propria sede operativa, a disposizione degli Organi di controllo, un apposito registro informatico, indicante ogni singolo intervento di gestione e monitoraggio relativamente alle vasche di sollevamento e di laminazione, periodicità della pulizia di queste, data di inizio e di fine della disattivazione dell'impianto di trattamento reflui e/o di loro sezioni;
- 36) occorre porre in essere tutte le misure gestionali ed impiantistiche più idonee onde evitare sversamenti di idrocarburi ai fini della protezione delle acque superficiali.

C) Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

Per tutte le prescrizioni di seguito dettate, dovrà essere effettuata una verifica di recepimento da parte delle competenti strutture della Regione Piemonte e di ARPA Piemonte, prima dell'avvio della progettazione esecutiva.

Si ritengono necessarie le seguenti prescrizioni:

- 1) per quanto riguarda gli interventi di ricucitura dei corridoi ecologici interferiti dalla realizzazione della variante ferroviaria, il progetto esecutivo dovrà essere corredato da una cartografia della connettività locale che evidenzia le relazioni tra gli habitat nel contesto di paesaggio agricolo delimitato dalle altre infrastrutture esistenti, aggiungendo cumulativamente la frammentazione operata dalla nuova infrastruttura e in particolare dalla pista di servizio avente carattere permanente. Si richiede inoltre di ricomporre i corridoi ecologici interferiti dalla realizzazione della variante ferroviaria, prevedendo la realizzazione di un corridoio ecologico significativo lungo la nuova strada di servizio, diramazioni di ecosistemi lineari di connessione con la rete ecologica esistente e la creazione di idonei varchi faunistici nei punti di tangenza con la rete ecologica locale;
- 2) gli interventi volti a consentire il passaggio della fauna selvatica (mammiferi, anfibi e rettili) dovranno essere progettati e realizzati secondo le indicazioni contenute nel manuale "Fauna selvatica ed infrastrutture lineari. Indicazioni per la progettazione di misure di mitigazione degli impatti delle infrastrutture lineari di trasporto sulla fauna selvatica" (Regione Piemonte e ARPA Piemonte, 2005). La localizzazione dei passaggi per la fauna dovrà essere prevista in corrispondenza dei corridoi faunistici interferiti e delle traiettorie preferenziali utilizzate dalla fauna nei suoi spostamenti. In generale dovrà essere posta particolare attenzione anche nella progettazione degli inviti e della vegetazione localizzata in prossimità dei passaggi. Dovrà infine essere predisposto un piano di manutenzione di tali interventi finalizzato ad assicurarne la funzionalità nel tempo;
- 3) il piano di manutenzione delle opere a verde dovrà essere integrato inserendo, tra le cure colturali, la sostituzione delle fallanze delle specie arboree ed arbustive utilizzate nella ricostituzione delle formazioni vegetali. Dovrà inoltre essere indicata la durata temporale del Piano, che dovrà essere di almeno tre anni a partire dal termine della realizzazione delle opere a verde;
- 4) a tutela delle aziende agricole operanti nell'area di intervento che utilizzano l'acquifero superficiale per scopi agricoli ed irrigui, si richiede che in sede di progettazione esecutiva siano individuate e sviluppate le soluzioni che dovranno essere attuate, con costi a carico del

proponente, nel caso in cui le risultanze delle attività di monitoraggio di cui al PMA evidenziassero un impoverimento o un peggioramento della qualità delle acque dei pozzi agricoli ed irrigui presenti nell'area di intervento, correlabili alla realizzazione dell'infrastruttura in progetto;

- 5) nei tratti in cui le barriere antirumore al di fuori del nucleo urbano saranno dotate di pannelli fonoassorbenti trasparenti, questi dovranno essere realizzati con materiali opachi o colorati o satinati o idoneamente serigrafati, evitando materiali riflettenti o totalmente trasparenti, in modo da risultare visibili all'avifauna ed evitare collisioni;
- 6) al fine di migliorare l'effetto di mitigazione nei confronti dell'avifauna, si raccomanda di fare riferimento alla pubblicazione "Costruire con vetro e luce rispettando gli uccelli" (Stazione ornitologica svizzera Sempach, 2008), scaricabile dal sito http://www.windowcollisions.info/public/leitfaden-voegel-und-glas_it.pdf, ed allo studio effettuato da ASPI in collaborazione con LIPU Lega Italiana Protezione Uccelli – Bird Life Italia – Settore nazionale Ecologia urbana, che ha portato alla condivisione del documento "Studio di Impatto Ambientale sul tema pannelli fonoisolanti e avifauna".

D) Rumore e vibrazioni

Per tutte le prescrizioni di seguito dettate, dovrà essere effettuata una verifica di recepimento a livello ministeriale prima dell'avvio della progettazione esecutiva.

Si ritiene di prescrivere che :

- 1) vengano garantite misure di attenuazione delle emissioni sonore quali il completo rifacimento del piano del ferro di Stazione e l'adozione di ammortizzatori ferroviari al gambo della rotaia.

E) Campi elettromagnetici

Per tutte le prescrizioni di seguito dettate, dovrà essere effettuata una verifica di recepimento a livello ministeriale prima dell'avvio della progettazione esecutiva.

Si ritiene necessario che venga garantito:

- 1) il rispetto dei limiti fissati dalla Raccomandazione Europea 519/1999, fornendo una stima di massima dei livelli di campo magnetico statico generabili dalla linea 3kV cc in base ai carichi di corrente ipotizzabili;
- 2) che il recettore rispetto alla dislocazione degli apparati della SSE (Novi S.Bovo) si trovi al di fuori della fascia di rispetto associata alle linee in cavo in ingresso alla stazione elettrica ed alla stazione stessa.

F) Viabilità

Per tutte le prescrizioni di seguito dettate, dovrà essere effettuata una verifica di recepimento da parte della Provincia di Alessandria prima dell'avvio della progettazione esecutiva.

Si ritengono necessarie le seguenti prescrizioni:

- 1) non potrà essere accettato sulla viabilità provinciale un LOS E ;

- 2) il Proponente non potrà percorrere i tratti delle Strade Provinciali n. 186 e n. 195 ricadenti all'interno del centro abitato di Sezzadio;
- 3) tutte le corsie di immissione sulla S.P. n. 35bis dovranno essere progettate rispettando la tipologia cosiddetta "a spillo". Si esprimono inoltre le seguenti prescrizioni tipiche per ogni singolo accesso:
 - a) non è stata valutata la possibilità di collegare la viabilità NVVH direttamente alla nuova e limitrofa rotatoria della S.P. n. 35 bis alla progressiva km 4+200 in località "Vosa". Si prescrive pertanto che tale accesso potrà essere utilizzato durante la fase di cantiere esclusivamente per le sole manovre di immissione sulla Strada Provinciale con svolta a destra;
 - b) per quanto riguarda l'accesso della viabilità NVVI, il Proponente non ha prodotto alcuno studio dei flussi di traffico per le varie manovre elementari che compongono la singola intersezione. E' stata solo introdotta una corsia di decelerazione per i veicoli in uscita dalla S.P. n. 35Bis senza alcuna limitazione di svolta a sinistra per i veicoli in manovra. Si ribadisce la prescrizione che non potranno essere consentite manovre di svolta a sinistra dalla strada provinciale verso il suddetto accesso e viceversa; pertanto dovranno essere utilizzate le due rotatorie limitrofe per consentire l'inversione di marcia dei mezzi di cantiere;
 - c) per quanto concerne l'accesso in rotatoria della viabilità NVVL, il ramo di innesto esistente dovrà essere adeguato in funzione della nuova larghezza della carreggiata e dovrà essere verificata la capacità della rotatoria in funzione dei nuovi flussi di traffico insistenti, tenendo conto anche di quelli chiesti di considerare nella prescrizione A1. Si ricorda che anche la modifica di questo accesso dovrà essere progettata ai sensi del D.M. Infrastrutture e Trasporti del 19-04-2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";
 - d) le acque dei fossi di tutte le viabilità modificate e delle nuove strade non dovranno aggiungersi a quelle dei fossi esistenti della S.P. n. 35 bis;
 - e) prima dell'inizio dei lavori di adeguamento dei suddetti accessi il Proponente dovrà produrre alla Provincia il Progetto Esecutivo di tali accessi per l'approvazione finale. A tal proposito si precisa che dovranno essere altresì allegate tutte le autorizzazioni degli Enti e/o Privati proprietari delle tre suddette strade poderali esistenti;
- 4) considerato che lo stato delle strutture (giunti di dilatazione, copriferri dei conglomerati cementizi, parapetti, ecc.) del sovrappasso della S.P. n. 35 Bis sulla linea ferroviaria storica nei pressi della località Vosa non è in grado di sopportare gli ulteriori e notevoli incrementi di traffico pesante provenienti dalle suddette viabilità di cantiere (NVVH, NVVI e NVVL) a causa delle lavorazioni in argomento, si prescrive al Proponente di provvedere, prima dell'inizio dei lavori, al completo adeguamento strutturale dello stesso al fine di evitare effetti negativi sulla viabilità della S.P. n. 35bis (e quindi sui transiti del Proponente) e sulla sottostante linea ferroviaria Torino-Genova, come del resto già segnalato da R.F.I. S.p.A.;
- 5) COCIV dovrà garantire un servizio di attività finalizzate a un efficiente mantenimento della funzionalità e del livello di sicurezza di tutte le SS.PP. interessate dal "Piano del Traffico di Cantiere" del Progetto in esame, sia nella stagione estiva che in quella invernale. In particolare ciascun intervento manutentivo dovrà essere effettuato tempestivamente e dovrà prevedere: il ripristino della pavimentazione stradale a seguito di cedimenti, ormaie o buche, il ripristino dello stato delle opere d'arte, il mantenimento in efficienza della segnaletica verticale ed orizzontale, la pulizia del piano viabile da eventuali sversamenti di materiale trasportato.

Dovrà essere previsto nel periodo invernale (dal 15 novembre al 15 aprile) il trattamento antighiaccio e la trazione neve. Ciascun intervento manutentivo dovrà essere effettuato secondo le modalità tecniche imposte dai Tecnici della Provincia di Alessandria, al fine di garantire il rispetto della normativa vigente;

- 6) COCIV dovrà ripristinare tempestivamente tutti i danni al patrimonio stradale che deriveranno da incidenti provocati da tutti i mezzi di cantiere.
In particolare dovranno essere effettuati interventi finalizzati al ripristino dello stato dei luoghi nelle condizioni antecedenti al sinistro e comunque secondo le modalità tecniche imposte dai Tecnici della Provincia di Alessandria, al fine di garantire il rispetto della normativa vigente;
- 7) non potranno essere effettuati nuovi accessi sulla S.P. n. 35 Ter;
- 8) considerato che le acque derivanti dalla nuova linea ferroviaria, da tutti i piazzali di servizio in progetto e dalle relative strade poderali verranno immesse, a monte della S.P. n. 35 Ter, nel reticolo idrografico esistente che poi attraversa la suddetta strada provinciale, dovrà essere verificata l'idoneità degli attraversamenti idraulici della S.P. n. 35 Ter a seguito degli incrementi di portata determinati dalle nuove opere del "Terzo Valico dei Giovi". Dovrà altresì essere verificato idraulicamente tutto il reticolo idrografico naturale interessato dagli incrementi di portata e posto a monte e a valle della S.P. n. 35 Ter al fine di evitare tracimazioni dei fossi interessati verso il rilevato della suddetta strada provinciale;
- 9) durante i lavori dovrà essere garantita sempre la continuità a due sensi di marcia della strada provinciale S.P. n. 152 interessata dall'intersezione con la nuova linea ferroviaria;
- 10) l'intera area di cantiere, delimitata dalla segnaletica orizzontale gialla, sarà considerata "area di cantiere" e come tale dovrà essere gestita e mantenuta in perfetta efficienza dal Proponente; a tal proposito dovrà essere comunicato il nominativo del Tecnico reperibile al fine di essere contattato dal personale della Direzione Viabilità per gli interventi di ripristino che si renderanno necessari;
- 11) prima dell'inizio dei lavori, il Proponente dovrà comunicare l'Impresa esecutrice che realizzerà i lavori. La suddetta Impresa esecutrice dovrà richiedere l'emanazione di apposita Ordinanza per l'istituzione delle limitazioni alla circolazione stradale, producendo apposita documentazione che evidenzia fasi di lavoro e cronoprogramma, organizzando i lavori in sicurezza ed in presenza di traffico;
- 12) i ripristini della pavimentazione stradale dovranno essere conformi alle prescrizioni contenute nelle Norme Tecniche allegate alle Concessioni rilasciate dalla Provincia di Alessandria;
- 13) i passaggi dei cavidotti sotto la sede stradale dovranno essere preliminarmente autorizzati presso l'ufficio Concessioni della Provincia di Alessandria.

Si rammenta che, al fine di poter disporre in tempo reale dei dati complessivi degli spostamenti dei veicoli pesanti, occorre che tutti i mezzi siano dotati di GPS e che i dati relativi ai movimenti siano disponibili su apposito sito web per la loro consultazione.

G) Piano di Utilizzo dei Materiali di Scavo – DM 161/2012

Il Piano di utilizzo dei materiali di scavo dovrà essere conforme ai Piani di Utilizzo già emessi e/o di futura emissione per l'opera nel suo complesso.

Si evidenzia comunque l'opportunità di comunicare anche alla Regione Piemonte, oltre che al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare, eventuali rimodulazioni (modifiche non sostanziali) dei flussi degli stessi volumi di terre e rocce da scavo in regime di 161/2012 già computati ma che necessitano di una redistribuzione degli stessi nell'ambito dei riutilizzi previsti dal PUT autorizzato.

H) Aspetti relativi alle attività di cantiere

Per l'eventuale rimozione del ballast presente sulla sede ferroviaria esistente, ci si atterrà alle modalità previste dalla legislazione vigente in materia di rifiuti e, qualora il ballast contenesse amianto, si dovrà determinare il tenore di amianto totale ai fini della classificazione del rifiuto. In tal caso il rifiuto non sarà smaltito in discariche per inerti.

J) Monitoraggio ambientale

Si dovranno predisporre Piani di monitoraggio al fine di verificare che l'impatto di inquinamento atmosferico si mantenga entro i limiti previsti dalla legge e valutare l'efficacia delle opere di mitigazione adottate per la qualità dell'aria in fase di cantiere e l'inquinamento acustico in fase di cantiere e in fase di esercizio.

Le attività di monitoraggio dovranno essere definite e concordate nel dettaglio con i Settori regionali e provinciali competenti per materia e con ARPA Piemonte al fine di consentire:

- verifica delle previsioni di impatto del progetto esecutivo per le fasi di costruzione ed esercizio della linea ferroviaria;
- verifica sull'efficacia di misure di mitigazione adottate al fine di poter intervenire per la risoluzione di impatti residui; controllo dello stato dell'ambiente e pressioni ambientali prodotte dalla realizzazione dell'opera al fine di rilevare tempestivamente eventuali situazioni non previste e predisporre le necessarie azioni correttive.

Pertanto, il monitoraggio ambientale dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

- le attività dovranno essere programmate e gli strumenti e le metodiche adottate devono essere condivisi; utilizzo di metodologie validate e di comprovato rigore tecnico-scientifico;
- restituzione delle informazioni in maniera strutturata e georiferita con possibilità di correlazione con eventuali elaborazioni modellistiche concordate;
- utilizzo di indicatori che siano affidabili e rappresentativi delle varie situazioni ambientali;
- tempestività nella segnalazione di anomalie e criticità.

K) Localizzazione dell'opera

In riferimento alla localizzazione dell'opera anche a seguito di quanto emerso negli incontri svoltisi nel corso dell'istruttoria regionale sopra citati e nell'ambito della presente procedura, l'intervento in essere, nel suo complesso, si ritiene compatibile a conferma di quanto specificato con nota prot. n. 17823/A1812A del 18/04/2016 del Settore Infrastrutture strategiche della Regione Piemonte.

In conclusione, alla luce delle considerazioni ed osservazioni sopra esposte in esito all'istruttoria condotta dall'Organo tecnico regionale con il supporto tecnico-scientifico dell'ARPA, tenuto conto dei pareri dei soggetti istituzionali interessati nonché delle osservazioni pervenute da parte del pubblico, si ritiene sussistano i presupposti di compatibilità ambientale per la realizzazione dell'opera in oggetto e ai fini del rilascio dell'intesa sulla localizzazione dell'opera

subordinatamente al rispetto di tutte le condizioni e raccomandazioni di sopra dettagliatamente illustrate.

Tutto ciò premesso, attestata la regolarità amministrativa del presente provvedimento ai sensi della DGR n. 1-4046 del 17/10/2016;

visto il d.lgs 3 aprile 2006, n. 152;

visto l'art. 18 della l.r. 14 dicembre 1998, n. 40;

visto l'art. 16 della l.r. 28 luglio 2008, n. 23;

visti gli artt. 165 e 167, c. 5 e l'art. 183 del d.lgs. 163/2006;

visto l'art. 169 del d.lgs. 163/2006;

la Giunta Regionale, condividendo le considerazioni del relatore, con voto unanime espresso nelle forme di legge,

delibera

- di esprimere positiva intesa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini della localizzazione della Variante dell'interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt con procedura attivata da RFI S.p.A. ai sensi dell'art. 169 del d.lgs. 163/2006;
- di esprimere parere favorevole ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare sul Progetto definitivo di Variante dell'interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt, di cui all'istanza COCIV per l'avvio della procedura di VIA statale ai sensi degli artt. 165 e 167, c. 5 e dell'art. 183 del d.lgs. 163/2006, subordinatamente al rispetto delle condizioni vincolanti e raccomandazioni per la sostenibilità ambientale dell'intervento, descritte dettagliatamente in premessa e inerenti gli argomenti di seguito elencati:
 - pianificazione paesaggistica e urbanistica
 - acque superficiali e sotterranee;
 - vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi;
 - rumore e vibrazioni;
 - campi elettromagnetici;
 - viabilità;
 - attività di cantiere, materiali di scavo e monitoraggio ambientale.
- di condizionare il parere favorevole sopra espresso alle positive verifiche di recepimento che saranno effettuate, per quanto di competenza, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare, dalla Regione Piemonte, da ARPA Piemonte e dalla Provincia di Alessandria (Settore Viabilità), prima dell'avvio della progettazione esecutiva;
- di evidenziare che il presente atto deliberativo si esprime esclusivamente in merito alla verifica della compatibilità idraulica degli interventi in variante con il regime del rio Gazzo. Pertanto, sarà necessario acquisire successivamente, ai sensi del R.D. 523/1904, le autorizzazioni relative alle interferenze con il sedime del rio Gazzo ed agli scarichi degli invasi AL00084 e AL00085 e la concessione demaniale ai sensi del Regolamento Regionale 14/R/2006 per occupazioni temporanee o permanenti con il reticolo idrico pubblico;

- che il quadro economico di spesa con gli importi riguardanti le opere compensative e mitigative dovrà essere comunicato alla Regione Piemonte prima dell'avvio della progettazione esecutiva;
- che il Piano di Utilizzo dei materiali di scavo dovrà essere conforme ai Piani di Utilizzo già emessi e/o di futura emissione per l'intera opera nel suo complesso;
- di inviare la presente deliberazione al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il prosieguo procedurale di competenza.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte, ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della legge regionale 22/2010, e sul sito istituzionale dell'Ente, alla sezione "Amministrazione trasparente", ai sensi dell'art. 40 del d.lgs. n. 33/2013.

(omissis)