



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

Indirizzi in Allegato



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA-2014-0035077 del 29/10/2014

Pratica N.

Ref. Mittente:

**OGGETTO: [ID_VIP:2810] Procedura ex art. 169, comma 4, del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii. Varianti. Linea Ferroviaria AV/AC Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi", variante Cantiere COL2.
DETERMINA DIRETTORIALE.**

Con nota prot. RFI-DIN-IAVVA0011\P\2014\0000514 del 31/07/2014, acquisita agli atti al prot. DVA-2014-25601 del 01/08/2014, la Società RFI S.p.A. ha trasmesso la documentazione inerente la variante al progetto in oggetto indicato, ai fini dell'avvio dalla procedura di Verifica Varianti ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii.

Preso atto che:

- con la Delibera n.78/2003 del 29/09/2003 il CIPE ha approvato ai sensi dell'art.3 del D.Lsg. n. 190/2002 e s.m.i. con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare del Terzo Valico dei Giovi;
- con la Delibera n.80/06 del 29/03/2006 il CIPE ha approvato ai sensi dell'art.4 del D.Lsg. n. 190/2002 e sm.i. con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto definitivo del Terzo Valico dei Giovi;
- con la Determina Direttoriale prot. DVA-2013-18482 del 02/08/2013 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione - Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'art.185, del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i., in relazione al progetto esecutivo "Linea ferroviaria A V/AC Milano - Genova "Terzo Valico dei Giovi, Lotto 1 - 1° Stralcio cantierizzazione";
- con la Determina Direttoriale prot. DVA-2013-24380 del 24/10/2013 il Direttore Generale della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha emesso il provvedimento di approvazione del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo per il "Terzo Valico dei Giovi" Lotti 1 e 2;

Ufficio Mittente: Sezione L.O. - Problematiche Territoriali e OO.AA.
Funzionario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 06.57225931
DVA-2VA-LO-06_2014-0153.DOC


Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040

e-mail: dva@minambiente.it

e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

- con la Determina Direttoriale prot. DVA-2014-21283 del 27/06/2014 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione - Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'art.185, del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i., in relazione al progetto esecutivo "Linea ferroviaria A V/AC Milano - Genova "Terzo Valico dei Giovi, Lotto 1 - Fase 1".

La Variante del cantiere COL2, oggetto della presente Determina, identificata come "Variante Area Fegino/Campasso", introduce delle modifiche che riguardano l'organizzazione delle attività di costruzione della nuova linea ferroviaria, pertinenti il cantiere operativo COL 2, in Liguria, per consentire l'inizio dello scavo della galleria di Valico in anticipo rispetto alla conclusione dello scavo della galleria Campasso, con conseguente riduzione dei tempi complessivi di costruzione di entrambe le gallerie.

Acquisito il parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, n. 1621 del 03 ottobre 2014, trasmesso con nota prot. CTVA-2014-3566 del 16/10/2014, acquisita agli atti con prot. DVA-2014-33461 del 16/10/2014, che allegato al presente provvedimento ne costituisce parte integrante.

Preso atto che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS con il citato parere ha considerato e valutato che:

- *la Variante nell'introdurre delle modifiche all'organizzazione della cantierizzazione non altera sostanzialmente l'assetto dei luoghi coinvolti dalle are industriali in quanto le maggiori modifiche avvengono all'interno delle stesse e dei fronti di lavoro;*
- *la Variante, per le nuove potenziali problematiche ambientali che introduce, mostra un importante investimento progettuale sugli aspetti mitigativi che si sono tradotti in potenziamento delle misure di prevenzione e di contenimento delle emissioni nella matrice ambientale (rumore, atmosfera, acque superficiali) e in un'attenta considerazione delle ricadute sulla viabilità ordinaria coinvolta dai mezzi d'opera, con l'intento di contenere i disagi apportati alle comunità insediate (itinerari a minore sensibilità, orari di lavoro tarati per salvaguardare le fasce orarie più critiche, ecc.). [...];*
- *la variante riguarda esclusivamente la cantierizzazione (riorganizzazione del layout e logistica di cantiere) e l'unica opera nuova che dovrà essere realizzata - il micro-tunnel, [...] verrà smantellata con il ripristino delle aree coinvolte [...];*
- *gli aggiustamenti adottati, per la verità molto localizzati e puntuali, non alterano l'assetto delle opere sviluppate nell'esecutivo del I Lotto e si possono qualificare quali opportune ottimizzazioni delle opere provvisoriale e/o potenziamento delle misure preventive (es. paratie di imbocco);*
- *[...] si ritiene che le condizioni ambientali che si verranno a creare a seguito dell'adozione della Variante non presenteranno situazioni di criticità nuove o che non siano gestibili con le misure di mitigazione adottate nei cantieri;*

- [...] alcune attività finalizzate alla predisposizione delle aree da adibire al COL2 sono già state avviate e che per questo motivo il Monitoraggio ha concluso la sua fase di Ante Operam e iniziato quella di Corso d'opera. La presenza di un sistema di controllo sulle ricadute esterne all'area di cantiere costituirà un importante strumento di controllo sull'evoluzione dei parametri di qualità delle componenti ambientali, in relazione ai quali far discendere l'adozione di eventuali misure correttive nelle aree di cantiere;
- non si prevedono nuove occupazioni che possano determinare un'alterazione dello stato dei luoghi diversa da quella già analizzata e valutata in sede di progetto esecutivo, che, a suo tempo, ha ribadito la conformità con il Progetto Definitivo;
- la Variante, con la riorganizzazione delle fasi di lavoro in grado di contrarre i tempi di attivazione di alcune opere importanti della linea, intende dare una risposta efficace alla sollecitazione del MATTM a rimodulare il programma dei lavori finalizzato alla riduzione dei tempi esecutivi;
- per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D. Lgs. n.163/2006, la variante proposta non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo, nè comporta altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto esecutivo e non richiede la attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi ovvero l'utilizzo di una quota superiore al cinquanta per cento dei ribassi d'asta conseguiti.

Sulla base degli esiti istruttori della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS riportati nel sopra citato parere, si

DETERMINA

La sussistenza delle condizioni per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi dell'art. 169 del D.Lgs. 163/2006, della Variante al Cantiere COL2 per il progetto della Linea Ferroviaria AV/AC Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi", nel rispetto delle seguenti condizioni:

1. completare, entro la chiusura dei lavori, la dismissione delle opere provvisorie e la successiva rinaturazione delle aree;
2. aggiornare le attività di monitoraggio inerenti l'esecuzione delle opere in variante ed anche nel caso in cui emergano anomalie dalle misure dei parametri ambientali;
3. anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione ambientale nel cantiere rispetto al completamento dell'infrastruttura.

La Società RFI S.p.A. dovrà trasmettere alla scrivente Amministrazione, entro 30 gg. dalla notifica del presente provvedimento, l'aggiornamento del Piano di Monitoraggio, di cui alla condizione n.2, nell'ambito della procedura di Verifica di Attuazione in corso.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla notifica dell'atto.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Mariano Grillo)

*Allegati: parere CTVA n. 1621 del 16/10/2014,
assunto al prot. DVA-2014-33461 del 16/10/2014*

Elenco indirizzi

R.F.I. S.p.A.
rfi-ad@pec.rfi.it
dpiavac@pec.rfi.it

COCIV
Consorzio Collegamenti Integrati Veloci
pec@cociv.postecert.it

e p.c.

Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Struttura Tecnica di Missione
stm@pec.mit.gov.it

Ministero dei Beni e delle
Attività Culturali e del Turismo
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2014 - 0003566 del 16/10/2014

Pratica N.

Ref. Mittente:



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2014 - 0033461 del 16/10/2014

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



OGGETTO: I.D. VIP 2810 trasmissione parere n. 1621 CTVA del 3 ottobre 2014. VIA Speciale Verifica Varianti, linea Ferroviaria AV/AC Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi", variante Cantiere COL2, proponente Rete Ferroviaria Italiana Spa.

Ai sensi dell' art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell' impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 3 ottobre 2014.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)



All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2014-0270.DOC

La presente copia fotostatica composta
di N° 9 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 16-10-2014

DELLA FIAT
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
il Segretario della Commissione



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale

Parere n. 162 del 3 ottobre 2014

espresso ai sensi dell'art. 169, comma 4, Capo IV, Sezione II del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i.
ai fini della verifica per l'approvazione della variante al progetto esecutivo

Progetto:	Linea ferroviaria AV/AC Milano - Genova "Terzo Valico dei Giovi" Variante Area Fegino/Campasso
Proponente:	Consorzio COCIV

[Handwritten signatures and initials are scattered throughout the page, including a large signature on the left, a vertical column of initials on the right, and various initials at the bottom.]

contrattualizzazione dell'opera intera per lotti successivi costruttivi non funzionali, impegnativi per le parti nei limiti dei rispettivi finanziamenti che si renderanno effettivamente disponibili a carico della finanza pubblica;

- la Delibera n.84/2010 del 18/11/2010 con la quale il CIPE ha autorizzato l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi, come individuati nella tabella 1 della presa d'atto, della "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi";

PRESO ATTO

- che la richiesta presentata dalla Società RFI in data 31/07/2014 con nota prot.n.RFI-DIN-IAVVA0011\PA2014\0000514 per l'avvio della procedura di variante ex art 169 d.lgvo 163706 concernente il progetto esecutivo del Terzo Valico dei Giovi, è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (Direzione) con prot.n.DVA-2014-25601 in data 01/08/2014;
- che la Direzione con nota prot.n.DVA-2014-27600 del 28/08/2014 acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (Commissione) con prot.n.CTVA-2014-42960 in data 02/09/2014 ha trasmesso alla Commissione la documentazione progettuale ai fini dell'avvio delle attività istruttorie di competenza

ESAMINATA la documentazione progettuale che si compone dai seguenti elaborati forniti dalla Società COCIV:

- Elenco elaborati Progetto Esecutivo variante cantiere COL 2
- Elenco elaborati da eliminare
- Elaborati di progetto
- Documentazione amministrativa

PRESO ATTO che per quanto riguarda il piano di utilizzo delle terre di cui al D.M.n.161/2012:

- in data 27/03/2013 con nota prot.n.PPM/AP/AP/GP/746 il Consorzio COCIV ha presentato il piano di utilizzo dei materiali di scavo relativo al progetto Tratta AV/AC "Terzo Valico dei Giovi" Lotti 1 e 2 ai fini dell'approvazione ai sensi del D.M.n.161/2012 e dell'art. 185 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;
- con il parere n.1349 del 04/10/2013 la Commissione ha approvato ai sensi del D.M.n.161/2012 il piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo per il "Terzo Valico dei Giovi" Lotti 1 e 2;
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2013-24380 del 24/10/2013 il Direttore Generale della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha emesso il provvedimento di approvazione del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo per il "Terzo Valico dei Giovi" Lotti 1 e 2;

PRESO ATTO che per quanto riguarda il 1 stralcio di cantierizzazione:

- con nota prot.n.PG/2013/96816 del 12/06/2013, la Regione Liguria, in considerazione dell'apertura di alcuni cantieri del primo lotto collegati all'adeguamento della viabilità di accesso alle aree di Borzoli e della ValChiaravagna, chiede un parere circa *la compatibilità ambientale dell'inizio lavori con l'attuale fase di completamento della procedura di Verifica di Attuazione da parte della Commissione*; la nota della regione è stata acquisita con prot.n.DVA-2013-14279 del 19/06/2013 e successivamente trasmessa alla Commissione con nota DVA-2013-14608 del 24/06/2013 acquisita con prot.n.CTVA-2013-2246 del 24/06/2013;
- la Direzione con nota prot.n.DVA-2013-14608 del 24/06/2013 acquisita dalla Commissione con prot.n.CTVA-2013-2246 in data 24/06/2013 ha invitato il Consorzio COCIV a fornire ogni elemento conoscitivo inerente la rappresentata apertura di alcuni cantieri; con la stessa nota si diffidava il Consorzio dall'intraprendere alcuna attività prima della conclusione del procedimento di verifica dell'attuazione e della approvazione del piano di utilizzo dei materiali di scavo;
- in data 01/07/2013, con nota prot.n.PPM/AP/AO/GP/RI/pm/1828/13 il Consorzio COCIV ha trasmesso la documentazione relativa al "1 stralcio cantierizzazione" delle opere del primo e secondo lotto costruttivo e relative opere propedeutiche del progetto in oggetto; tale nota è stata acquisita con prot.n.DVA-2013-16193 del 10/07/2013 e successivamente trasmessa alla Commissione con nota DVA-2013-16631 del 15/07/2013 acquisita con prot.n.CTVA-2013-2538 del 16/07/2013;

- in data 05/07/2013 con nota prot.n.PPM/AP/pm/1911/13 il Consorzio COCIV comunicava quanto segue:

“Lo scrivente, dopo aver inviato il Progetto Esecutivo del Primo Lotto Costruttivo, redatto in conformità al Progetto Definitivo ed integrato dalla puntuale dimostrazione della ottemperanza alle prescrizioni indicate nella Delibera CIPE di approvazione, ha effettuato attività propedeutiche all'effettivo inizio dei lavori come meglio descritto nell'Allegato A alla presente nota.

Preso atto della diffida a svolgere ogni attività contenuta nella citata Vs del 24/06 u.s., con conseguente sospensione di ogni lavorazione, lo scrivente ha comunque in programma attività sia nelle gallerie che nelle viabilità di servizio, oltre che nelle ulteriori opere di apprestamento dei cantieri come descritto nell'Allegato B alla presente nota.

A tal fine si richiede limitatamente alle attività di cui agli allegati sopra riportati, di voler esprimere anticipatamente gli esiti della Verifica di Attuazione, tenuto conto che, nelle more dell'approvazione del Piano di utilizzo delle terre ai sensi del D.M. n. 161/2012, un quantitativo di materiali da scavo di circa 270.000 mc, in banco, sarà gestito come rifiuto conferendo i materiali in siti autorizzati ai sensi del D.Lgs. 152/2006, come peraltro previsto nel piano di cantierizzazione presentato”; la nota del Consorzio è stata acquisita con prot.n.DVA-2013-16122 del 09/07/2013 e successivamente trasmessa alla Commissione con nota DVA-2013-16213 del 12/07/2013 acquisita con prot.n.CTVA-2013-2515 del 12/07/2013;

- in data 12/07/2013 il Consorzio COCIV, con nota acquisita con prot.n.CTVA-2013-2505 del 12/07/2013 ha inviato l'Allegato B di cui alla nota prot.n.1911/13 lievemente rettificato ed una tabella esplicativa dello stesso;
- con il Parere n.1304 del 26/07/2013 la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale - VIA e VAS si è espresso positivamente sulla verifica di attuazione - Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'art.185, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al progetto esecutivo “Linea ferroviaria AV/AC Milano - Genova “Terzo Valico dei Giovi”, Lotto 1 - 1° Stralcio cantierizzazione”;

Con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2013-18482 del 02/08/2013 il Direttore Generale della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione - Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'art.185, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al progetto esecutivo “Linea ferroviaria AV/AC Milano - Genova “Terzo Valico dei Giovi”, Lotto 1 - 1° Stralcio cantierizzazione”;

PRESO ATTO che come richiesto dal Consorzio COCIV in data 05/07/2013 (nota PPM/AP/pm/01911/13) una prima fase di verifica di attuazione veniva anticipata limitatamente alle seguenti opere (identificate dalle WBS), per le quali alcune lavorazioni sono già state eseguite o sono in corso (allegato A prot.01911/13), o sono da eseguire con urgenza (Allegato B):

- NV01 NUOVA VIABILITA' TRATTA VIA ERZELLI - VIA BORZOLI
- NV02 NUOVA VIABILITA' TRATTA VIA CHIARAVAGNA - VIA BORZOLI -
- NV13 suddivisa in :
 - NV131 ADEGUAMENTO S.P.7/S.P.163 DELLA CASTAGNOLA TRA BORGO FORNARI (GE) ECONFINELIGURIA/PIEMONTE
 - NV132 ADEGUAMENTO S.P.7/S.P.163 DELLA CASTAGNOLA TRA CONFINELIGURIA/PIEMONTE E INNESTO S.P.160 PRESSO VOLTAGGIO (AL)
- COV1 Borzoli - cantiere operativo viabilità 1;
- COV2 Erzelli - cantiere operativo viabilità 2;
- COV3 Borzoli-Chiaravagna - cantiere operativo viabilità 3;
- CBL1 Borzoli-MetroGenova- cantiere base Liguria 1;
- CBL3 Trasta - cantiere base Liguria 3;
- CBL4 Bolzaneto - ex cantiere base Liguria 4 (riconvertito in piazzali);
- COL2 Fegino - cantiere operativo Liguria 2;
- COL3 Polcevera cantiere operativo Liguria 3;
- CSL2 Cravasco - cantiere di servizio Liguria 2;
- COP1 Val Lemme - cantiere operativo Piemonte 1;
- COP2 Castagnola - cantiere operativo Piemonte 2;
- COP20 Radimero-Moriassi (ex COP4) cantiere operativo Piemonte 20, inclusi i relativi cantieri per la viabilità di accesso CAV NV30-NV31-NV19 - Cantieri Adeguamento Viabilità Radimero-SP140;
- COV mobili NV13A-NV22 - Cantieri Operativi Viabilità Castagnola;

CONSIDERATO che la Verifica di Attuazione — Fase 1, stralcio 1 è stata subordinata al rispetto delle seguenti condizioni:

1. Le operazioni di scavo delle gallerie sono subordinate al recepimento, in sede di progetto esecutivo e metodo realizzativo dei lavori, dei risultati dei lavori di cui ai tavoli istituiti per le tematiche amianto e idrogeologia, e anche il campionamento dei materiali sia eseguito in conformità al protocollo di "Gestione Rischio Amianto" predisposto dalla Regione Piemonte per l'osservatorio Ambientale del Terzo Valico dei Giovi;
2. Il monitoraggio ambientale, in particolare per l'amianto, sia esteso, già in questa fase, alle attività di scavo e movimento terra e alle relative caratterizzazioni dei materiali, predisponendo uno specifico sistema informativo;
3. Prima dell'inizio degli scavi dovranno essere adeguati i presidi di monitoraggio di qualità dell'aria anche in relazione al potenziale rischio amianto;
4. Per quanto riguarda il Rio Trasta:
 1. si prevedano interventi di consolidamento dei settori in frana e di stabilizzazione delle sponde, preferendo tecniche di ingegneria naturalistica (palizzate, biostuoie armate per il contenimento dell'erosione, ecc);
 2. data la bassa permeabilità dei terreni della coltre detritico e la conseguente difficoltà di tali terreni a smaltire le acque di infiltrazione, si preveda un drenaggio sistematico dei pendii circostanti le opere da realizzare, mediante tecniche di ingegneria naturalistica (es. canalette drenanti in legname e pietrame)
5. Per quanto riguarda il Rio Traversa, successivamente alla rimozione della tubazione (come da prescrizione), la sistemazione definitiva delle sponde e del fondo del Rio dovrà essere realizzata attraverso tecniche di ingegneria naturalistica evitando l'utilizzo di massi cementati;

CONSIDERATO che con nota prot.n. prot.n.PPM/AP/AO/GP/RI/pm/2408/13 del 07/08/2013 assunta dalla Commissione con prot.n.CTVA-2013-2968 in data 22/08/2013 il Consorzio COCIV fa presente che: "si conferma che le attività di monitoraggio riconducibili alle prescrizioni di cui ai punti 2 e 3 e riferibili in particolare alla componente ambientale "amianto" di ante operam, avranno inizio a far data dal 26.08.2013. Per la Regione Piemonte si procederà monitorando punti riportati nella planimetria di cui all' Allegato 9 del protocollo "Gestione Rischio Amianto" che si allega alla presente, dando priorità ai punti già identificati per la finestra di Val Lemme, e di seguito richiamati:

- 05_AM_AO,
- 06_AM_AO,
- 08_AM_AO,
- 09_AM_AO,
- 10_AM_AO,
- 11_AM_AO.

Per la Regione Liguria, le misurazioni avranno inizio, salvo imprevisti, contestualmente alle precedenti, in corrispondenza dei punti del cantiere Borzoli in prossimità dell'imbocco lato Borzoli della NVO1, e più precisamente:

- Borzoli1_AM_AO, presso imbocco galleria lato Borzoli,
- Borzoli2_AM_AO, presso parcheggio della scuola edile,
- Borzoli3_AM_AO, presso un capannone industriale in via Borzoli, sponda destra del Chiaravagna.

(...).

Successivamente si procederà relativamente ai punti rappresentativi della Finestra di Castagnola e della Galleria di Valico di Arquata (Regione Piemonte), e nello specifico le attività di campionamento avranno inizio al termine delle campagne suddette e quindi, a far data dall' 11.09.2013, salvo imprevisti.

Si conferma che le attività di campionamento si svolgeranno secondo le specifiche tecniche richiamate nel protocollo "Gestione Rischio Amianto" e confermate nel corso dell'incontro del Tavolo Tecnico del 31.07.2013, utilizzando un campionatore modello AirCube COM2TH, con filtri in membrana di policaibondato, quadrigliati, del diametro di 47mm e porosità pari a 0,8µm".

CONSIDERATO che con nota prot.n. prot.n.PPM/AP/AO/GP/pm/2409/13 del 07/08/2013 assunta dalla Commissione con prot.n.CTVA-2013-2969 in data 22/08/2013 il Consorzio COCIV nel dare formale evidenza del rispetto di quanto prescritto fa presente in particolare quanto segue:

a) il Consorzio COCIV conferma che verranno recepiti nel progetto esecutivo e durante l'esecuzione dei lavori le risultanze dei tavoli tecnici amianto e idrogeologia, (allegati A e B alla presente su supporto informatico). In particolare, con l'avvio dei lavori e di concerto con le Regioni Liguria e Piemonte verrà attuato in via sperimentale il protocollo "Gestione Rischio Amianto";

b) il Monitoraggio Ambientale (MA) viene da subito esteso, in particolare per il rischio amianto, alle attività di scavo. I dati di tale MA vengono trasmessi nello specifico sistema informatico denominato SIGMAP;

c) il monitoraggio di qualità dell'aria, per i lavori compresi nel 1 stralcio di cantierizzazione, verrà adeguato, in relazione al potenziale rischio amianto;

d) per il Rio Trasta ed il Rio Traversa si sta provvedendo ad aggiornare gli elaborati del progetto esecutivo secondo le prescrizioni (...);

CONSIDERATO che con nota prot.n. prot.n.PPM/AP/AO/GP/RI/pm/2556/13 del 04/09/2013 assunta dalla Commissione con prot.n.CTVA-2013-3150 in data 12/09/2013 il Consorzio COCIV conferma che *"le attività di monitoraggio ante operam delle fibre aerodisperse di amianto, riconducibili alle prescrizioni di cui ai punti 2 e 3, avranno inizio in Regione Liguria, - a far data dal 05.09.2013.*

Le misurazioni saranno eseguite in corrispondenza dei punti del cantiere-Borzoli in prossimità dell'imboccato Borzoli della NVO1, e più precisamente:

- *Borzoli 01_AM_AO, presso imbocca galleria lato Borzoli,*
- *Borzoli 02_AM_AO, presso parcheggio della scuola edile,*
- *Borzoli 03_AM_AO, presso un capannone industriale in via Borzoli, sponda destra del Chiaravagna";*

CONSIDERATO che con nota prot.n. prot.n.PM/AP/pm/2629/13 del 16/09/2013 assunta dalla Commissione con prot.n.CTVA-2013-3284 in data 23/09/2013 il Consorzio COCIV afferma:

a) "l'ottemperanza alle prescrizioni relative al rischio amianto sarà assicurata dalla attuazione dei protocolli analitici di campionatura che sono stati definiti, per ora in via sperimentale, nel par. 5 della specifica Relazione "Gestione Rischio Amianto", dal relativo Tavolo Tecnico istituito per lo specifico tema con le Regioni Liguria e Piemonte (Relazione il cui attuale testo si allega, tuttora in via di affinamento). Il Tavolo Tecnico procederà altresì alla stesura definitiva dei protocolli analitici in funzione dei risultati che daranno lo scavo in tradizionale del primo tratto della finestra Vallemme e lo scavo meccanizzato (EPB) del primo tratto della Galleria di Valico, che fungeranno da "Campo Prova" per la taratura delle metodologie e delle frequenze di campionamento;

b) il Monitoraggio Ambientale (MA) della qualità dell'aria ante operam per il rischio amianto è stato subito attivato secondo le indicazioni dei tavoli tecnici regionali, sia per la zona di pertinenza della galleria di Vallemme, che per quella relativa alla galleria di Borzoli. I risultati relativi alle rilevazioni registrate nel periodo di 15 giorni consecutivi nell'area di Vallemme sono in corso di certificazione e verranno—immessi—nel sistema SIGMAP—non appena disponibili. Le rilevazioni nell'area di Borzoli sono invece ancora in corso ed appena disponibili verranno parimenti certificate ed immesse sul sistema SIGMAP.

Tanto premesso, lo scrivente Consorzio procederà con le fasi successive delle attività lavorative, sin d'ora nel cantiere di Vallemme ed analogamente, esaurite le rilevazioni del monitoraggio ante operam, nel cantiere di Borzoli, applicando le misure di campionatura e controllo indicate nella citata Relazione "Gestione Rischio Amianto", così come prescritto dalla stessa Determina";

VISTA la nota prot.n.DVA-2014-12576 del 02/05/2014, acquisita con prot.n.CTVA-2014-1462 in data 05/05/2014, con la quale la Direzione ha trasmesso la nota prot. OAVG-2014-42 del 23/04/2014 dell'Osservatorio Ambientale per il Terzo Valico Ferroviario dei Giovi. Con tale nota il Presidente dell'Osservatorio trasmette il documento *"Protocollo gestione amianto"* Versione del 18/03/2014 redatta dal Gruppo di Lavoro Gestione Rischio Amianto e sottoscritta in Osservatorio dai rappresentanti dalla Regione Piemonte, Regione Liguria, Provincia di Alessandria e Provincia di Genova.

La versione trasmessa aggiorna la prima bozza consegnata all'Osservatorio Ambientale del Terzo Valico in data 16/07/2013, adeguandola alle ulteriori tecniche di scavo adottate da Cociv ed integrandola con il contributo della regione Liguria. Detto aggiornamento recepisce gli approfondimenti emersi nei vari incontri e rappresenta il modello generale da adottare per una efficace gestione preventiva del rischio amianto.

Scopo del protocollo è quello di dettare, in funzione delle tecniche di avanzamento, i protocolli analitici per

parametro "amianto aerodisperso" in ante e corso d'opera nonché definire le metodiche di campionamento, nel rispetto di quanto prescritto nella prescrizione n. 6 – Integrazioni progettuali – Ambiente Punto s) della Delibera CIPE n.80/2006 che riporta quanto segue:

"Al fine di prevenire qualsiasi potenziale impatto dovuto all'eventuale ritrovamento di amianto si prescrive il rispetto delle misure e dei monitoraggi indicati:

- definire meglio le procedure in caso di riscontri oggettivi;
- intensificare i controlli nel tratto di galleria compreso tra SR13 e SR15.

Nell'ambito del P.E. si dovrà predisporre un progetto di monitoraggio della qualità dell'aria da attivarsi qualora i controlli effettuati evidenziassero un innalzamento del rischio relativo alla concentrazione di fibre asbestiformi areodisperse.

Tale progetto di monitoraggio dovrà anche interessare le aree limitrofe a quelle di cantiere interessate dalla presenza di ricettori sensibili. Le misurazioni dovranno essere effettuate presso opportune stazioni testimone da localizzarsi in numero adeguato, nelle aree maggiormente soggette all'eventuale esposizione".

In particolare nel documento si espongono le procedure per la campionatura delle fronti di scavo in galleria ove siano presenti pietre verdi al fine prevenire scavi in rocce amiantifere senza adeguate precauzioni di legge a tutela dei lavoratori e dell'ambiente di vita esterno al cantiere. La procedura di campionamento risulta in funzione della tecnica di abbattimento della roccia al fronte di scavo: scavo meccanizzato con fresa TBM o EPB e scavo in tradizionale suddiviso in scavo con esplosivo con o senza pre-consolidamento del fronte e scavo con demolitore idraulico. Si espongono inoltre le procedure di campionamento sui cumuli di materiale abbattuto.

La messa a punto dei protocolli analitici riportati potrà rendersi ulteriormente necessaria in accompagnamento allo sviluppo dei lavori di scavo delle gallerie in progetto.

Su tutto il territorio interessato dal tracciato, sono stati effettuati sopralluoghi congiunti con i tecnici competenti in materia ed in contraddittorio con Cociv, al fine di definire le reti di monitoraggio dell'"aerodisperso" riportata in Allegato 9.

L'ambiente sia di lavoro che quello esterno è e sarà monitorato tramite una rete costituita da punti scelti e condivisi che rispettano un criterio semplice ma efficace: i punti sono collocati attorno al punto di emissione (sorgente) per fasce o cinture di distanza dal cantiere di scavo/deposito terre scavate da galleria.

La messa a punto dei protocolli analitici riportati sarà fatta durante lo scavo della finestra Val Lemme per la taratura definitiva delle metodologie e delle frequenze di campionamento per lo scavo in tradizionale. Per quanto attiene la TBM, si utilizzeranno i primi 500 m di avanzamento nella Galleria di Valico per tarare l'operatività di campionamento proposta con le pratiche di cantiere.

Eventuali modifiche, implementazioni e migliorie utili per la messa a punto delle tecniche previste, saranno condivise in ambito di Osservatorio Ambientale.

Per definire la corretta ubicazione sul territorio dei punti sui quali monitorare l'eventuale presenza di fibre di amianto aerodisperse, sono stati effettuati sopralluoghi congiunti con i tecnici dell'ARPA Piemonte, Regione Piemonte, Provincia di Alessandria, COCIV e Comunità locali. Analoghi sopralluoghi sono stati effettuati in Liguria con rappresentanti della Regione Liguria, della Provincia di Genova, ARPA Liguria, rappresentati comunali e COCIV.

Il punti individuati in sede di primo sopralluogo e definiti in sede di successivo tavolo tecnico presso la Regione Piemonte in data 06/05/2013, quali significativi dal punto di vista ambientale per i cantieri (in prossimità dell'uscita della galleria), per i campi base (in cui alloggiano le maestranze) e per le aree impattate dal transito dei mezzi di cantiere e i centri abitati, saranno attrezzati a punti di monitoraggio mediante centraline dotate di campionatori sequenziali.

Anche in Regione Liguria i punti individuati in sede di tavolo tecnico saranno attrezzati con analoghe centraline dotate di campionatori sequenziali.

Ulteriori punti di monitoraggio saranno eventualmente introdotti in successivi aggiornamenti del protocollo in base all'evoluzione del piano di utilizzo.

CONSIDERATO che con nota prot.n. prot.n.PPM/AP/AO/RI/pm/2164/14 del 24/04/2014 assunta dalla Commissione con prot.n.CTVA-2014-1450 in data 29/04/2014, il Consorzio COCIV comunica che "le attività di monitoraggio ante operam delle fibre aerodisperse di amianto, avranno inizio presso l'area di cantiere di Cravasco (CSL2) a far data dal 06.05.2014" in corrispondenza dei punti del cantiere definiti AMI_CM-001 e AMI_CM-002;

VISTA la nota prot.n.OAVG-2013-38 del 18/07/2013 con la quale l'Osservatorio Ambientale per il Terzo Valico dei Giovi trasmette i seguenti documenti:

- relazione del Tavolo Tecnico Regionale per il tema "Gestione Rischio Amianto";
- documento preliminare di sintesi dei lavori svolti dai gruppi tecnici attivati dalla Regioni Liguria e Piemonte relativo al monitoraggio acque sotterranee.

La nota è stata acquisita con prot.n.DVA-2013-16987 del 19/07/2013 e successivamente trasmessa con nota prot.n.DVA-2013-17010 del 19/07/2013 acquisita con prot.n.CTVA-2013-2608 nella stessa data;

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

1. RICHIAMI SINTETICI DELL'OPERA

La Linea ferroviaria AV/AC Milano - Genova Terzo Valico dei Giovi si inquadra nel riassetto delle comunicazioni ferroviarie tra Liguria, Piemonte e Lombardia, contestualmente a quello del Nodo di Genova.

L'ambito territoriale interessato dalla linea ferroviaria è quello delle province di Genova e di Alessandria, rispettivamente nei comuni di Genova, Ceranesi, Campomorone e Ronco Scrivia (Provincia di Genova), Fraconalto, Voltaggio, Arquata Scrivia, Gavi Ligure, Serravalle Scrivia, Novi Ligure, Pozzolo Formigaro e Tortona (Provincia di Alessandria).

L'intervento assume le caratteristiche di un nuovo "corridoio" che integra e potenzia il sistema delle linee attuali di comunicazione tra il bacino portuale ligure e la pianura Padana.

Detto corridoio sinteticamente comprende:

- Linea principale, denominata del 3° Valico dei Giovi da Genova a Tortona;
- Interconnessioni Lato Liguria:
 - o Interconnessione di Voltri a servizio del Ponente Ligure e del porto di Voltri;
 - o Collegamento con Genova Piazza Principe, Genova Brignole ed il Levante Ligure, nonché con gli scali merci della zona di Genova, attraverso il Bivio Fegino opportunamente ristrutturato;
- Interconnessioni Lato Piemonte:
 - o Interconnessione tecnica a semplice binario fra il binario pari della linea principale 3° Valico e il binario pari della linea storica Alessandria-Genova a ovest di Novi Ligure (denominata "Raccordo Tecnico III Valico-Novì Ligure");
 - o Interconnessione da e per Alessandria-Torino-Novara a est di Novi Ligure, realizzando uno "shunt" della stazione di Novi (denominata per questo "Shunt III Valico-Torino");
 - o Interconnessione tecnica a semplice binario a nord di Pozzolo Formigaro con funzione di collegamento alla linea esistente per Pozzolo Formigaro-Novì Ligure;
 - o Collegamento con lo scalo intermodale di Rivalta Scrivia;
 - o Innesto a raso della linea principale 3° Valico sulla linea storica Alessandria-Voghera-Piacenza a sud di Tortona per le destinazioni Milano e Piacenza.

Il tracciato e le opere di linea

Il tracciato prevede l'inizio della linea del Terzo Valico circa 800 m prima del Bivio Fegino sulla linea proveniente da Genova Piazza Principe.

Dopo aver sottopassato l'Appennino Ligure con una galleria di circa 27 km, il tracciato fuoriesce all'aperto nel comune di Arquata Scrivia dove è previsto il Posto di Comunicazione con binario di precedenza di Libarna, per poi proseguire verso la piana di Novi sottopassando con una galleria di circa 7 km il territorio di Serravalle Scrivia.

Nella tratta di pianura il tracciato passa ad est l'abitato di Novi Ligure per poi proseguire verso Tortona attraverso il potenziamento dell'attuale linea Novi Ligure - Pozzolo Formigaro - Tortona, della quale è previsto il raddoppio del tratto Pozzolo Formigaro - Tortona attualmente ancora a semplice binario. Il tracciato di progetto si conclude a Tortona dove è previsto l'allaccio a raso con la linea per Piacenza/Milano. Il collegamento con la linea per Torino avviene attraverso il raccordo tecnico di Novi Ligure, nella zona compresa tra Serravalle e Novi Ligure all'altezza circa della pk 34+000.

La linea del Terzo Valico si sviluppa su un tracciato di circa km 53 e costituisce un'opera particolarmente impegnativa per la presenza di lunghe gallerie. La tipologia delle gallerie prevista è in linea con i più recenti standard di sicurezza comprendendo la realizzazione di due gallerie a semplice binario affiancate con collegamenti trasversali.

Il progetto prevede quattro finestre (Polcevera, Cravasco, Castagnola, Vallemme), inclusi i due cunicoli esplorativi parzialmente realizzati nel periodo 1996-98 per approfondimento progettuale, che costituiranno, al loro completamento, la finestra Castagnola e la finestra Vallemme.

Più dettagliatamente, lo sviluppo complessivo del binario pari del III Valico è di m. 53.087, mentre quello dispari è di m. 53.314.

Il tracciato può essere suddiviso in tratte caratterizzate da diverse tipologie che si possono così sintetizzare:

Linea III Valico: Tratta Bivio Fegino (km -0+400) - P.C. Libarna (km 28+850)

Nella nuova configurazione il Terzo Valico costituisce il proseguimento naturale dell'attuale linea proveniente da Genova Piazza Principe per Milano/Torino.

Dallo sbocco della attuale galleria Granarolo (bivio Fegino) la linea A.C. si sviluppa allo scoperto per un tratto di circa 913 m, con un interasse binario di 4 m ed una velocità di tracciato pari a 100 km/h. Nel tratto all'aperto si realizza il nuovo bivio tra la linea A.C. e la linea Succursale dei Giovi con deviata a velocità di 60 km/h.

In prosecuzione, la linea presenta un tratto in galleria (Campasso) a doppio binario con un successivo breve tratto all'aperto comprendente uno scatolare per l'attraversamento del Rio Trasta, per poi imboccare la galleria del Terzo Valico, il cui primo tratto è un camerone per il passaggio dall'interasse binari di 4,00 m (galleria a doppio binario) a 35,00 m (galleria a due canne). Anche nel tratto finale verso nord la galleria presenta un camerone per il passaggio dall'interasse di 35,00 m (galleria a due canne) all'interasse di 9,00 m (galleria a doppio binario) presente all'aperto nella zona di Libarna per fare spazio al binario di precedenza del Posto di comunicazione. In questo tratto, la galleria del Terzo Valico prevede quattro finestre di accesso intermedio, sia per motivi costruttivi, sia di sicurezza.

Al km 28+325 la nuova linea esce allo scoperto e vi rimane per circa 1166 m dove è prevista la realizzazione del Posto di Comunicazione di Libarna, dotato di binario di precedenza.

Tratta P.C. Libarna (km 28+850) - Piana di Novi Ligure (km 36+600)

La tratta in esame si estende per 7,7 km circa a partire dal P.C. Libarna fino alla piana di Novi Ligure dove esce allo scoperto. In questa estesa la nuova linea si trova quasi interamente in galleria (Galleria di Serravalle lunga 7094 m). Il Posto di Comunicazione di Libarna ubicato al km 28+849 (asse P.C.) è realizzato nel tratto all'aperto compreso tra la galleria di Valico e la galleria Serravalle; esso è costituito da tre binari, due dei quali di corsa ed uno centrale di precedenza (con modulo di 750 m) posti ad interasse di m 4.50.

Nella zona del posto di comunicazione è stata prevista una sottostazione elettrica necessaria per fornire energia alla tratta Genova Borzoli - Novi Ligure.

Inoltre sono stati predisposti due piazzali in corrispondenza degli imbocchi delle gallerie ferroviarie, in base alla nuova normativa di sicurezza delle gallerie, atti allo stazionamento e manovra dei mezzi di soccorso e all'atterraggio di un elicottero.

Alla progr. Km 29+577 ha inizio il camerone per il passaggio da un interasse di 9 m (tratto allo scoperto), in corrispondenza del Posto di Comunicazione, a 35 m per le gallerie a singolo binario (Galleria di Serravalle).

La linea continua in galleria naturale e al km 34+256 sottopassa la linea ferroviaria Genova-Torino e si estende fino alla piana di Novi (progr. 36+600 circa).

Dal binario pari entro la galleria di Serravalle origina, al km 33+923 il raccordo tecnico all'attuale linea Genova - Torino, lungo il binario pari in direzione Novi Ligure.

Tratta Piana di Novi Ligure (km 36+600) - Tortona (km 52+981)

Quest'ultima tratta rappresenta l'ambito di realizzazione degli itinerari per Milano e Torino. In particolare l'itinerario per Milano si sviluppa in prosecuzione della linea Terzo Valico utilizzando in parte il sedime esistente della linea Pozzolo F.-Tortona.

L'itinerario per Milano di estensione pari a circa 16,6 km circa, si sviluppa parte allo scoperto e parte in galleria artificiale (galleria di Pozzolo, sottopasso Bretella Autostradale A7/A26).

Dall'uscita della galleria di Serravalle in corrispondenza del km 36+316 circa, la nuova linea si sviluppa in galleria artificiale per il binario pari ed all'aperto per il binario dispari fino al km 36+585. In corrispondenza della fine della galleria è prevista una piazzola di sicurezza con relativo fabbricato.

Dalla suddetta progressiva entrambi i binari sono all'aperto fino alla galleria di Pozzolo, al km 40+794.

Al km 37+500 circa è presente una piazzola PJ bivio Shunt con relativo fabbricato tecnologico.

Al km 37+800 circa è presente la piazzola cabina TE Pieve di Novi Ligure.

Il tratto fino al km 39+500 è in rilevato, il che consente di risolvere le numerose interferenze con il reticolo idrografico di piccoli canali e viabilità esistenti.

Dal km 39+500 al km 44+200 la linea si porta dapprima in trincea e poi in galleria artificiale dal km 40+794 al km 42+778 (Galleria di Pozzolo Formigaro) per evitare di interferire con la viabilità esistente (S.S. 211), in corrispondenza dell'imbocco sud è previsto un fabbricato tecnologico; inoltre, al km 44+000 circa, è presente una piazzola TE e segnalamento. Di seguito la linea corre a livello prossimo al piano campagna; in questo tratto, per risolvere le interferenze con il reticolo irriguo, è necessario deviare diversi fossi e canali esistenti.

Interconnessione da e per Torino (Shunt III Valico – Torino)

Al km 37+450 circa della linea, nella tratta allo scoperto tra Novi Ligure e Pozzolo, è prevista la realizzazione del collegamento da e per Torino con sflocco "a salto di montone" dalla linea AC e interconnessione, sempre "a salto di montone" sull'attuale linea Genova-Torino, per una estensione di circa 6,9 km, nel tratto compreso tra l'impianto di Novi e il sottoattraversamento autostradale.

Il collegamento si sviluppa quasi interamente in galleria artificiale nella fascia di territorio compresa tra l'abitato di Novi e Pozzolo, rispondendo alla richiesta degli Enti Locali che non hanno accettato la soluzione con passaggio nell'attuale impianto di Novi per problematiche di impatto ambientale.

La galleria artificiale, composta da due canne a semplice binario che nel tratto centrale corrono affiancate, separate da un setto in c.a., presenta dello sviluppo complessivo di circa 4,5 km (b.p.)+4,7 km (b.d) e presenta un andamento altimetrico tale da ottenere coperture minime (mediamente compresa entro i 3 m, fatto salvo un breve tratto in cui si arriva a 7 m di ricoprimento).

Nella progettazione di "shunt" di Torino sono state affrontate le problematiche relative alle notevoli interferenze con viabilità, canali, la linea ferroviaria Novi – Pozzolo e con la discarica di rifiuti urbani solidi e il depuratore in prossimità dell'innesto sulla linea storica, adattando adeguate soluzioni tecniche per la risoluzione delle stesse.

Nei tratti prima e dopo la galleria artificiale, sia sul binario pari che sul binario dispari, la linea si sviluppa in trincea, in parte tra muri a U.

Interconnessione Terzo Valico - Voltri

Nel tratto iniziale del valico per consentire l'instradamento dei traffici merci in direzione degli impianti di Voltri, è stata prevista l'interconnessione tra la nuova linea III Valico e la bretella di Voltri in prossimità dell'esistente camerone di Borzoli.

Tale interconnessione si configura interamente in galleria con tracciati indipendenti a canne separate per i binari pari e dispari i quali si collegano alle predette linee in interconnessione a "salto di montone" con velocità di ingresso/uscita pari a 160 km/h.

La soluzione progettuale sviluppata tiene conto del progetto del prolungamento della bretella di Voltri in direzione Sampierdarena, inoltre si è dovuto affrontare il problema della raccolta e smaltimento delle acque di galleria in fase di esercizio.

Raccordo Tecnico III Valico – Novi Ligure

In prossimità dell'attraversamento della linea storica Genova-Torino è prevista la realizzazione di un binario tecnico di collegamento della linea Terzo Valico con gli impianti di Novi Ligure. Tale semplice binario si rende necessario per risolvere le problematiche di sicurezza e manutenzione della lunga galleria.

Il binario presenta un sviluppo complessivo di circa 1983 m di cui un tratto iniziale in galleria di lunghezza pari a 1378 m.

Tale raccordo tecnico, di collegamento con Novi Ligure, si interconnette con la linea storica in modo diretto, cioè a raso, in soggezione di esercizio e senza ricorrere a fasi di spostamento dell'esistente linea.

Il tracciato planimetrico è caratterizzato da elementi geometrici che consentono una velocità di 100 km/h.

Nuove viabilità e adeguamenti viari

Per l'esecuzione dei lavori e a supporto della cantierizzazione è prevista la realizzazione di Nuove Viabilità e di adeguamenti di viabilità esistenti per consentire di limitare gli impatti sulle viabilità esistenti indotti dal transito dei mezzi di cantiere e per garantire nella configurazione finale un migliore assetto viabilistico.

Gli interventi che insistono sul territorio Ligure riguardano la realizzazione di 4 nuove viabilità e di 6 adeguamenti con particolare riferimento alle località Borzoli, Erzelli, Chiaravagna, Pontedecimo, e nei comuni di Campomorone, Isoverde, Borgo Fornari e Voltaggio.

Le opere di viabilità che comportano la maggiore produzione di terre sono quelle che insistono nel territorio genovese dove è prevista anche la realizzazione di gallerie naturali a foro cieco.

Sul territorio Piemontese sono previsti prevalentemente adeguamenti della viabilità esistente.

La maggior produzione di materiali di risulta deriverà dai lavori di adeguamento della S.P. 160 ed S.P. 163 e 140.

Interventi di riqualifica ambientale

La realizzazione della linea del Terzo Valico ha previsto l'individuazione di siti idonei sia al reperimento di inerti per la produzione di calcestruzzo e spritz beton che per la messa a dimora di circa 11 milioni di m³ di sottoprodotto derivante dalle operazioni di scavo delle gallerie naturali.

Queste attività rientrano in ben definiti programmi di sviluppo urbanistico - territoriali (Porto di Genova) di rimodellamento morfologico e di riqualificazione ambientale mirati, questi ultimi, al recupero di aree soggette alle attività di tipo estrattivo (cave apri/chiodi ed ex cave).

2. DESCRIZIONE DELLA VARIANTE

La Variante del cantiere COL2, identificata come "Variante Area Fegino/Campasso", introduce delle modifiche, di seguito descritte, che riguardano l'organizzazione delle attività di costruzione della nuova linea ferroviaria, pertinenti il cantiere operativo, in Liguria, COL 2 per consentire l'inizio dello scavo della galleria di Valico in anticipo rispetto alla conclusione dello scavo della galleria Campasso, con conseguente riduzione dei tempi complessivi di costruzione di entrambe le gallerie.

Dette modifiche offrono la possibilità di poter procedere speditamente con gli scavi, puntando quindi su una contemporaneità di fronti di lavoro, che determina inoltre un'importante opportunità anche sul piano ambientale, associabile alla riduzione dei tempi con cantieri aperti.

Quanto di seguito illustrato, oltre a porre l'accento sui vantaggi, organizzativi e logistici delle novità introdotte, spiega gli accorgimenti adottati per conseguire un livello di compatibilità ambientale ritenuto comparabile a quello rappresentato in sede di progetto definitivo ed esecutivo.

Nel primo stralcio della Cantierizzazione approvato e nei progetti esecutivi del I Lotto costruttivo del Terzo Valico le configurazioni del cantiere di Fegino e delle opere da realizzare che insistono in questo settore, viabilità di accesso al cantiere e alle aree di lavorazione, Imbocchi Galleria Campasso nonché opere idrauliche sul Rio Trasta nel tratto del futuro rilevato ferroviario, pur nel rispetto della sostanziale rispondenza al progetto definitivo, introducevano già alcuni adeguamenti rispetto ad uno stato di progetto in parte mutato, frutto anche dell'ottemperanza alle indicazioni del CIPE 80/2006 e degli Enti Locali.

3. MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE

Le motivazioni che hanno indotto ad avanzare la presente Variante alla cantierizzazione derivano dall'esigenza di prefigurare un cronoprogramma più serrato sui tempi di realizzazione e, nel contempo, più aderente agli sviluppi esecutivi dell'opera che contemplano l'attivazione delle opere comprese nei Lotti costruttivi I e II. Tutto ciò ha lo scopo di realizzare l'apertura in contemporanea di fronti di lavoro in zone contigue, senza introdurre stravolgimenti nella logistica del cantiere poiché nuovi o diversi coinvolgimenti dei contesti abitati e della viabilità ordinaria.

Da tale esigenza sono discesi i criteri che hanno determinato la ricerca di soluzioni idonee alle problematiche di tipo tecnico realizzativo nonché ambientale, soluzioni che si sono tradotte in alcune modifiche alla cantierizzazione dell'area denominata Fegino/Campasso, considerandola estesa fino alla zona in cui insistono l'imbocco nord della Campasso, il futuro rilevato del tratto all'aperto della linea ferroviaria e l'imbocco sud del Terzo Valico (zona Trasta).

Una risposta praticabile a tali presupposti ha richiesto in primo luogo l'introduzione di modifiche tecnico organizzative che prevedono, in primo luogo, di disporre di un sistema di allontanamento dei materiali dai fronti di scavo in forma meccanizzata, non condizionato dal completamento della Galleria Campasso, senza prevedere sconfinamenti dalle aree di cantiere consolidate o dai fronti di avanzamento lavori.

Tale sistema di allontanamento meccanizzato è costituito dal nastro trasportatore che potrà essere alloggiato nel *microtunnel* (opera nuova) realizzato su un tracciato posizionato quasi parallelamente alla galleria Campasso; quest'intervento con quanto ne consegue in termini di opere accessorie per il suo funzionamento costituisce la vera novità che giustifica la variante.

Come diretta e positiva conseguenza si avrà l'attivazione quasi contemporanea di tutti gli interventi che insistono sul Cantiere Fegino (come da progetto definitivo) senza attendere che la Galleria Campasso sia completa per essere utilizzata come pista per lo smarino della Galleria di Valico.

Le ricadute in termini di contrazione dei tempi si ricavano dal confronto tra programmi di avanzamento associati alle configurazioni di progetto riferite rispettivamente al Progetto Esecutivo (luglio 2013) e alla presente Variante.

Modifiche apportate: alle Opere e alle Fasi Operative

La Variante introduce alcune modifiche al progetto esecutivo approvato dal Ministero (luglio 2013) modifiche determinate principalmente dalla realizzazione del *micro tunnel*, e cioè di un'opera propedeutica, fondamentale per la riorganizzazione della cantierizzazione che si svolge nell'area di Fegino, in quanto opera in grado di distribuire alcune lavorazioni in due aree industriali, spazialmente distanti (posizionate ai due imbocchi della Galleria Campasso) ma funzionalmente unite e cooperanti nel macro cantiere "COL2 Fegino".

Nel frattempo con l'inserimento del nuovo intervento sono stati introdotti minimi aggiustamenti puntuali alle opere del I Lotto già approvate e ciò al fine di renderle coerenti con la nuova logistica di cantiere e, più in generale, con l'assetto finale che assumeranno tutte le opere che insistono nelle aree di lavorazione (principalmente imbocchi).

Come si potrà desumere dalla descrizione di questi ultimi interventi si tratta di aggiustamenti e/o ottimizzazioni, alcuni dei quali si potrebbero attribuire anche ad inevitabili affinamenti dovuti all'aumento di dettaglio delle informazioni di base acquisite.

Il sistema degli interventi ricadenti nell'Area di Fegino - Campasso /Trasta

si compone delle seguenti opere (Wbs):

Microtunnel - Cunicolo di collegamento tra Imbocco Campasso nord (zona Trasta) e area Imbocco Campasso sud - cantiere COL2

GA1A - Galleria naturale Campasso - Imbocco sud

GA1B - Galleria naturale Campasso - Imbocco nord

Scatolare Rio Trasta (INIX)

Ulteriori interventi di Mitigazione Ambientale.

Le modifiche progettuali al cantiere, introdotte con la Variante determinano una diversa articolazione delle fasi operative con le quali si potrà conseguire l'obiettivo principale consistente nella contrazione dei tempi di realizzazione.

In sintesi, le fasi operative che dalla realizzazione del micro tunnel portano alla completa operatività del Cantiere COL2 possono essere così sintetizzate:

FASE 1A - di costruzione del micro-tunnel, primo allestimento del cantiere COL2 (area operativa Imbocco Campasso Sud e area operativa Imbocco Campasso Nord - Imbocco Valico Sud), delle prime opere provvisorie (deviazioni dei fossi interferenti e completamento dell'opera di spinta per la NVVA);

In questa fase pertanto coesistono, per un breve periodo, gli scavi del micro-tunnel e della Campasso.

FASE 1B - di scavo delle opere di linea, attrezzaggio del micro-tunnel con nastro trasportatore e sua integrazione negli impianti di cantiere;

Questa fase di esercizio della cantierizzazione vede in attività i fronti di lavorazione per il completamento dello scavo della Campasso (renderla così utilizzabile nelle fasi successive quale via per l'evacuazione dei materiali di scavo provenienti dal Terzo Valico) e per lo scavo del Terzo Valico dall'imbocco sud.

FASE 2 - di completamento delle opere aventi come riferimento il COL2 che, con l'abbandono del nastro trasportatore (abbandono definitivo del micro-tunnel), assume il suo assetto completo;

Dal confronto tra la programmazione prevista nel Progetto esecutivo che sviluppa sostanzialmente la cantierizzazione del PD, e quella della Variante con l'introduzione del micro tunnel, **la contrazione dei tempi è importante e si tradurrebbe in circa 8 mesi come da programmi avanzamento lavori.**

4 VALUTAZIONI SULLA VARIANTE

La Variante nell'introdurre delle modifiche all'organizzazione della cantierizzazione non altera sostanzialmente l'assetto dei luoghi coinvolti dalle aree industriali in quanto le maggiori modifiche avvengono all'interno delle stesse e dei fronti di lavoro.

La Variante, per le nuove potenziali problematiche ambientali che introduce, mostra un importante investimento progettuale sugli aspetti mitigativi che si sono tradotti in potenziamento delle misure di prevenzione e di contenimento delle emissioni nella matrice ambientale (rumore, atmosfera, acque superficiali) e in un'attenta considerazione delle ricadute sulla viabilità ordinaria coinvolta dai mezzi d'opera, con l'intento di contenere i disagi apportati alle comunità insediate (itinerari a minore sensibilità, orari di lavoro tarati per salvaguardare le fasce orarie più critiche, ecc.).

La Variante, come si è in più punti evidenziato, introduce alcune novità nei layout delle aree di cantiere le quali,

se non hanno prodotto una modifica negli ingombri e pertanto nelle relazioni con numero e tipo di ricettori presenti nelle aree, hanno invece determinato un nuovo quadro emissivo da nuove sorgenti (in particolare nastro trasportatore e impianto di frantumazione) rispetto al quale si è reso necessario valutare le potenziali ricadute sul clima acustico.

Lo Studio acustico della fase di cantiere (IG51-00-E-CV-SD-CA1401-001_B00) costituisce una delle Relazioni specialistiche di riferimento a supporto dell'analisi di compatibilità ambientale della Variante.

Le mitigazioni adottate nella fase di progetto esecutivo (luglio 2013) sono state verificate alla luce degli esiti dello studio e ricalibrate per corrispondere agli obiettivi di qualità richiesti dalla normativa.

5. CONCLUSIONI

La variante riguarda esclusivamente la cantierizzazione (riorganizzazione del layout e logistica di cantiere) e l'unica opera nuova che dovrà essere realizzata - il micro-tunnel, nel momento in cui esaurirà la sua utilità, sempre nell'ambito delle fasi costruttive deputate, verrà smantellata con il ripristino delle aree coinvolte (il cunicolo verrà chiuso e il suo imbocco inglobato nelle sistemazioni degli imbocchi della Campasso).

Gli aggiustamenti adottati, per la verità molto localizzati e puntuali, non alterano l'assetto delle opere sviluppate nell'esecutivo del I Lotto e si possono qualificare quali opportune ottimizzazioni delle opere provvisorie e/o potenziamento delle misure preventive (es. paratie di imbocco).

Dall'analisi delle azioni di progetto, riferibili alla sola Variante, e dalla ricostruzione delle sensibilità dei luoghi, che confermano il quadro ambientale analizzato con la redazione del PD, si ritiene che le condizioni ambientali che si verranno a creare a seguito dell'adozione della Variante non presenteranno situazioni di criticità nuove o che non siano gestibili con le misure di mitigazione adottate nei cantieri.

A questo proposito si richiama l'attenzione sul fatto che alcune attività finalizzate alla predisposizione delle aree da adibire al COL2 sono già state avviate e che per questo motivo il Monitoraggio ha concluso la sua fase di Ante Operam e iniziato quella di Corso d'opera. La presenza di un sistema di controllo sulle ricadute esterne all'area di cantiere costituirà un importante strumento di controllo sull'evoluzione dei parametri di qualità delle componenti ambientali, in relazione ai quali far discendere l'adozione di eventuali misure correttive nelle aree di cantiere.

Non si prevedono nuove occupazioni che possano determinare un'alterazione dello stato dei luoghi diversa da quella già analizzata e valutata in sede di progetto esecutivo, che, a suo tempo, ha ribadito la conformità con il Progetto Definitivo.

La Variante con la riorganizzazione delle fasi di lavoro in grado di contrarre i tempi di attivazione di alcune opere importanti della linea, intende dare una risposta efficace alla sollecitazione del MATT a rimodulare il programma dei lavori finalizzato alla riduzione dei tempi esecutivi.

Per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006, la variante proposta non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comporta altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto esecutivo e non richiede la attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi ovvero l'utilizzo di una quota superiore al cinquanta per cento dei ribassi d'asta conseguiti.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME IL PARERE AI SENSI DELL'ART. 169, COMMA 4 DEL D.LGS. 163/2006 CHE PER QUANTO RIGUARDA GLI ASPETTI AMBIENTALI DI COMPETENZA :

sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art. 169 perché sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore la proposta di "Variante all'area di cantiere Fegino/Campasso"

Con le seguenti condizioni:

La dismissione delle opere provvisorie e la successiva rinaturazione delle aree sia completata entro la chiusura dei lavori.

Si provveda ad aggiornare le attività di monitoraggio in seguito all'esecuzione delle opere in variante o di anomalie che possono emergere dalle misure dei parametri ambientali;

Sia anticipata, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione ambientale nel cantiere rispetto al completamento dell'infrastruttura.

21/

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Guido Monteforte Specchi

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Giuseppe Caruso

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Gaetano Bordone

Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

ASSENTE

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Handwritten initials and marks at the bottom of the page.

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

F. Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

E. Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti

Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

V. Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

F. Secchieri

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

F. Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

Roberto Viviani