

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01

TRATTA A.V. /A.C. TERZO VALICO DEI GIOVI PROGETTO DEFINITIVO

**INTERCONNESSIONE DI NOVI LIGURE ALTERNATIVA ALLO SHUNT
Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico**

Relazione

GENERAL CONTRACTOR	ITALFERR S.p.A.
Consorzio Cociv Ing. E. Pagani	

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
A 3 0 1	0 X	D	C V	R G	I M 0 0 0 0	0 0 1	D

Progettazione :

Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Progettista Integratore	Data	IL PROGETTISTA
D01	Revisione a seguito istruttoria	BATIMAT	28/17/2015	COCIV	28/07/2015	A.Mancarella	28/07/2015	 Dott. Ing. Aldo Mancarella Ordine Ingegneri Prov. TO n. 6271 R
B00	Revisione per istruttoria ITF prot.AND.TV.0050580.14.U del 22/07/2014	BATIMAT	31/10/2014	COCIV	31/10/2014	A.Palomba	05/11/2014	
C01	Revisione generale	BATIMAT	24/04/2015	COCIV	24/04/15	A.Palomba	24/04/15	

n. Elab.: 6	File: A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC
-------------	--

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 2 di 86</p>

INDICE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.....		4
1. PREMESSA GENERALE.....		4
1.1. Le relazioni tra la Variante alternativa allo shunt e Il progetto definitivo Terzo Valico dei giovani		
4		
1.2. Le motivazioni che hanno determinato la variante		8
1.3. Prescrizioni del CIPE e le indicazioni espresse dagli Enti Locali.....		9
1.4. Gli sviluppi progettuali a valle dello Studio di fattibilità in ottemperanza alla Prescrizione CIPE		
11		
1.4.1. Studio di fattibilità e criteri di scelta tra le ipotesi avanzate.		11
1.4.2. Descrizione delle attività che hanno portato al nuovo assetto progettuale		12
1.4.3. Le attività di progettazione riferibili alla Variante completa allo shunt – La riqualificazione della		
Linea Storica		13
1.5. La documentazione progettuale a corredo del SIA		13
1.6. L'articolazione del SIA: i Quadri di riferimento e gli approfondimenti collegati.....		14
2. QUADRO PROGRAMMATICO		16
2.1. Inquadramento del progetto nel disegno territoriale delle direttrici di trasporto		16
2.1.1. Piano dei trasporti –Documento strategico di indirizzi per la redazione del Piano regionale dei		
trasporti (DSPRT).....		16
2.1.2. Il Piano Regionale per la Logistica (PRL)		18
2.2. Stato della pianificazione territoriale		19
2.2.1. Il Piano Territoriale Regionale – PTR		19
2.2.2. Il Piano Paesaggistico Regionale adottato – PPR 2015.....		23
2.2.3. Il Piano Territoriale Provinciale di Alessandria.....		36
2.3. Il quadro dei vincoli ambientali e paesaggistici		38
2.3.1. Area Naturali Protette.....		40

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 3 di 86</p>

2.3.2.	Beni paesaggistici	43
2.3.3.	Beni storico culturali	46
2.3.4.	Vincoli Ambientali	50
2.4.	Il Piano Regolatore del Comune di Novi Ligure	51
2.4.1.	Territorio Extraurbano – sud est – Interconnessione in variante di tracciato	53
2.4.2.	Polo Industriale Sud-Est.....	56
2.4.3.	Zona Frazione Barbellotta	57
2.4.4.	Territorio Extraurbano –sud est– Linea Storica dall’innesto dell’Interconnessione	62
2.4.5.	Territorio urbano.....	66
2.4.6.	Territorio extraurbano - Area nord - ovest.....	73
2.4.7.	Aree e beni vincolati nel territorio di Novi Ligure disciplinati dallo strumento urbanistico.....	77
2.5.	Il Piano Regolatore del Comune di Serravalle Scrivia.....	78
2.6.	Il Piano Regolatore di Pozzolo Formigaro.....	81
3.	CONCLUSIONI	82

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 4 di 86

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

1. PREMESSA GENERALE

1.1. LE RELAZIONI TRA LA VARIANTE ALTERNATIVA ALLO SHUNT E IL PROGETTO DEFINITIVO TERZO VALICO DEI GIOVI

Il progetto definitivo del Terzo Valico dei Giovi, così come approvato dal CIPE con Delibera n°80/2006, prevede la realizzazione del collegamento con la linea storica Genova – Torino per mezzo dello Shunt denominato “Shunt Torino” che consiste in un collegamento che dalla linea AC/AV si connette a salto di montone a ovest di Novi Ligure superando in galleria la Linea esistente. Questa configurazione prevede anche i seguenti collegamenti di servizio:

- binario semplice (denominato “Raccordo Tecnico di Novi Ligure”) che mette in comunicazione la Linea del Terzo valico, all’altezza della pk 34+000 circa, con la linea storica Genova - Novi Ligure - Torino.
- binario semplice (denominato “Raccordo Tecnico Pozzolo”) che mette in comunicazione la Linea Storica Genova - Novi Ligure - Torino e il Terzo valico AV/AC, all’altezza della pk 45+000 circa.

Il CIPE, in sede di approvazione del progetto definitivo, facendo proprie anche le indicazioni della Regione Piemonte, della Provincia di Alessandria e del Comune di Novi Ligure ha formulato la seguente richiesta:

Allegato 1 Prescrizioni Punto 6 “Integrazioni progettuali”, che così recita:

“Si prescrive di elaborare lo studio di fattibilità dell’interconnessione della nuova linea Terzo Valico dei Giovi con la linea storica Torino-Genova in accordo con la richiesta formulata dalla Regione Piemonte a seguito delle richieste della Provincia di Alessandria, del Comune di Novi e del comune di Pozzolo Formigaro. Detto studio dovrà altresì considerare l’eventuale interrimento della Linea storica Novi - Tortona nel comune di Pozzolo Formigaro”.

In risposta a tale prescrizione è stato redatto uno Studio di fattibilità che ha approfondito una nuova ipotesi – denominata Interconnessione di “Novi Ligure alternativa allo shunt” – Opera OV42, per un collegamento alternativo, valutandone la fattibilità sul piano tecnico e trasportistico, indicando anche

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p>
	<p>Foglio 5 di 86</p>

l'ipotesi di tracciato ritenuta migliore tra quelle studiate ed in quanto tale da sviluppare sul piano progettuale.

La Variante OV42 nel prospettare l'eliminazione dello Shunt Torino con una diversa configurazione dell'interconnessione Terzo Valico - Linea Storica realizzata più a sud della città di Novi Ligure, definisce un assetto infrastrutturale che differisce da quello del progetto definitivo non solo per le modalità con cui avvengono le connessioni tra Linea AC/AV e Linea storica bensì per come la Città di Novi Ligure risulterà interessata dai flussi di treni collegati al Terzo Valico.

Infatti, nel progetto definitivo CIPE i treni bypassavano la città di Novi Ligure con il collegamento tutto in esterno mentre nella nuova configurazione, proprio per dare continuità ai flussi provenienti dall'Interconnessione posta a sud, il diretto coinvolgimento della linea storica è inevitabile. Il tratto di Linea Storica considerato nell'Interconnessione completa va da pk 113+800 circa (113+807 Binario Pari e 113+779 Binario Dispari - punti di innesto sulla storica del tratto in variante di tracciato) fino alla pk. 106+600 circa che segna il punto in cui si ha l'innesto dello Shunt Torino nel Progetto Definitivo Terzo Valico.

La variante progettuale non si tradurrà in una diversa configurazione della linea ferroviaria esistente e del relativo fasci binari di stazione, poiché l'instradamento dei treni aggiuntivi è compatibile con l'offerta attuale, aspetti questi analizzati con lo Studio di Fattibilità e verificati poi con la redazione del presente progetto.

Se l'assetto infrastrutturale della linea storica rimane grossomodo inalterato, le ricadute della OV42 completa sono di tipo ambientale, associate agli incrementi di traffico derivanti dall'instradamento dei treni dello shunt sulla linea storica, se si considera che già ad oggi la linea storica presenta delle problematiche (emissioni da rumore) che non sono ancora state affrontate con un Piano di risanamento acustico da parte dell'Ente Gestore; la realizzazione della Variante renderebbe quindi non più prorogabile la realizzazione delle misure associate al risanamento complessivo della linea.

Diverso l'approccio al tratto in Variante di tracciato, ricadente prevalentemente in contesto extraurbano a sud della città, con il quale si dà soluzione all'interconnessione Terzo Valico/Linea Storica, con una configurazione alternativa allo Shunt (versione PD-CIPE 80/2006) ubicato tutto in esterno alla città, alternativa che coinvolge però anche un altro elemento del progetto definitivo costituito dal Binario Tecnico. Infatti, ciò che sarà il Binario Pari della futura Variante all'Interconnessione non è altro che il Binario Tecnico già approvato, da attrezzare a interconnessione.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 6 di 86

Rispetto a quest'ultimo elemento singolare del progetto è importante rilevare che con lo sviluppo della progettazione esecutiva del Terzo Valico anche per il Binario tecnico è stata approvata una variante non sostanziale con la quale sono state apportate alcune modifiche ad opere presenti nel PD CIPE.

Il progetto esecutivo del BT approvato ha consentito l'attivazione di fasi costruttive di opere direttamente connesse alla linea AV/AC (es. camerone d'innesto del Binario Tecnico) svincolandole temporalmente dai condizionamenti imposti dall'iter che dovrà decidere sulla presente Variante all'interconnessione senza per questo prefigurare un fattore di ostacolo alla trasformazione del Binario Tecnico nel ramo Pari dell'Interconnessione.

In sintesi la Variante alternativa allo Shunt, la OV42 in esame (contesto extraurbano ed urbano), si deve intendere sostitutiva dell'opera approvata PD che dallo sfiocco dalla linea AV/AC (grossomodo alla pk 33+700 circa Linea AV/AC) si concludeva alla p.k. 107+000 della Linea Storica in cui avveniva l'innesto dello shunt per Torino.

L'articolazione dell'Interconnessione di Novi Ligure, nel suo sviluppo completo, è riconducibile ai seguenti sub segmenti:

1. Segmento in Variante di tracciato con un nuovo tratto di linea composto dal Binario Dispari, che garantisce le relazioni dalla linea storica Alessandria – Arquata Scrivia verso la Linea AV/AC, detto binario si stacca dalla Linea AV/AC alla p.k. 33+474 e percorrendo un tragitto di circa 2429 metri, raggiunge la Linea Storica alla progressiva 113+779.
2. Trasformazione del Binario tecnico nel Binario Pari dell'interconnessione per garantire le relazioni dalla Linea AV/AC verso la Linea storica Alessandria – Arquata Scrivia, tale binario si stacca dalla Linea AV/AC alla progressiva 33+705 e dopo uno sviluppo di circa 2039 m, si immette sulla Linea storica alla progressiva 113+807. Parte delle opere che definiscono il BT e che sono propedeutiche alla realizzazione dell'Interconnessione BP sono state approvate come variante non sostanziale al DP CIPE.
3. Segmento della Linea Storica da riqualificare dal punto di vista ambientale, coinvolgente la città di Novi Ligure e cioè da dove avviene l'innesto del segmento in variante di tracciato fino alla p.k. 106+600 circa (dove si concludeva l'innesto dello Shunt).

I primi due segmenti coinvolgono la zona extraurbana a sud di Novi Ligure mentre il segmento riferito alla Linea Storica ricade per la quasi totalità nel tessuto urbano denso, comprendendo l'impianto di stazione.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 7 di 86</p>

A completare l'Interconnessione sono i vari fabbricati e opere civili dedicate alla sicurezza e al funzionamento delle linee, oltre a nuovi tratti di viabilità finalizzati a rendere accessibili le uscite di sicurezza e le altre opere connesse alla linea.

Il nuovo corridoio di transito dei futuri treni (tutti, comprensivi di quelli associati all'esercizio della Linea Storica e provenienti dalla Linea AV/AC) preposti alle relazioni tra i poli di Genova e Torino, sarà pertanto composto da:

- a. il settore di territorio extraurbano sotteso alla variante di tracciato e alla trasformazione del binario tecnico. Detto settore è da analizzare rispetto alle tipiche problematiche ambientali prodotte da un nuovo progetto anche se alcune opere potranno risultare in parte realizzate (vd. opere anticipate e riferite al Binario Tecnico) ma il cui completamento comunque si rende necessario proprio per la progettazione dell'Interconnessione, ci si riferisce all'allestimento dei fabbricati e alla realizzazione delle opere per la sicurezza della linea, non previste per il Binario tecnico.

Nel SIA completo la partizione di studi ed approfondimenti dedicata a tale settore è stata denominata "Variante di tracciato in contesto extraurbano".

- b. il settore di territorio prevalentemente urbano sotteso alla linea storica per il tratto in attraversamento della Città di Novi Ligure, in cui rilevano invece le condizioni ambientali pregresse prodotte dall'esercizio della stessa linea storica (vd. tipicamente rumore).

Nel SIA completo la partizione di studi ed approfondimenti specialistici dedicata a tale settore è stata denominata "Interventi di riqualificazione della Linea Storica").

L'identificazione dei due contesti associati anche ad una differente configurazione delle attività di progetto da svolgere e da valutare - Nuovo progetto e Riqualificazione ambientale della linea esistente per il secondo - ha implicato necessariamente un diverso approccio degli studi da intraprendere per dare completezza alle valutazioni della Variante nella sua interezza; per questi aspetti metodologici e di impostazione degli approfondimenti tematici si rimanda al Quadro di Riferimento Ambientale.

Rileva che gran parte di questo corridoio di transito associato all'Interconnessione Variante di Novi Ligure, ricade nel corridoio localizzativo vincolato con l'approvazione del Progetto CIPE per la realizzazione del Terzo Valico (Linea AV/AC più Binario tecnico). Le nuove opere destinate all'Interconnessione determinano un nuovo assetto territoriale (nuove infrastrutture, nuove destinazioni, ecc..) senza per questo produrre delle incompatibilità con gli usi programmati.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>CODIV Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p>Foglio 8 di 86</p>

1.2. LE MOTIVAZIONI CHE HANNO DETERMINATO LA VARIANTE

Come anticipato la Variante costituisce la risposta progettuale alla Delibera CIPE che prescriveva di eseguire un approfondimento tecnico su una diversa soluzione per l'interconnessione e ciò in accordo con gli Enti Locali che, in varie sedi e momenti precedenti l'approvazione, avevano espresso l'esigenza di riconsiderare questo elemento singolare del progetto del Terzo Valico (vd. oltre).

La progettazione della Variante è stata preceduta da uno Studio di Fattibilità che, oltre a verificare sul piano trasportistico le prestazioni di una soluzione alternativa allo Shunt Torino, nell'intento di definire un modello di esercizio adeguato alle esigenze di potenziamento dell'offerta infrastrutturale, ha anche approfondito alcune ipotesi di tracciato per prospettare la soluzione migliore da indicare per lo sviluppo della progettazione dell'Interconnessione nella versione in variante.

Data la rilevanza delle novità introdotte al Progetto definitivo CIPE, che prevedono il coinvolgimento di settori di territorio non considerati in precedenza, la nuova interconnessione si configura come una variante localizzativa per cui a corredo del Progetto Definitivo della Variante è stato redatto il presente SIA che valuta le ricadute ambientali nei due contesti (extraurbano e linea storica in attraversamento della città) in cui si realizza l'interconnessione con approfondimenti mirati alle tematiche ambientali da affrontare senza per questo perdere di vista l'unitarietà del progetto.

La scelta di abbandonare un'interconnessione completamente esterna alla città per una che invece coinvolgesse il tessuto storico attraverso l'utilizzo della linea storica in esercizio, ha riproposto anche se in chiave nuova e da aggiornare (almeno dal punto di vista degli Scenari di traffico), questioni ambientali pregresse e bisognose di essere affrontate e risolte quali l'impatto da rumore ferroviario prodotto dai traffici attuali nel tessuto denso della città di Novi Ligure.

Pertanto, se in un primo momento (vd. PD del Terzo Valico approvato) la scelta di evitare l'attraversamento della città è parsa come la soluzione più conservativa e a basso impatto sulla città, la richiesta degli Enti di riportare l'Interconnessione con la Linea Storica all'interno del sistema urbano è stata interpretata, con la OV42, anche come un'opzione per conseguire un duplice obiettivo: mantenere inalterato l'assetto del territorio agricolo posto ad est della città e dare risposta alle problematiche (ambientali ma anche di esercizio ferroviario) presenti nel nodo.

In tale prospettiva sono state affrontate la progettazione della Variante e le valutazioni necessarie al suo sviluppo, ivi comprese le attività specialistiche aventi come obiettivo il dimensionamento delle misure di mitigazione.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 9 di 86</p>

Gli esiti dell'alternativa allo Shunt sul piano delle ricadute complessive sull'ambiente sono affrontati nel Quadro di riferimento Ambientale (IM00-A301-0X-D-CV-RG-IM0000-003) mentre una descrizione del progetto e delle misure preposte alla sua realizzazione ed inserimento paesaggistico sono svolte nel Quadro di riferimento Progettuale (IM00-A301-0X-D-CV-RG-IM0000-002).

1.3. PRESCRIZIONI DEL CIPE E LE INDICAZIONI ESPRESSE DAGLI ENTI LOCALI

La conclusione positiva del processo autorizzativo del progetto definitivo del Terzo Valico è stata sancita dalla Delibera CIPE n. 80 del 29 marzo 2006 che ha anche delineato, nell'ambito delle Prescrizioni e Raccomandazioni, alcuni settori oggetto di approfondimento progettuale, da demandare nelle successive fasi di sviluppo del progetto, oltre a prefigurare specifiche sezioni da sottoporre ad approfondimento o per le quali produrre nuova documentazione.

In particolare per il tratto in attraversamento del territorio del Comune di Novi Ligure, dove sono previsti lo Shunt Torino e il Binario Tecnico, il CIPE facendo proprie anche le indicazioni degli Enti Locali, ha formulato le seguenti richieste:

Allegato 1 Prescrizioni Punto 6 “Integrazioni progettuali”, che così recita:

“Si prescrive di elaborare lo studio di fattibilità dell'interconnessione della nuova linea Terzo Valico dei Giovi con la linea storica Torino-Genova in accordo con la richiesta formulata dalla Regione Piemonte a seguito delle richieste della Provincia di Alessandria, del Comune di Novi e del comune di Pozzolo Formigaro. Detto studio dovrà altresì considerare l'eventuale interrimento della Linea storica Novi - Tortona nel comune di Pozzolo Formigaro”.

La Regione Piemonte nella **Delibera della G.R. n. 22 –1811 del 19.12.2005**, a sua volta, aveva formulato la seguente indicazione:

“di richiedere la predisposizione di uno studio di fattibilità per l'interrimento della linea storica Novi Ligure – Tortona nel territorio urbano del Comune di Pozzolo Formigaro sulla base dell'accordo siglato tra le parti ed in premessa riportato”.

Con la Delibera la Regione Piemonte aveva raccolto le “aspettative” degli Enti Locali che si erano pronunciati con i seguenti atti:

Provincia di Alessandria - Delibera del Consiglio n. 59 del 15.12.2005, N.20050157818 di Protocollo Generale

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 10 di 86

“che le richieste di varianti migliorative proposte dal Comune di Novi Ligure (D.C. del 10/11/2005 e D.C. del 12/12/2005) e Pozzolo Formigaro (D.C. del 6/12/2005) siano accolte e vengano inserite nel Progetto Esecutivo al fine di migliorare l'impatto complessivo (ambientale, funzionale e finanziario) dell'opera”.

Delibera del Comune di Novi Ligure - n° 32 del 12dic. 2005

“per i motivi già richiamati e meglio illustrati in premessa, di richiedere che, ai sensi dell'art. 4 del D. Lgs. 190/2002, il progetto definitivo, predisposto da ITALFERR S.p.a. e Co.Civ. S.p.a. per la realizzazione della tratta A.V./A.C. Milano-Genova Terzo Valico dei Giovi, venga rivisto alla luce delle seguenti irrinunciabili condizioni:

Si ribadisce in questa nota tecnica la necessità di rivedere il progetto definitivo della linea del terzo valico prevedendo l'eliminazione del ramo di shunt per il collegamento tra la linea di valico e la storica Torino-Genova e la sostituzione del raccordo previsto in progetto, a Sud dell'abitato di Novi Ligure tra la linea di terzo valico e la storica Torino-Genova, con i collegamenti tecnici necessari (es. “a salto di montone”) a garantire l'interconnessione tra la linea storica e la linea ferroviaria in progetto.

Tale soluzione, oltre a determinare un congruo risparmio di risorse economiche, coniuga gli obiettivi di salvaguardia del territorio, attraverso l'attenuazione degli impatti provocati dalla linea ferroviaria in fase di esercizio, e garantisce, a pieno titolo, le potenzialità dello scalo di S. Bovo, in qualità di “banchina asciutta” a servizio e supporto del Sistema dei Porti liguri”.

Delibera Comune di Pozzolo Formigaro: Del. Consiglio Comunale n. 47 del 06.12.2005

6. “PROTOCOLLI DI INTESA

- *L'Amministrazione Comunale ritiene inscindibili dalle proprie valutazioni ed osservazioni sopra citate l'approvazione dei protocolli d'intesa sulla “Logistica” e sulla “Permeabilità” in quanto legati alla realizzazione della linea AV/AC Terzo Valico.*
- *Sul protocollo d'intesa riguardante la Permeabilità e le Compensazioni, l'Amministrazione Comunale, già con precedente deliberazione CC n. 18 del 17/06/2003 aveva espresso la necessità dovuta all'incremento del traffico ferroviario generato dall'esecuzione della nuova opera, che venisse interrata parte della linea storica NOVI LIGURE — TORTONA interessante il centro abitato con conseguente eliminazione dell'attuale P.L. sulla Via V. Veneto.*
- *Tale Protocollo è stato approvato dalla Regione Piemonte con DGR n. 34 —11639 del 02/02/2004.*
- *Alla luce dello scenario in evoluzione ed in particolare della possibile eliminazione dello SHUNT si richiede:*

6B - si ribadisce l'esigenza dell'interramento della linea storica ed anche la necessità di uno studio sulla permeabilità della stessa, anche alla luce di un migliore utilizzo della nuova infrastruttura, stante la situazione esistente, le nuove infrastrutture e le problematiche da cantiere”.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p>Foglio 11 di 86</p>

1.4. GLI SVILUPPI PROGETTUALI A VALLE DELLO STUDIO DI FATTIBILITÀ IN OTTEMPERANZA ALLA PRESCRIZIONE CIPE

1.4.1. Studio di fattibilità e criteri di scelta tra le ipotesi avanzate.

Lo Studio di Fattibilità dato corso all'approfondimento finalizzato a verificare la fattibilità di un'ipotesi che non prevedesse più lo Shunt mantenendo però l'obiettivo specifico di realizzare l'interconnessione della Linea AC/AV con la Linea storica Torino –Genova (ottemperanza CIPE).

Lo Studio ha messo a confronto varie ipotesi di Interconnessione con la linea storica, tutte ricercate nel settore extraurbano a sud di Novi Ligure, tra queste quella ritenuta migliore sul piano tecnico trasportistico (e anche ambientale sulla base di un primo screening) è stata scelta per lo sviluppo del progetto definitivo.

Infatti lo screening che, sta alla base degli approfondimenti dello Studio, ha ricercato e definito le possibili alternative di Sistema (Interconnessione a Raso a 100 km/h e 160 km/h, Interconnessione a 100 km/h , Interconnessione a livelli sfalsati con velocità a 160 km/h su Linea AC/AV e 100 km/h su Linea Storica Tracciato) da cui sono derivate anche le alternative di tracciato; le velocità proponibili e compatibili con l'assetto territoriale e infrastrutturale (vd. es. il posizionamento rispetto ai punti di innesto e di sfiocco linea AV/AC e Linea Storica) hanno determinato di fatto i tracciati.

Le ipotesi sono state relazionate alle caratteristiche territoriali e ambientali del macro corridoio di transito per escludere o enucleare possibili forme di resistenza del territorio.

Gli esiti delle argomentazioni svolte sono illustrate nello Studio di Fattibilità riferito alla Variante in esame, costituendo questo il punto di partenza dello Studio di Impatto; rileva l'importanza dello Studio di Fattibilità proprio per quanto riguarda l'Analisi delle Alternative, analisi che ha supportato la scelta e l'identificazione dell'ipotesi progettuale assunta nel SIA per l'interconnessione in variante di tracciato in contesto extraurbano.

La configurazione è quella dell'interconnessione per mezzo di un "salto di montone" con la congiunta trasformazione del Binario Tecnico (previsto nel PD) nel Ramo Pari dell'interconnessione stessa, in città è la linea storica che garantisce il proseguimento dei flussi provenienti dall'interconnessione.

Questa configurazione non esclude, anzi le consentirebbe, altre possibili evoluzioni delle connessioni con i poli della logistica presenti nel territorio, compatibilmente con le prospettive di evoluzione degli stessi nell'ambito della piattaforma logistica definita per l'area logistica della Valle Scrivia e dell'Alessandrino. (vd. Pianificazione di settore § 2.1.2).

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 12 di 86</p>

La progettazione ha riguardato anche le opere preposte al risanamento della Linea storica per il tratto in attraversamento di Novi Ligure.

In altri termini l'attenzione della progettazione e degli studi ambientali associati, si è concentrata sulla fattibilità tecnico ambientale di una configurazione completa dell'interconnessione che abbandonasse il corridoio in esterno bypassante la città di Novi Ligure, previsto nello shunt Torino, per sfruttare quello a ridosso della Linea storica, da sud dove termina l'interconnessione fin dentro la città.

1.4.2. *Descrizione delle attività che hanno portato al nuovo assetto progettuale*

Per giungere alla definizione progettuale oggetto del presente SIA, sono stati effettuati degli approfondimenti che hanno verificato a) la fattibilità della Variante sul piano trasportistico in termini di compatibilità del modello di esercizio con il dimensionamento delle infrastrutture e b) la fattibilità tecnica con i condizionamenti presenti nel territorio.

Le verifiche sono state condotte nell'ambito dello Studio di traffico che ha tenuto conto del funzionamento a regime del sistema Terzo Valico identificando diversi scenari di traffico e Schemi funzionali alternativi (vd. *Quadro di Riferimento Progettuale –Esiti dello studio trasportistico*).

Dalle valutazioni di carattere generale condotte sul quadro economico e sulle condizioni di utilizzo della ferrovia in modo particolare per il settore del trasporto delle merci convenzionali sono derivati due scenari di riferimento:

- Uno di **Lungo termine** derivato da quelli delineati dallo Studio trasportistico del PD2003, prendendo a riferimento quello associato a delle condizioni di sviluppo più cautelative (il 3T-). Questo Scenario (da considerare come scenario di sviluppo tendenziale) tiene in considerazione il completamento della nuova linea ferroviaria AC/AV congiuntamente a tutte le infrastrutture programmate collegate. Detto scenario è stato considerato anche per verificare la capacità di tenuta del sistema (Linea Storica e Stazione) nell'ipotesi di un suo utilizzo nelle condizioni di traffico prefigurabili con il pieno completamento dell'offerta ferroviaria in programma.

Lo Studio di fattibilità, con le sue valutazioni effettuate sul modello di esercizio riferito allo Scenario 3T- non ha identificato ricadute sulla funzionalità dell'attuale impianto della linea e della stazione.

- Uno di **Prima Fase** derivante da valutazioni ancora più prudenziali rispetto al quadro socio economico attuale. Detto scenario ha costituito la base per il dimensionamento delle misure

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 13 di 86

di mitigazione del rumore del progetto definitivo della Variante nel suo sviluppo completo (in variante di tracciato extraurbano e linea storica da riqualificare).

Allo Scenario di prima fase è associato un modello di esercizio con traffico giornaliero pari a 110 treni/giorno.

Poiché la progettazione ha riguardato anche la Linea storica per il tratto in attraversamento di Novi Ligure, gli approfondimenti hanno riguardato la verifica della compatibilità dei flussi di traffico con l'attuale configurazione dell'infrastruttura.

Di pari passo sono proceduti anche gli approfondimenti sulle misure di mitigazione necessarie per contenere gli impatti, il quadro degli esiti è illustrato nel Quadro di riferimento Ambientale; si sottolinea che il progetto definitivo, relativamente alle misure di contenimento del rumore ferroviario, **sviluppa le misure riferite al solo Scenario di Prima Fase, ancorché le valutazioni di impatto li prenda entrambi in considerazione.**

1.4.3. Le attività di progettazione riferibili alla Variante completa allo shunt – La riqualificazione della Linea Storica

Dato il quadro su delineato, le attività riguardanti la linea ferroviaria storica, per il tratto interessato dall'Interconnessione in Variante, si configurano più come azioni volte al Risanamento acustico del nodo ferroviario di Novi. Va detto che nel tratto urbano in esame sussistono già oggi condizioni ambientali che richiederebbero di essere risanate attraverso il Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore redatto ai sensi del DM Ambiente 29/11/00 "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore".

Pertanto, come più rilevante ed immediata azione che è stata svolta nell'ambito della Variante OV42, per il tratto in attraversamento cittadino, è senza dubbio la riconsiderazione delle esigenze di mitigazione, alla luce dell'incremento di traffico sulla linea derivante dalla Variante allo Shunt.

1.5. LA DOCUMENTAZIONE PROGETTUALE A CORREDO DEL SIA

Il SIA è a corredo del progetto definitivo che, tra la documentazione prodotta, contiene o fa riferimento alla seguente documentazione utile per la comprensione delle caratteristiche dimensionali e funzionali della Variante, caratteristiche sulle quali si sono basate le valutazioni in ordine alle ricadute ambientali:

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p>
	<p>Foglio 14 di 86</p>

- Studio di Fattibilità contenente sia lo Studio del traffico desunto dal PD 2003 approvato e le valutazioni con le quali si è giunti alla definizione dello Scenario di traffico (3T-), sia le alternative di progetto e di tracciato studiate per la Variante in contesto Extraurbano (la sintesi dei riportata è riportata nel Q.R. Progettuale);
- Gli elaborati di progetto (vd. *Elenco elaborati del PD*) articolati rispetto a:
- Variante di tracciato – nel contesto extraurbano
 - Infrastruttura - Tratto Aperto; Gallerie Naturali E Artificiali
 - Impianti Tecnologici Elettroferroviari
 - Fabbricati
 - Mitigazioni e sistemazioni paesaggistiche
 - Cantierizzazione collegata
 - Archeologia e Monitoraggio
- Interventi di risanamento della Linea Storica - nel contesto urbano
 - Barriere Antirumore
 - Cantierizzazione collegata.

1.6. L'ARTICOLAZIONE DEL SIA: I QUADRI DI RIFERIMENTO E GLI APPROFONDIMENTI COLLEGATI

Il SIA, è stato redatto secondo le indicazioni dell'ALLEGATO VII - Contenuti dello Studio di impatto ambientale di cui all'art. 22 del D.Lgs. 152/06 Norme in materia ambientale:

a) una descrizione del progetto con informazioni relative alle sue caratteristiche, alla sua localizzazione ed alle sue dimensioni;

b) una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e possibilmente compensare gli impatti negativi rilevanti;

c) i dati necessari per individuare e valutare i principali impatti sull'ambiente e sul patrimonio culturale che il progetto può produrre, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio;

d) una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal proponente, ivi compresa la cosiddetta opzione zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale;

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 15 di 86

e) una descrizione delle misure previste per il monitoraggio.

Per la costruzione dei contenuti tecnici, il riferimento è andato al D.P.C.M. 27 dicembre 1988, supportato anche dalle indicazioni fornite dalle Linee guida 109/2014 “*Elementi per l’aggiornamento delle norme tecniche in materia di valutazione ambientale*” ISPRA.

.Le informazioni richieste sono state organizzate rispetto ai Quadri di Riferimento:

- Q. Rif. Programmatico, il presente, in cui si è data particolare attenzione ai Piani di settore regionali e alla pianificazione territoriale, di area vasta e locale, vigente.
- Q. Rif. Progettuale (A301-0X-D-CV-RG-IM-0000-002) illustrante gli elementi salienti in ordine al progetto, per i tratti in cui si compone la Variante, alla Cantierizzazione e alle sistemazioni finali dell’area coinvolta. Data la particolarità dei comparti in cui può essere suddivisa la progettazione, la descrizione del progetto tiene conto, anche nella sua impostazione (*sostanzialmente riferendosi a: Progetto delle Nuove opere e Progetto degli Interventi di risanamento*), della singolarità dei due segmenti poiché gli interventi da realizzare sono tipologicamente e funzionalmente molto diversi, oltre a richiedere una cantierizzazione significativamente differente.
- Q.Rif. Ambientale (A301-0X-D-CV-RG-IM-0000-003) corredato di Studi specialistici, in particolare su Ambiente acustico, Vibrazioni ed Emissioni in atmosfera. Per la componente Archeologia sono stati richiamati gli studi e gli approfondimenti svolti dal COCIV con la produzione di uno specifico Studio Archeologico Alternativo allo Shunt di Novi Ligure (vd. Relazione Archeologica A301-00-D-CV-RG-IM-0000-001) per le parti di interesse, redatto in accordo con il DL 163/2006 artt. 95-96, adattandolo alla peculiarità delle aree oggetto di valutazione e alla tipologia delle opere; a questo riguardo si richiama la circolare Min. Beni e attività culturali n. 10 del 15/06/2012 che prevede una riduzione degli elaborati archeologici, in un’ottica di proporzionalità e ragionevolezza.

Una Sintesi non tecnica (A301-0X-D-CV-RG-IM-0000-004) illustrante le caratteristiche dimensionali e funzionali del progetto, i dati più significativi e le informazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale.

Sempre a corredo della documentazione predisposta per il progetto definitivo è stata redatta specifica Relazione Paesaggistica (A301-0X-D-CV-RG-IM-0000-005) riferita all’intero ambito di ricaduta della Variante OV42: extraurbano (in nuovo tracciato) e urbano (riqualificazione della linea storica)

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 16 di 86

2. QUADRO PROGRAMMATICO

2.1. INQUADRAMENTO DEL PROGETTO NEL DISEGNO TERRITORIALE DELLE DIRETTRICI DI TRASPORTO

2.1.1. *Piano dei trasporti – Documento strategico di indirizzi per la redazione del Piano regionale dei trasporti (DSPRT)*

Il Documento strategico di indirizzi per la redazione del Piano regionale dei trasporti (DSPRT), approvato il 23 dicembre 2013, si pone da subito nell’ottica di delineare i contenuti strategici del nuovo Piano regionale dei trasporti, di cui intende dotarsi la Regione Piemonte per contribuire alle politiche di sviluppo sostenibile, incidendo sul sistema territoriale della mobilità, integrando e completando a livello locale le strategie definite a livello europeo e nazionale.

Pertanto a partire dagli indirizzi strategici europei per l’Italia e le raccomandazioni specifiche in tema di trasporti, il nuovo Piano dovrà rispondere in termini di obiettivi prioritari e di risultati da conseguire in orizzonti temporali definiti, superando l’approccio improntato alla mera e prevalente definizione di infrastrutture per definire soluzioni ai problemi di respiro ambientale associati al settore (impatti ambientali, consumo del territorio da dispersione residenziale e produttiva, alterazione del paesaggio, ecc..).

Le indicazioni per la componente operativa del Piano è sviluppata nel Capitolo 4 in cui il tema dei corridoi, sui quali l’assetto territoriale regionale è incardinato, è analizzato rispetto ai problemi ancora aperti e pertanto rispetto allo stato di avanzamento dei grandi programmi di integrazione della Regione nelle TEN – T nonché della logistica e del trasporto delle merci e dei passeggeri. Altrettanto emblematico, e pertanto da affrontare con la necessaria celerità, è visto il tema **dell’interoperabilità che contribuisce all’operatività dei corridoi stessi e delle loro connessioni.**

Per quanto riguarda l’interoperabilità delle Reti, il DSPRT evidenzia alcuni limiti dei grandi progetti delle infrastrutture di trasporto e ciò anche a valle di un’analisi dei costi sostenuti per la loro realizzazione e dei tempi necessari per conseguire i risultati sperati sul fronte del rafforzamento dell’offerta.

“Le carenze della rete per quanto riguarda l’interoperabilità, particolarmente evidenti su alcune linee storiche extrafrontaliere e, talvolta, su alcune linee interne generano criticità sia in termini di servizi di trasporto che di investimento in materiale rotabile (sistemi di segnalazione e controllo non interoperabili, diversa alimentazione o tensione di contatto, diverso scarto, diversa sagoma limite, diverso peso assiale ammissibile). Le disomogeneità infrastrutturali rendono di fatto ancora

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione Foglio 17 di 86

inapplicabile in alcuni casi il concetto dei “corridoi”: in termini di trasporto significa irregolarità e discontinuità del servizio, minore velocità commerciale, riduzione della capacità dell’infrastruttura ferroviaria. Tali criticità hanno anche pesanti ricadute sull’efficienza del sistema logistico e sull’interoperabilità dei centri intermodali merci”

In fatto di trasporto multimodale di merci, nel territorio regionale questa modalità è ancora relativamente sottoutilizzata, situazione che può ascriversi: *“a una scarsa conoscenza dei vantaggi delle alternative modali, alla mancata integrazione tra modi di trasporto o ai costi aggiuntivi per i trasbordi”*. A questo proposito, il DSPRT lancia un altro segnale, un richiamo a riflettere sugli esiti di un’analisi molto critica del sistema esistente nel territorio: *“La polverizzazione delle imprese, che operano nell’ambito del trasporto delle merci e la disordinata collocazione degli impianti di logistica impediscono la gestione in un’ottica di sistema degli hub esistenti, non incentivano la domanda di trasporto intermodale, incidono negativamente sul consumo del suolo e rallentano lo sviluppo di una logistica integrata in grado di creare economie di scala.*

La disomogeneità della rete esistente in termini di standard infrastrutturali e di caratteristiche di interoperabilità generano un’insufficiente regolarità del servizio e incidono negativamente sulla velocità commerciale dei convogli, allontanando sempre più quella tipologia di merci che ha maggiori esigenze di certezza in termini di resa ed affidabilità (con particolare riferimento alle tempistiche di consegna) e confermano la prevalenza del trasporto su gomma come modalità economicamente più conveniente.

Il sistema della logistica appare ancora carente in termini di sostenibilità ed efficienza, in quanto il trasporto su ferro non risulta ancora competitivo per il mancato sviluppo ed operatività di corridoi merci intesi come sistema infrastrutturale omogeneo, privo di strozzature, tecnologicamente adeguato e connesso efficacemente con i terminali intermodali sul territorio”.

Le sollecitazioni che vengono impartite al nuovo Piano, in tema di logistica e trasporto merci riguardano tre livelli di azione: globale, di area vasta (sovraregionale del nord-ovest) e urbana; le priorità riguarderebbero:

- potenziare l’esistente sistema logistico retroportuale e terrestre per renderlo fortemente competitivo, rafforzando le reti di collegamento e le connessioni funzionali con i porti e con i valichi; migliorando le prestazioni degli interporti esistenti per gli aspetti impiantistico-tecnologici e assicurando l’adeguata accessibilità delle aree di scalo; promuovendo le azioni necessarie a rendere operativi ed omogenei i corridoi merci e creando le condizioni per uno sviluppo di solidi legami produttivi e occupazionali;
- promuovere lo sviluppo e l’adozione di sistemi telematico – informatici;

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 18 di 86</p>

- *sviluppare un'azione di governance multilivello, che possa costituire un orientamento permanente nel processo decisionale.*

Il nuovo Piano, in materia di infrastrutture ferroviarie ed interoperabilità, *si propone come priorità la riorganizzazione complessiva del sistema ferroviario regionale con gli obiettivi di ridurre le criticità sopra segnalate e di conseguire una maggiore attrattività, sia per la domanda di mobilità interna alla regione (con particolare riferimento alla mobilità pendolare) sia per quella interregionale ed internazionale a medio raggio (passeggeri e merci), puntando al riequilibrio modale con un deciso incremento della quota di spostamenti su ferro sia dei passeggeri, sia delle merci, in linea con gli obiettivi delineati a livello europeo.*

2.1.2. *Il Piano Regionale per la Logistica (PRL)*

Con Delibera della Giunta Regionale n°49-13134 in data 25 gennaio 2010, la Regione Piemonte ha adottato la proposta di Piano Regionale per la Logistica (PRL), predisposto dalla direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, in conformità con gli atti di programmazione generale ai sensi dell'art. 3 della L.r. n.8/08 quale strumento di sintesi della politica regionale del settore.

Il Piano registra, da un lato le criticità già evidenziate nel DSPRT ma nel contempo prospetta delle azioni tese a rendere efficace una conseguente politica di potenziamento degli indirizzi formulati per la Pianificazione di settore.

Il Piemonte presenta una collocazione strategica rispetto alle grandi direttrici internazionali e rispetto ai porti liguri manifestando una vocazionalità che gli deriva dal suo essere naturale prosecuzione della banchina portuale. Tale collocazione ha fatto nascere e sviluppare una radicata presenza in Piemonte di centri merci di eccellenza, oggi raccolti intorno ai tre "poli" che costituiscono il "sistema" della logistica piemontese, tra questi quello dell'area Alessandrina merita una particolare attenzione.

- *l'Alessandrino da sempre costituisce il retroporto dell'arco ligure e presenta una radicata presenza di centri merci (a Tortona, Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia), di dimensioni notevoli e spesso dotati di elevata specializzazione merceologica (catena del freddo, etc.); l'aumento dei traffici merci nel Mediterraneo pone l'intera area in grado di accogliere qualificate attività di logistica e servizi.*
- *La piattaforma logistica alessandrina è una struttura reticolare territorialmente delimitata dai porti di Genova e Savona, da Alessandria, Novi Ligure e Tortona, e costituita da tutte le infrastrutture lineari e puntuali di quest'area. E' una realtà logistica tra le più rilevanti nello scenario italiano, e*

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 19 di 86</p>

potenzialmente a livello europeo. Presenta un'offerta molto differenziata che, accanto a moderne e dinamiche iniziative imprenditoriali, affianca un'ampia disponibilità di aree obsolete o sottoutilizzate. Così come la dotazione infrastrutturale ferroviaria non garantisce la necessaria disponibilità ed efficienza.

Tra i Progetti strategici che il PRL identifica, affinché il Quadrante Alessandrino pervenga ad un livello di riferimento europeo, sono :

- linea AV-AC (Terzo Valico dei Giovi);
- piattaforma logistica alessandrina: il progetto consiste nel mettere in rete l'attuale offerta logistica (anche rilanciando aree attualmente sottoutilizzate), mettere a punto un'efficiente organizzazione trasportistica (che gestisca fluidamente e con sicurezza le merci: dallo sbarco alle aree di stoccaggio o lavorazione e quindi alla destinazione, e viceversa); La Piattaforma logistica alessandrina è definita, in questa fase della pianificazione, dalle seguenti componenti:
 - *hub ferroviario di Alessandria, con funzioni di dry port, ferroviarie e logistiche;*
 - *Parco Logistico di Alessandria, finalizzato all'insediamento di nuove imprese logistiche e all'organizzazione della city logistics;*
 - *Interporto di Rivalta Scrivia – Terminal Europa, realizzando un nuovo terminal ferroviario in ampliamento dell'interporto esistente;*
 - *Novi Ligure, con la riqualificazione dell'attuale scalo di San Bovo, area logistica e sistema avanzato di trasporto su ferro;*
 - *Casale Monferrato, centro logistico raccordato ferroviariamente, al servizio prevalente della riqualificazione e rilancio del distretto industriale;*
- rete ferroviaria: in attesa del Terzo Valico, di cui si riconferma la priorità strategica, occorre accelerare l'attuazione degli interventi di adeguamento programmati, in particolare per la permeabilità della rete storica; deve essere sviluppato il progetto del sistema ferroviario metropolitano, programmando interventi di omogeneizzazione della rete e di riorganizzazione dei servizi in chiave, appunto, metropolitana; deve essere completato e ulteriormente sviluppato il progetto di potenziamento e valorizzazione dei nodi di interscambio (Movicentro: Alessandria, Acqui, Tortona, Novi Ligure, Arquata).

2.2. STATO DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

2.2.1. Il Piano Territoriale Regionale – PTR

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 	
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p>	<p>Foglio 20 di 86</p>

Il PTR è stato approvato dal Consiglio Regionale del Piemonte, con DCR n. 122-29783 del 21 luglio 2011, il nuovo Piano sostituisce il PTR/1997 ad eccezione delle norme di attuazione relative ai caratteri territoriali e paesistici (articoli 7, 8, 9, 10, 11, 18bis e 18ter), che continuano ad applicarsi fino all'approvazione del Piano paesaggistico regionale – PPR (adottato nell'agosto 2009).

Il PTR e il PPR sono strumenti complementari di un unico processo di pianificazione volto al riconoscimento, gestione, salvaguardia, valorizzazione e riqualificazione dei territori della regione; il Ptr costituisce atto di indirizzo per la pianificazione territoriale e settoriale di livello regionale. Per questa sua caratterizzazione nelle norme del PTR non vi sono prescrizioni immediatamente prevalenti.

Cinque sono le strategie comuni a PTR e PPR, tra queste è prevista la n° 3 Integrazione Territoriale delle Infrastrutture di Mobilità Comunicazione e logistica: *“È finalizzata a rafforzare la coesione territoriale e lo sviluppo locale del nord - ovest nell'ambito di un contesto economico e territoriale a dimensione e europea; le azioni del Ptr mirano a stabilire relazioni durature per garantire gli scambi e le aperture economiche tra Mediterraneo e Mare del Nord (Corridoio 24 o dei d ue mari) e tra occidente e oriente (Corridoio 5)”*.

Gli esiti delle analisi, riferite alle varie strategie, sono state sintetizzate nella **Tavola di progetto** (scala 1:2 50.000) che contiene i temi strategici e le indicazioni progettuali per il raggiungimento degli obiettivi vi che il Piano persegue.

Nella figura seguente è riportato lo stralcio della Tavola di Progetto incentrato sul settore in cui ricade l'opera in esame. Come si può evincere l'alessandrino costituisce un settore di territorio strategico per le connessioni e la logistica.

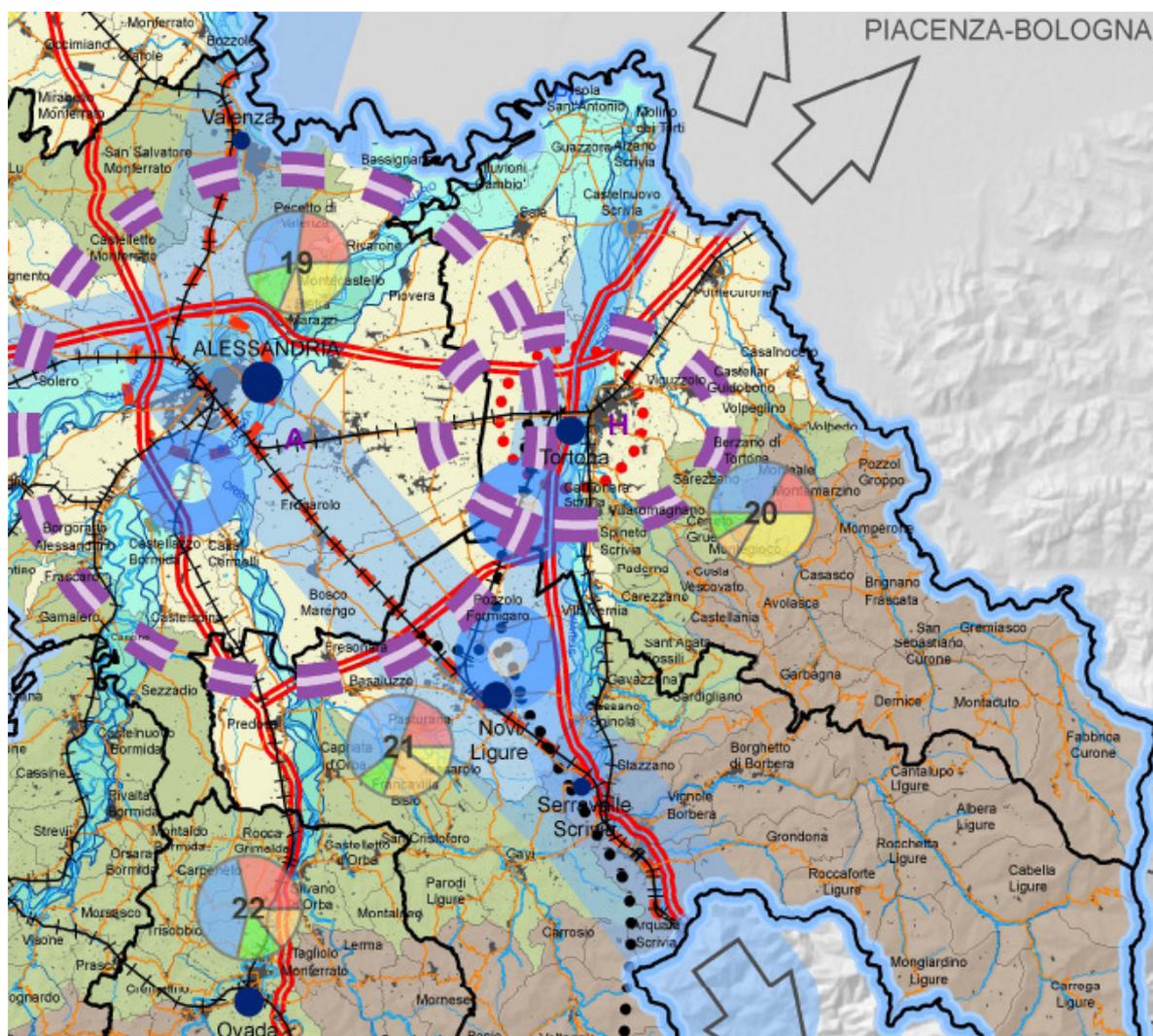


Figura 2.2.A - Stralcio della Tavola di Piano del PTR (a seguire la legenda)



SISTEMA POLICENTRICO REGIONALE

Livelli di gerarchia urbana

- Metropolitano
- Superiore
- Medio
- Inferiore

TORINO Poli capoluogo di provincia

Chivasso Altri poli

Ambiti di Integrazione Territoriale (AIT)

TEMATICHE SETTORIALI DI RILEVANZA TERRITORIALE

- Valorizzazione del territorio
- Risorse e produzioni primarie
- Ricerca, tecnologia e produzioni industriali
- Trasporti e logistica di livello sovralocale
- Turismo



Presenza proporzionale dei singoli temi per AIT

Poli di innovazione produttiva (D.G.R. n. 25-8735 del 05-05-2008)

- A** Alessandrino: chimica sostenibile
- B** Astigiano: agroalimentare
- C** Biellese: tessile
- D** Canavese: information & communication technology, biotecnologie e biomedicale
- E** Cuneese: agroalimentare
- F** Novarese: chimica sostenibile
- G** Torinese: creatività digitale e multimedialità, meccatronica e sistemi avanzati di produzioni energie rinnovabili, risparmio e sostenibilità energetica, information & communication techno
- H** Tortonese: energie rinnovabili, risparmio e sostenibilità energetica
- I** Verbanese: energie rinnovabili, risparmio e sostenibilità energetica
- L** Vercellese: biotecnologie e biomedicale, energie rinnovabili, risparmio e sostenibilità energie

INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

- Corridoio internazionale
- Corridoio infraregionale
- Diretrice di interconnessione extraregionale
- Aeroporto di rilevanza internazionale
- Altri aeroporti
- Ferrovia
- Ferrovia ad alta velocità
- Autostrada
- Strada statale o regionale
- Strada provinciale
- Potenziamento di infrastrutture esistenti
- Infrastrutture ferroviarie in progetto
- Infrastrutture stradali in progetto

- Polo logistico
- Polo logistico integrato

INFRASTRUTTURE PER IL TURISMO

- Aree turisticamente rilevanti
- Comprensori sciistici di rilevanza regionale

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 23 di 86

2.2.2. Il Piano Paesaggistico Regionale adottato – PPR 2015

La Giunta regionale, con D.G.R. n. 20-1442 del 18 maggio 2015 ha adottato il nuovo Piano Paesaggistico Regionale, ai sensi dell'articolo 7 della Lr 56/1977 e s.m.i.,.

Il Piano è costituito da diversi elaborati in parte costituiti da quelli del PPR 2009 revisionati ed integrati, a seguito del processo di revisione e delle DGR n. 6-5430 del 26 febbraio 2013 e n. 19-1441 del 18 maggio 2015, in parte da documenti inediti (la versione del PPR 2009 - DGR n. 53 – 11975 del 4 agosto 2009 e con DGR n. 6-5430 del 26 febbraio 2013 è da considerarsi integralmente sostituita).

Dalla data di adozione del Ppr, non sono consentiti sugli immobili e nelle aree tutelate ai sensi dell'articolo 134 del Codice dei beni culturali e del paesaggio interventi in contrasto con le prescrizioni di cui agli articoli 3, 13, 14, 15, 16, 18, 23, 26, 33 e 39 delle Norme di Attuazione del Piano e con quelle specifiche dettate per i beni di cui agli articoli 136 e 157 del Codice, dettagliate nelle schede del Catalogo dei beni paesaggistici, in quanto le prescrizioni sopra citate sono sottoposte alle misure di salvaguardia di cui all'articolo 143, comma 9 del Codice stesso.

Oltre alle norme di salvaguardia la DGR stabilisce anche che:

-fino all'approvazione del Ppr, il regime transitorio relativo alla delimitazione e rappresentazione dei beni paesaggistici di cui agli articoli 136, 142 e 157 del Codice è disciplinato dall'articolo 45, comma 1, delle norme di attuazione del Ppr stesso.

Il PPR 2015 ha confermato i 76 "Ambiti di paesaggio"- AP – a loro volta articolati in Unità di Paesaggio- UP- (art. 9 delle N.t.A) delineate tipologicamente nelle relative Schede di inquadramento con una descrizione dei fattori naturalistici e storico-culturali caratterizzanti.

Il PPR assume anche una dimensione "ambientale" ovvero considera, oltre ai contenuti propriamente paesaggistici anche quelli concernenti l'ambiente fisico e le risorse primarie coinvolte nei processi di trasformazione incessante del paesaggio.

Tale estensione delle attenzioni del PPR alla difesa del suolo, alla conservazione della natura, ecc... si motiva proprio per l'importanza che tali aspetti rivestono nella determinazione degli assetti paesaggistici.

Gli Ambiti di Paesaggio, e le Unità di Paesaggio definiti dal Piano, nei quali rientra l'area di progetto sono:

- n. 70 “Piana Alessandrina” (in cui ricade la parte più significativa del progetto) Unità di Paesaggio - U.P. 7012 “Novi Ligure, Basaluzzo e Pozzolo Formigaro”
- n. 73 Ovadese e Novese, Unità di Paesaggio – UP 7305 “Imbocco dello Scrivia”.

Tipologie normative delle Unità di paesaggio (art. 11 NdA)

- | | |
|--|---|
|  | 1. Naturale integro e rilevante |
|  | 2. Naturale/rurale integro |
|  | 3. Rurale integro e rilevante |
|  | 4. Naturale/rurale alterato episodicamente da insediamenti |
|  | 5. Urbano rilevante alterato |
|  | 6. Naturale/rurale o rurale a media rilevanza e buona integrità |
|  | 7. Naturale/rurale o rurale a media rilevanza e integrità |
|  | 8. Rurale/insediato non rilevante |
|  | 9. Rurale/insediato non rilevante alterato |

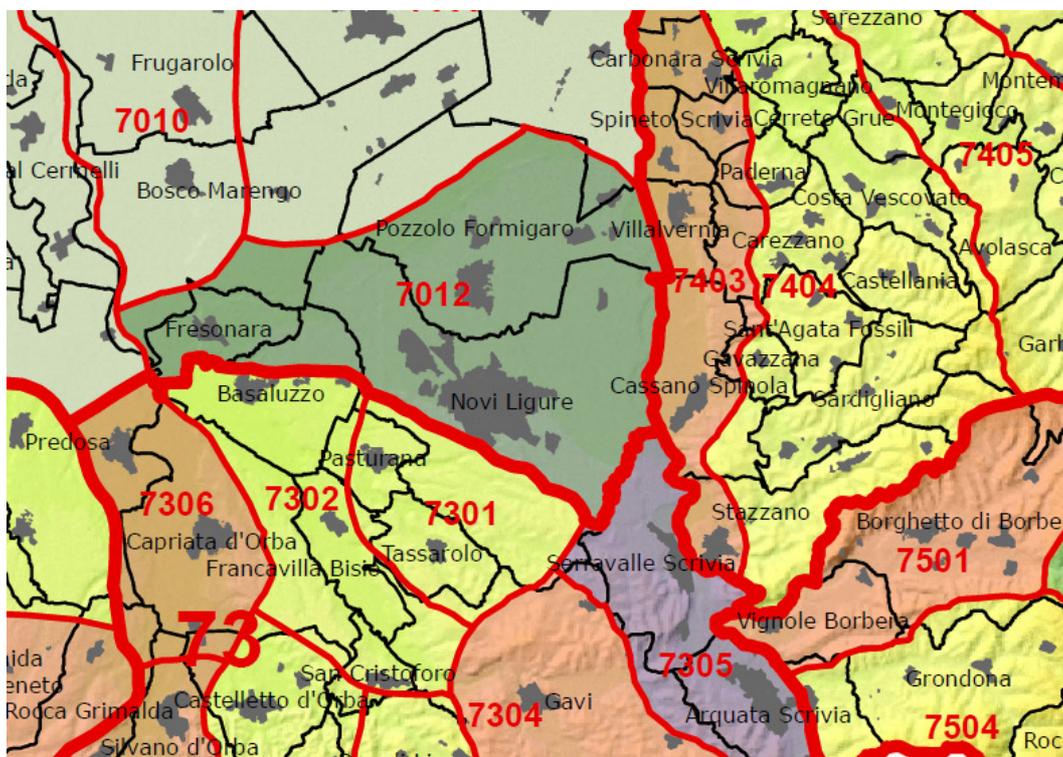


Figura 2.2.B - Stralcio della Tavola P3 del PPR 2005

Il Sito ricade nel settore di territorio del Comune di Novi Ligure inserito nell’UP alla quale il PPR applica la Tipologia normativa di contesto “5 Urbano rilevante alterato”.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>CODIV Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p>Foglio 25 di 86</p>

Quanto ricadente invece nelle altre UP (7301 a Tipologia normativa *6 Naturale/rurale o rurale a media rilevanza e buona integrità* – il caso del terrazzo sovrastante l’area di intervento - e 7305 a *Tipologia 9 Rurale/insediato non rilevante alterato*) si può ritenere non di interesse poiché le differenze morfologiche e di usi del suolo, apprezzabili nel sito di indagine, sono tali da far escludere qualsiasi altro coinvolgimento di UP. Infatti nell’UP 7301 ricade la Collina del Novese con i terrazzamenti coltivati.

Il profilo paesaggistico di area vasta è sintetizzato nei seguenti aspetti ed elementi ricavati dalle Schede di Ambito del PPR:

L’ambito 70 è un ambito molto vasto prevalentemente pianeggiante, solcato dal Tanaro e dalla Bormida fino alla confluenza del Po, che comprende le aree urbane di almeno tre centri importanti (tra cui Novi Ligure) oltre ad insediamenti di pianura storicamente consolidati (es. Pozzolo Formigaro, Bosco Marengo..).

Per quanto riguarda gli aspetti fisici ed ecosistemici emergono:

- le grandi aste fluviali che racchiudono la piana alluvionale in cui ricadono diversi paesaggi: fluviale, agrario ed urbano legato al polo residenziale viario e industriale della città di Alessandria. Il paesaggio agrario presenta una certa omogeneità in quanto costituita prevalentemente da cerealicoltura intensiva con rese ottime data la fertilità dei suoli.
- terrazzi antico di Valenza e Bassignana e di Frugarolo-Bosco Marengo. “Questa superficie erosa, anticamente molto più alta ed equivalente al più meridionale terrazzo di Novi Ligure, si differenzia nettamente dalla piana sottostante. È l’area pianiziale meno alterata del paesaggio compreso fra Alessandria, Tortona e Novi Ligure”
- Piana della Fraschetta che “comprende un’estesa porzione del territorio alessandrino, prevalentemente coltivato a frumento, dalla forma pressochè trinagolare che si sviluppa tra Serravalle Scrivia e Spinetta Marengo. Oltre alla perdita di aspetti caratteristici del paesaggio come i filari di gelsi, nella zona di Rivalta Scrivia si evidenzia la presenza più macroscopica di infrastrutture che invadono il tessuto rurale.

Le emergenze fisico naturalistiche sono identificabili nell’area Natura 2000 SIC/ZPS “Greto dello Scrivia” nel biotopo Arenarie di Serravalle Scrivia.

Le dinamiche in atto sono particolarmente attive e responsabili della trasformazione delle aree di Alessandria, Valenza, Rivalta Bormida e Novi Ligure e zone limitrofe per la infrastrutturazione e diffusione degli impianti produttivi e commerciali. Queste dinamiche hanno avuto come effetto

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 26 di 86</p>

indiretto ma altrettanto impattante del consumo di suolo, il fenomeno dell'abbandono colturale agropastorale, nelle zone collinari, l'isolamento delle fasce fluviali dal contesto pianiziale e la progressiva perdita di tipicità del tessuto rurale.

L'Unità di Paesaggio n. 7012 "Novi Ligure, Basaluzzo e Pozzolo Formigaro" è riferita alla Categoria normativa 5 (art.11 NTA) ovvero "Urbano rilevante alterato" per la presenza di insediamenti urbani complessi e rilevanti, interessati ai bordi da processi trasformativi indotti da nuove infrastrutture e da grandi attrezzature specialistiche, la dispersione insediativa è particolarmente evidente lungo le strade principali.

Aree e beni paesaggistici vincolati presenti nell'UP:

- Albero monumentale: La Quercia di Novi Ligure (sul terrazzo raggiungibile seguendo una stradina che indica la Cascina Perpetua e che si stacca dalla strada Novi Ligure - Serravalle prima dell'Outlet);
- *ex lege* 1497/1939 Zona circostante l'Autostrada Milano- Genova (vd. oltre).

Tipologie architettoniche rurali, tecniche e materiali costruttivi caratterizzanti

- Murature in terra cruda (con tecnica Pisè) Novi Ligure, l'utilizzo di questo materiale costruttivo è comunque da ritenersi esteso a gran parte del territorio alessandrino (per la potenziale estensione dell'areale delle tipologie costruttive. Nell'alessandrino la composizione del terreno, ricco di ferro e di alluminio, forniva un materiale da costruzione ottimo per compattezza e buon isolamento termico, molto economico perché reperibile in loco. Tale impiego non è da pensare solo per le costruzioni rurali poiché anche molte case signorili sono state realizzate con questa tecnica. Oggi, molte di queste abitazioni risultano intonacate, ma i muri che non lo sono mostrano in tutta evidenza il loro stretto legame alla terra in cui sono state costruite.
- Nell'area circostante, soprattutto della pianura, questa tipologia costruttiva è molto diffusa, tuttavia solo Novi Ligure è unico comune piemontese, nonché dell'Italia settentrionale, a far parte dell'"Associazione Nazionale dei Comuni della Terra Cruda".
- Facciate dipinte – Novi centro storico.

Il sistema dei beni paesaggistici regionali è illustrato nella Tavola del PPR P2.5 "Beni paesaggistici Alessandrino – Astigiano" (scala 1:100.000) di cui si riporta lo stralcio riferito all'area in esame (vd. Figura 2.2.C).

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 27 di 86</p>

Per una rappresentazione alla scala idonea delle condizioni di vincolo ricadenti nel sito oggetto di trasformazione, si rimanda alla Tavola dei vincoli (IM00A301-0X-D-CVD4IM000 0001) di cui si riportata uno stralcio nella Figura 2.3.A.

Tuttavia anche alla scala del PPR si può valutare il tipo di coinvolgimento dei Beni paesaggistici da parte del progetto.

Immobili e aree di notevole interesse pubblico ai sensi degli artt. 136 e 157 del D.lgs. n. 42/2004

-  Bene individuato ai sensi della L. 778/1922 e 1497/1939
-  Bene individuato ai sensi della L. 778/1922 e 1497/1939
-  Bene individuato ai sensi della L. 778/1922 e 1497/1939
-  Bene individuato ai sensi della L. 1497/1939, del D.M. 21/9/1984 e del D.L. 312/1985 con DD.MM. 1/8/1985
-  Alberi monumentali (L.R. 50/95)
-  Bene individuato ai sensi del D.lgs. n. 42/2004, artt. dal 138 al 141

Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. n. 42/2004 *

-  Lettera b) I territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi (art. 15 NdA)
-  Lettera c) I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con R.D. n. 1775/1933, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna (art. 14 NdA)
-  Lettera d) Le montagne per la parte eccedente 1.600 m s.l.m. per la catena alpina e 1.200 m s.l.m. per la catena appenninica (art. 13 NdA)
-  Lettera e) I ghiacciai (art. 13 NdA)
-  Lettera e) I circhi glaciali (art. 13 NdA)
-  Lettera f) I parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi (art. 18 NdA)
-  Lettera g) I territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del D.lgs. n. 227/2001 (art. 16 NdA)
-  Lettera h) Le zone gravate da usi civici (art. 33 NdA) **
-  Lettera m) Le zone di interesse archeologico (art. 23 NdA)

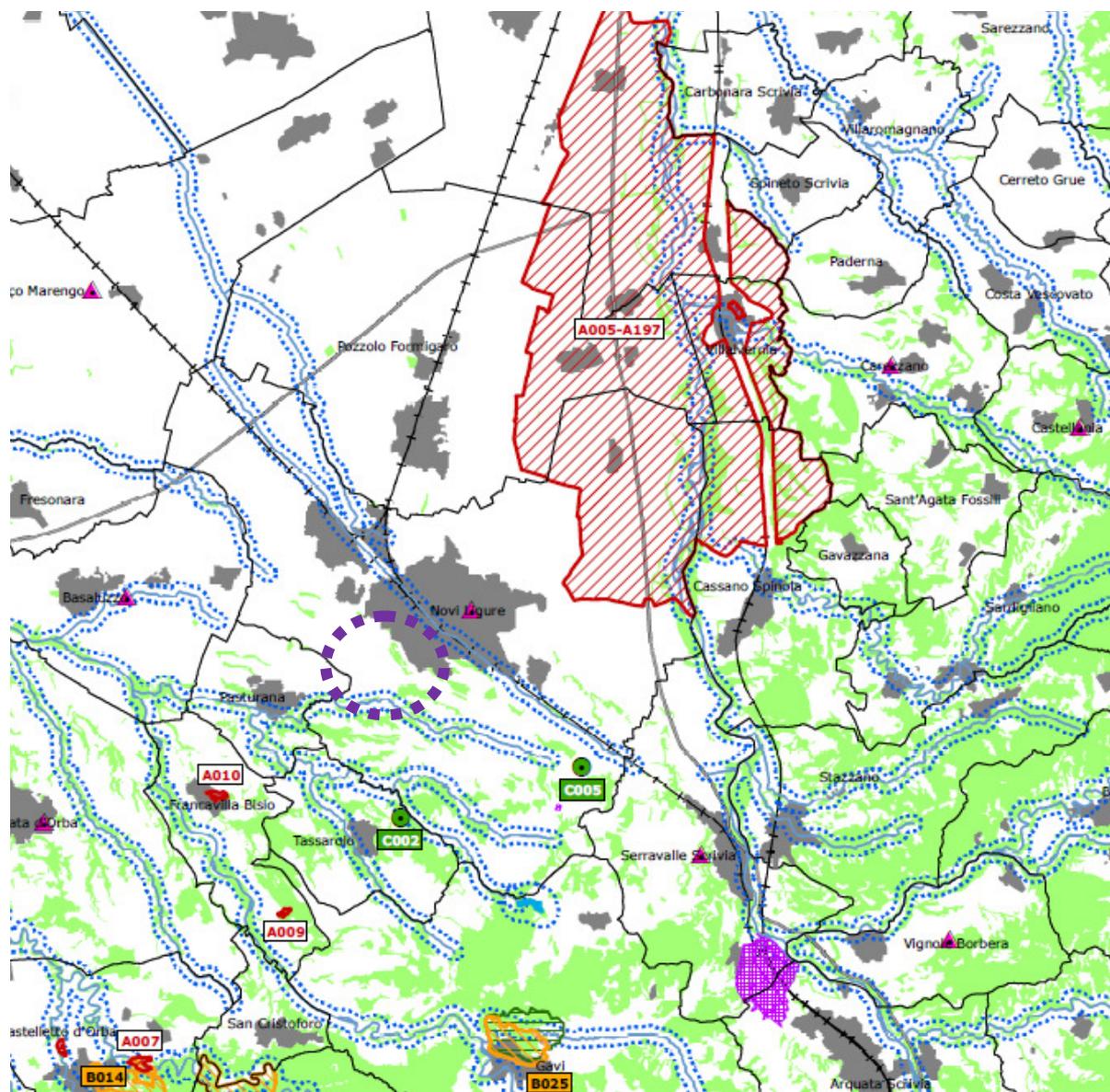


Figura 2.2.C Stralcio della Tavola P2.5 “Beni Paesaggistici” del PPR Piemonte

L'area vincolata più vicina ex artt. 136 e 157 del D.Lgs.n. 42/2004, rappresentata dalla “Zona circostante l'Autostrada Milano-Genova” posta appunto a ridosso dell'Autostrada e lungo il Torrente Scrivia, non è interferita dai tracciati del progetto (riferimento nella Tavola n° A005 – A197).

La perimetrazione del Decreto del 1973 è stata rivista nel 2004 - MODIFICA DEL VINCOLO PAESAGGISTICO DI CUI AL D.M. 08.06 1973 CON ESCLUSIONE DI ALCUNE ZONE RICADENTI NEI COMUNI DI VILLALVERNIA E TORTONA IN PROVINCIA DI ALESSANDRIA (Pubblicazione GU n° 298 del 2004-12-21) a seguito di specifica richiesta del Comune di Villarvennia.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 29 di 86</p>

“ZONA CIRCOSTANTE IL PERCORSO AUTOSTRADALE LUNGO LO SCRIVIA RICCA DI VEGETAZIONE E RILIEVI PITTORESCHI COMUNI DI TORTONA NOVI LIGURE POZZOLO FORMIGARO VILLALVERNIA CASSANO SPINOLA”, emissione del Decreto emissione: 1973-06-08 e “MODIFICA DEL VINCOLO PAESAGGISTICO DI CUI AL D.M. 08.06 1973 CON ESCLUSIONE DI ALCUNE ZONE RICADENTI NEI COMUNI DI VILLALVERNIA E TORTONA IN PROVINCIA DI ALESSANDRIA”, emissione: 2004-11-15.

L’area a vincolo paesaggistico involuppa anche parte del SIC/ZPS IT1180004 “Greto dello Scrivia” che si estende lungo un tratto del torrente Scrivi per circa 15 km, tra lo sbocco nella pianura alessandrina e il ponte di Tortona, ed occupa un’area pianeggiante compresa tra i 109 e i 188 m sul livello del mare. Coinvolge i comuni Carbonara Scrivia, Cassano Spinola, Novi Ligure, Pozzolo Formigaro, Serravalle Scrivia, Tortona, Villalvernia. (vd. Figura 2.2.D).

Il limite estremo verso la pianura alessandrina è identificabile grossomodo con il tracciato dell’autostrada A7 Milano-Genova (vd. Figura 2.2.E) distante dal sito in esame da cui rimane isolato tramite forme di confinamento fisico ed ecologico.

In posizione ancora più distale (fuori dall’inquadramento delle tavole poiché ubicato a sud del centro abitato di Serravalle Scrivia – vd. Figura 2.2.F) è il biotopo nonché SIR - IT1180021 Arenarie di Serravalle Scrivia (estensione di 23.53 ha). Il sito riguarda *“modesti colli dai versanti ripidi e dirupati costituiti da affioramenti arenacei sotto forma di gradoni alternati a conoidi di materiale sabbioso eroso ed a ripiani di accumulo. Questa articolazione del substrato determina differenti aspetti vegetazionali che si alternano a mosaico. L’interesse specifico: Le caratteristiche geologiche, floristiche e vegetazionali rendono questo biotopo di elevato interesse naturalistico. Di grande interesse i prati aridi degli affioramenti arenacei”*. La vulnerabilità del sito sta nel suo essere troppo a ridosso del centro abitato di Serravalle Scrivia, per cui le minacce derivano dallo sviluppo edilizio e viario, dagli usi impropri delle sue aree e dalla raccolta abusiva di esemplari di *Pulsatilla montana*, peraltro già protetta dalla L.R. 32/82.

Si conferma l’estraneità all’ambito di progetto dell’Albero Monumentale identificato ai sensi della L.R. 50/95 DGR 21-2254 del 27/02/2006; riferimento nella Tavola C005 La Quercia di Novi Ligure – collocato sul rilievo collinare in strada Castellone, 11.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione

Foglio
30 di 86

L'area di interesse archeologico del D.Lgs. 42/2004 lettera m) rilevabile nello stralcio della Tavola P2.5, è classificata nel Catalogo dei Beni Paesaggistici del Piemonte – Parte Seconda: “ ARCHEO 016 Resti della città romana e dell'acquedotto di Libarna (Comuni di Serravalle Scrivia e Arquata Scrivia)”. Detta area comunque si mantiene estranea agli interventi.

Il PPR 2015 nel revisionare il complesso dei vincoli ai sensi dell'Art.142 lettera c) amplia, per l'area in esame, alcuni limiti andando ora ad interessare tratti di corsi d'acqua minori, è questo il caso del Rio Gazzo che nel Catalogo dei Beni Paesaggistici del Piemonte – Parte Seconda - Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative sponde – inquadra il Rio Gazzo nel seguente modo:

Comune	N° d'Ordine Regio Decreto 1775/1933	Denominazione				
		R.D. 1775/1933	CTR	IGM	PRG	Mappe originali di impianto
Novi Ligure	1 (primo suppletivo)	Rio Gazzo	Il Rio	Fosso di Castel Gazzo	Rio Gazzo	Rio Comunale del Gazzo

Il Fiume Scrivia è confermato nel suo significato di bene paesaggistico ai sensi dell'art. 142 lettera c) , oltre agli altri aspetti che lo rendono importante sul piano ecologico naturalistico (SIC/ZPS per il tratto coinvolto, Corridoio ecologico ed elemento di connessione paesaggistica) come rimarcato nella Tavola del PPR “ P5 – Rete di connessione paesaggistica” (vd. Figura 2.2.G).

Tuttavia il progetto si mantiene ampiamente all'esterno delle sue fasce di tutela.

Nel PPR15 per il vincolo paesaggistico **Art.142 lettera g)** territori coperti da foreste e boschi valgono le considerazioni che lo stesso Piano inserisce nelle Norme di Attuazione che chiamano in causa la pianificazione forestale. Tuttavia il Piano, nel definire il vincolo oggetto di tutela, fornisce una caratterizzazione interessante sulla specificità delle superfici arborate: Il Ppr riconosce inoltre nella Tavola P4 i territori a prevalente copertura boscata, che includono, oltre ai boschi di cui al comma 1, le aree di transizione con le morfologie insediative; *tali aree sono costituite da superfici a mosaico naturaliforme connotate dalla presenza di copertura boschiva, che includono anche porzioni di aree a destinazione naturale (aree di radura e fasce di transizione con gli edificati) di dimensioni ridotte, per le quali è in atto un processo spontaneo di rinaturalizzazione.*

Tale definizione si confà alle macchie di campo e agli elementi della naturalità diffusa presenti nell'area oggetto di intervento, per le quali si prospetta un interessamento diretto.



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

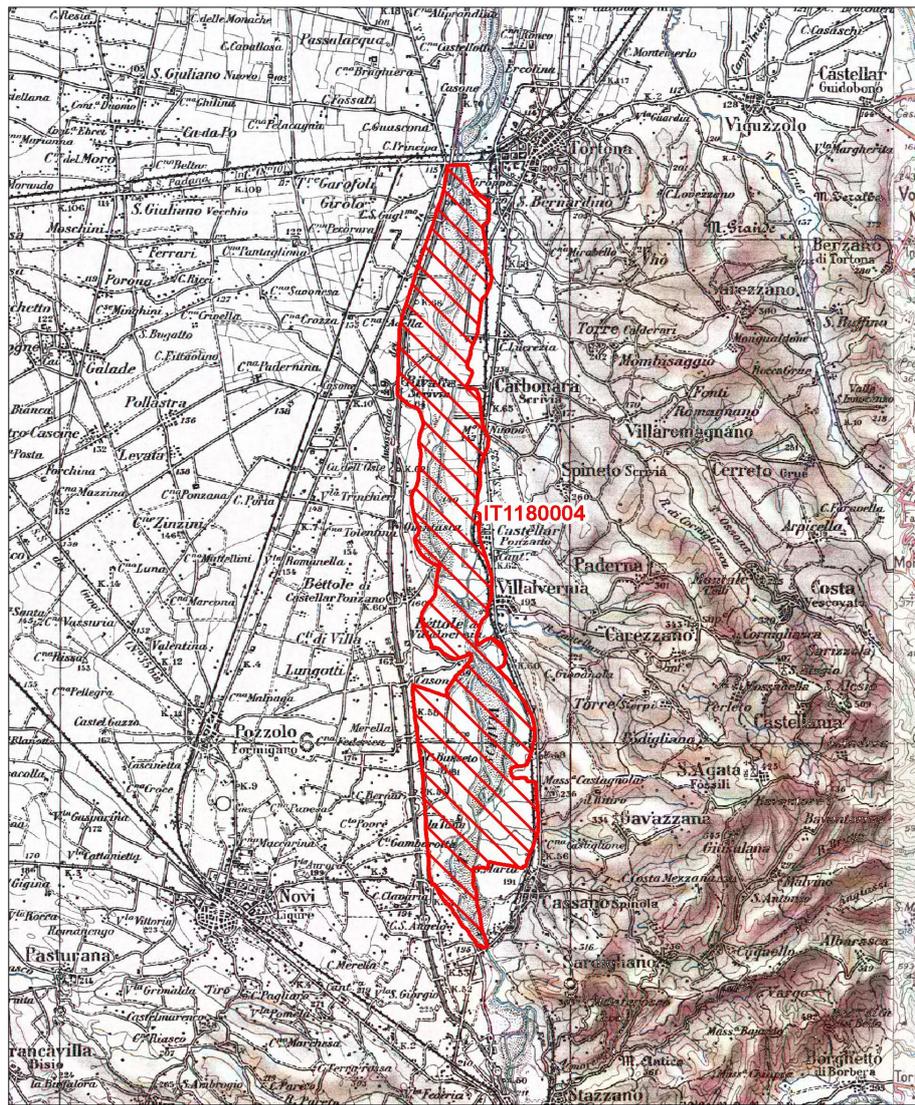


Regione: Piemonte

Codice sito: IT1180004

Superficie (ha): 2093

Denominazione: Greto dello Scrivia



Data di stampa: 07/12/2010

0 1 2 Km

Scala 1:100'000

Legenda

 sito IT1180004

 altri siti

Base cartografica: IGM 1:100'000



Figura 2.2.D Cartografia ufficiale del Ministero dell'Ambiente – IT1180004 (in azzurro il sito di progetto)

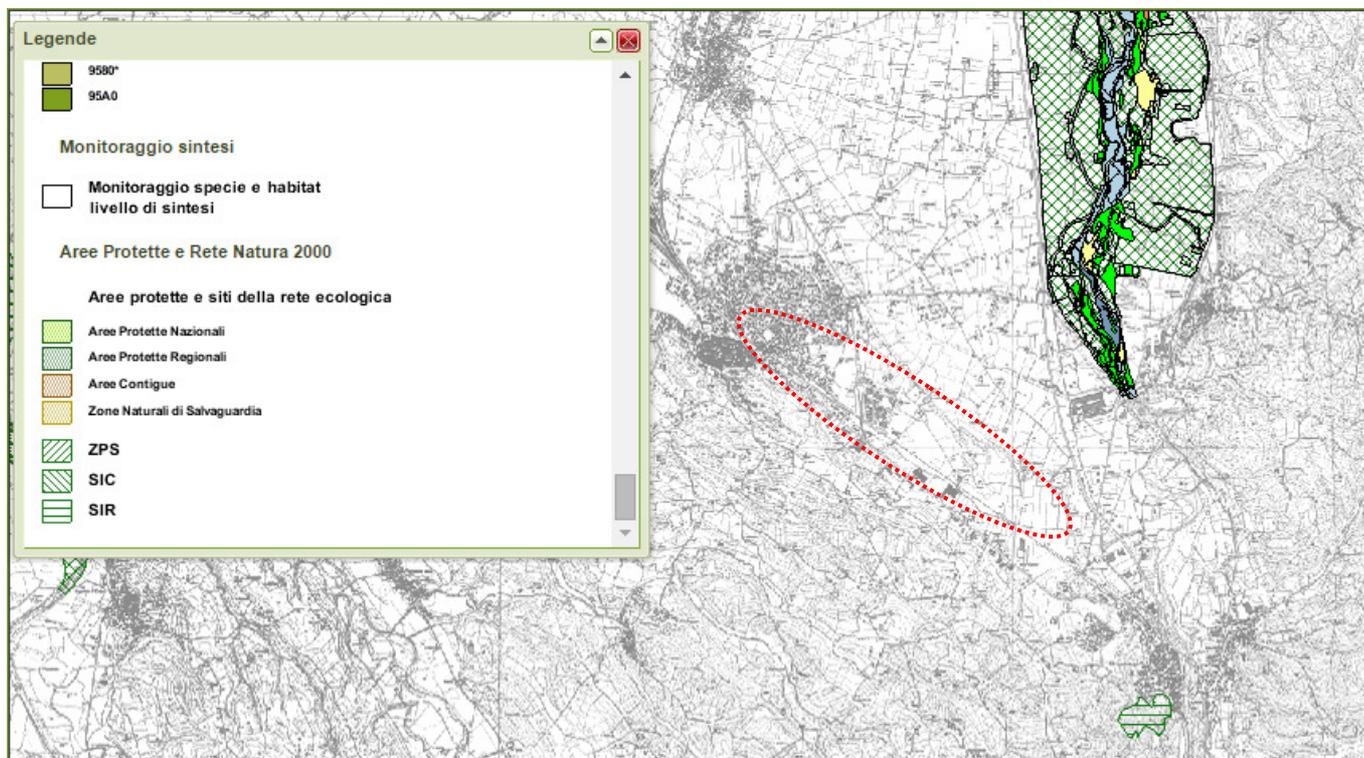


Figura 2.2.E Ubicazione del SIC – IT1180004 Greto dello Scrivia e SIR Arenarie di Serravalle Scrivia IT1180021 (da Portale webgis della Regione Piemonte) In evidenza l’ambito di intervento



Figura 2.2.F Ubicazione del SIR - IT1180021 Arenarie di Serravalle Scrivia (dal Portale webgis della Regione Piemonte)



Elementi della rete ecologica

Nodi (Core Areas)

-  Aree protette
-  SIC e ZSC
-  ZPS
-  Zone naturali di salvaguardia
-  Aree contigue
-  Altri siti di interesse naturalistico
-  Nodi principali
-  Nodi secondari

Connessioni ecologiche

Corridoi su rete idrografica:

-  Da mantenere
-  Da potenziare
-  Da ricostituire

Corridoi ecologici:

-  Da mantenere
-  Da potenziare
-  Da ricostituire
-  Esterni

-  Punti d'appoggio (Stepping stones)

-  Aree di continuità naturale da mantenere e monitorare

-  Fasce di buona connessione da mantenere e potenziare

Fasce di connessione sovregionale:

-  Alpine ad elevata naturalità e bassa connettività

-  Montane a buona naturalità e connettività

-  Rete fluviale condivisa

-  Principali rotte migratorie

Figura 2.2.G Stralcio della Tavola P5 – Rete di connessione paesaggistica Scala 1:250.000 (che va a sostituire la Tavola P5 Rete ecologica Storico- culturale e fruitiva 2009)

Nella Tavola del PPR 2015 - P04-16 “Componenti Paesaggistiche – Alessandrino ” scala 1:50.000 è ricondotta a sintesi l’analisi delle componenti del paesaggio organizzando i vari aspetti che concorrono alla costruzione dell’assetto paesaggistico nei vari ambiti territoriali.

Per il sito in esame si conferma la relativa semplificazione del paesaggio dovuta anche alle importanti trasformazioni che l’hanno caratterizzato nei tempi medio recenti; ciò nonostante permane l’importanza del Centro di Novi: centro di Rango II in cui è ancora ben conservato un interessante Centro Storico. (vd. Figura 2.2.H).

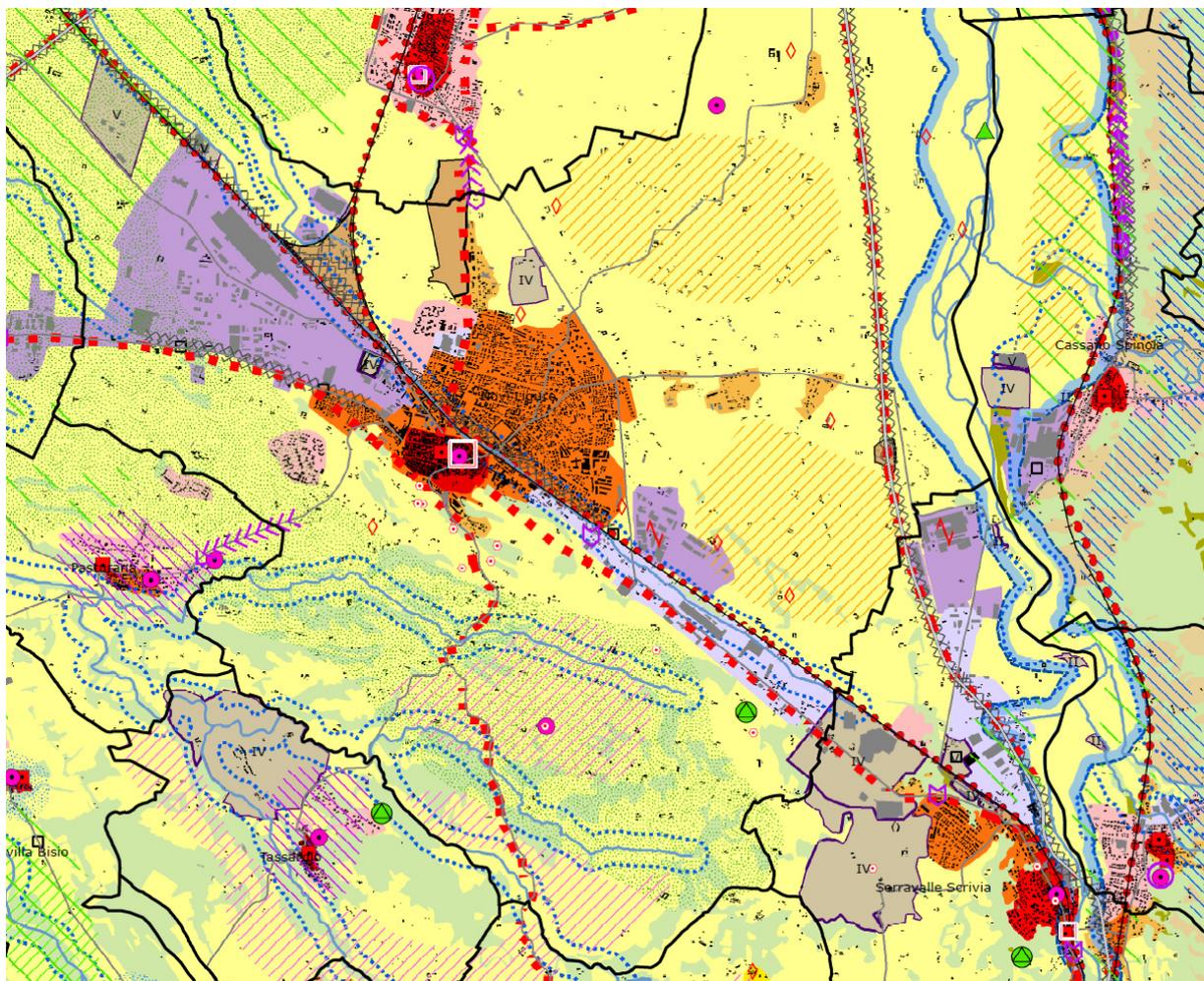


Figura 2.2.H Stralcio della Tavola P4 Componenti Paesaggistiche

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>CODIV Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p>Foglio 36 di 86</p>

2.2.3. Il Piano Territoriale Provinciale di Alessandria

La provincia di Alessandria è dotata di uno strumento di coordinamento generale (Piano Territoriale Provinciale - PTP) adottato con deliberazione n. 29/27845 del 3 maggio 1999 e approvato con deliberazione n° 223-5714 del 19 febbraio 2002. Tale Piano, nel 2007, è stato successivamente oggetto di una variante, approvata il 20 febbraio 2007 (Delibera di Consiglio Regionale n. 112-7663), che ha adeguato lo strumento alle modifiche intervenute alla normativa sovraordinata.

il PTP suddivide il territorio provinciale in ambiti a vocazione omogenea individuati in base a vocazioni prevalenti in relazione alle caratteristiche storico culturali, paesaggistico - ambientale, socioeconomiche e insediative. Per ogni ambito vengono individuati gli obiettivi di sviluppo prevalenti, direttamente espressi dalla vocazione del territorio. Il PTP individua il Comune di Novi Ligure tra quelli che rientrano nell'ambito a vocazione omogenea n. 9b "La spina produttiva della Valle Scrivia – il Novese".

"L'ambito a vocazione omogenea riveste un ruolo strategico nella definizione degli obiettivi prioritari di governo del territorio provinciale ed ha come indirizzi prioritari la riqualificazione delle aree e delle attività produttive esistenti compatibilmente con un territorio fortemente segnato dalla presenza di un patrimonio ambientale e naturale da tutelare e sviluppare come potenziale risorsa; l'ambito è contraddistinto, inoltre, da preesistenze antropiche da riqualificare sia sotto il profilo ambientale che naturalistico (...)" (P.T.P. variante di adeguamento a normative sovraordinate – Norme di Attuazione Allegato A, pag. 95)

Le Norme d'Attuazione del PTP individuano per l'ambito in questione i seguenti obiettivi di sviluppo prevalente per tale territorio (N.T.A. Art. 8 – Ambiti a vocazione omogenea: obiettivi di sviluppo):

- il consolidamento e sviluppo delle attività produttive: polo dolciario e siderurgico-metallurgico;
- valorizzazione del ruolo logistico intermodale con riferimento al sistema portuale ligure (scalo ferroviario di Novi - S. Bovo - interporto di Arquata Scrivia);
- recupero delle aree industriali dismesse;
- la tutela e salvaguardia delle sponde rivierasche del torrente Scrivia;
- sviluppo dell'ipotesi del Parco dello Scrivia.

In riferimento all'ambito analizzato, il documento inoltre segnala la presenza di alcuni ambiti di particolare pregio e sensibilità lungo le sponde del Torrente Scrivia e per questo soggette a vincolo:

- Biotopo IT 1 180004 riguardante il "Greto del Torrente Scrivia tra Cassano e Villalvernia";

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 37 di 86</p>

- Zona di Protezione Speciale (Z.P.S.), non inserita in aree protette regionali, definita tramite D.G.R. n. 61-4135 del 23/10/2006;
- Zona di notevole interesse pubblico ai sensi del D.M. 08/06/1973.

La tavola 1 del PTP, per l'area interessata, evidenzia la presenza del nucleo storico di Novi ligure e delle le sue propaggini insediative in espansione in direzione dei comuni di Serravalle e Pasturana. Il sistema di suoli agricoli si caratterizza per la presenza, associata a boschi, di aree colturali di interesse paesistico nelle parti collinari; mentre negli ambiti di pianura prevalgono le aree interstiziali ed i suoli a buona produttività. Sempre nella Tavola 1 si segnala, come criticità di carattere ambientale di competenza provinciale (Tipo B), l'insediamento produttivo dell'ILVA.

La tavola 3 "Governare del territorio: indirizzi di sviluppo", fornisce invece indicazioni in merito alle strategie di sviluppo del Territorio della zona. Il Centro Storico di Novi Ligure è identificato come area di conservazione (CE). Il resto del tessuto urbano, definite come residenziali, classificate come aree di riqualificazione (RQ), di completamento (CO) o ricomposizione (RC).

Per quanto ai caratteri ed agli elementi di identificazione del paesaggio, nell'ambito sono riconoscibili paesaggi naturali collinari e paesaggi di pianura e fondovalle. Il territorio collinare è connotato dalla presenza di alcuni elementi del costruito caratterizzanti il paesaggio.

Per quanto riguarda il Progetto della Linea AC/AV "Terzo Valico dei Giovi", il PTCP di Alessandria ne individua un possibile tracciato sulla cartografia di Piano, evidenziando, nella relazione illustrativa nonché all'interno delle schede normative, che *"il tracciato definitivo e relative modalità realizzative (galleria, viadotti, rilevati ecc...) sarà materia di apposito studio di Valutazione di Impatto Ambientale ed oggetto di concertazione tra gli Enti istituzionalmente competenti."*

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>CODIV Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p>Foglio 38 di 86</p>

2.3. IL QUADRO DEI VINCOLI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI

Al fine di definire il livello di coerenza e compatibilità del progetto in esame con il sistema dei vincoli è stata effettuata, su un ambito sufficientemente esteso, un'attenta ricognizione delle aree ed elementi sottoposti a norme di natura vincolistica che ne limitano l'utilizzazione e/o la trasformazione per ragioni di carattere ambientale, naturalistico e paesaggistico. Tale attività, effettuata analizzando i piani, generali e di settore, vigenti e la documentazione specifica di riferimento (archivi, elenchi, ecc.), oltre ad aver consentito di verificare e, come vedremo più avanti, di escludere l'eventuale presenza di interferenze o incoerenze del progetto dello Shunt con il suddetto sistema, ha fornito importanti indicazioni in merito ai valori, le sensibilità e le criticità dell'ambito in cui il progetto si inserisce.

Quale rappresentazione degli esiti dell'indagine condotta sono stati redatti un elaborati cartografico (vd. Elaborati *IM00A301-0X-D-CVD4IM000000* e *IM00A301-0X-D-CVD4IM0000002 Tavole dei Vincoli*), dei quali di seguito sono riportati stralci, rispettivamente nella Figura 2.3.A per il segmento di Variante in contesto extraurbano, e nella Figura 2.3.B per il segmento Linea Storica in contesto urbano, finalizzato a rappresentare con apposita simbologia le aree e gli elementi individuati nell'ambito di studio e appartenenti ai seguenti sottosistemi:

- Area naturali protette (In particolare nell'area vasta ricade il Sito SIC/ZPS "Greto dello Scrivia)
- Aree sottoposte a vincolo paesaggistico (Aree dichiarate di notevole interesse, Aree di interesse paesaggistico vincolate per legge: boschi, Fascia dei corsi d'acqua, aree e elementi di interesse archeologico)
- Beni storico culturali (Beni architettonici e Beni architettonici)
- Vincoli ambientali (Vincolo idrogeologico, Fasce fluviali del PAI).

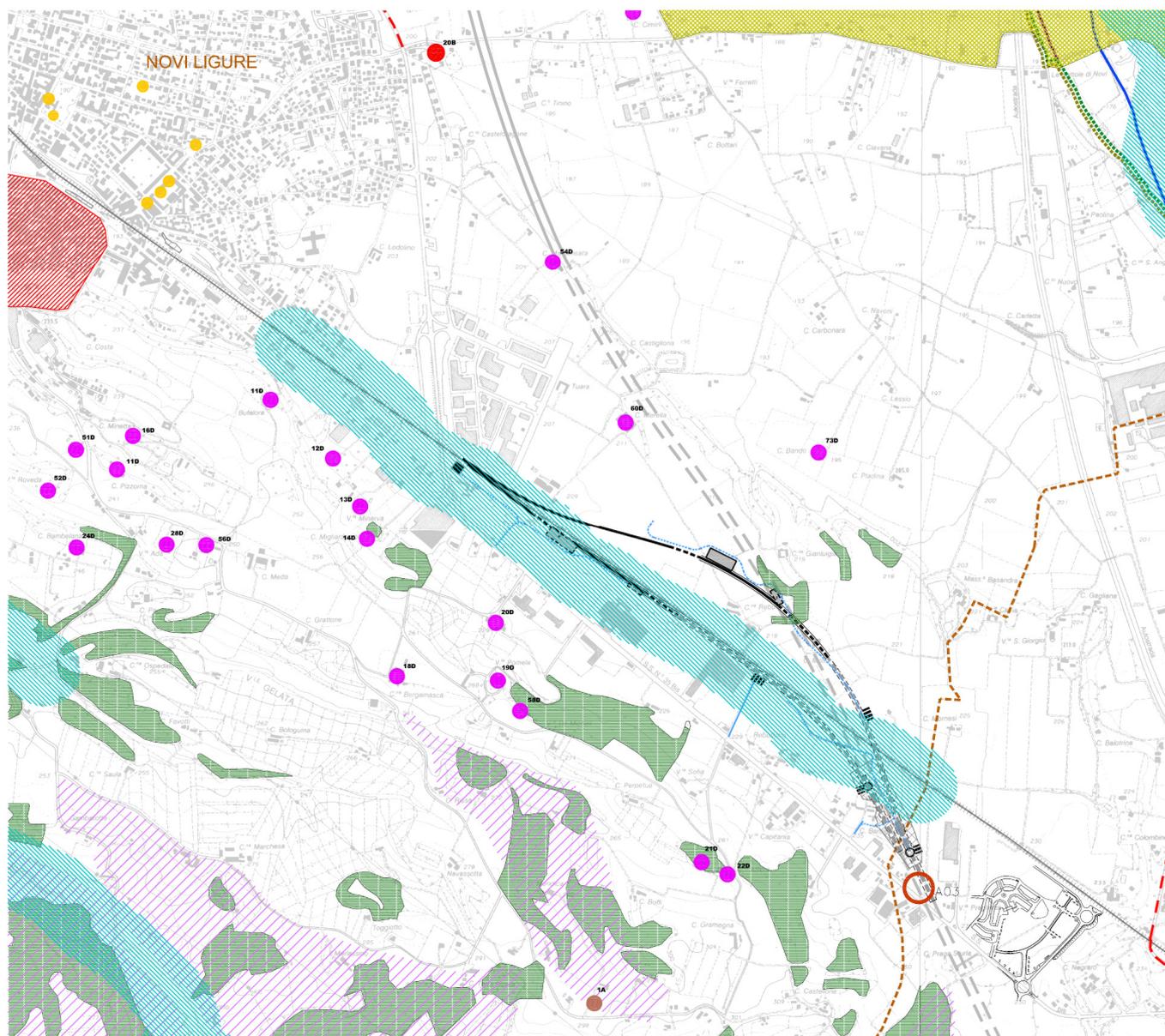


Figura 2.3.A Sistema dei vincoli – Ambito di studio nel contesto extraurbano coinvolto dai binari dell'Interconnessione e dalle opere connesse (per maggiori dettagli circa i beni puntuali si rimanda alle Tavole del PRG di Novi Ligure)

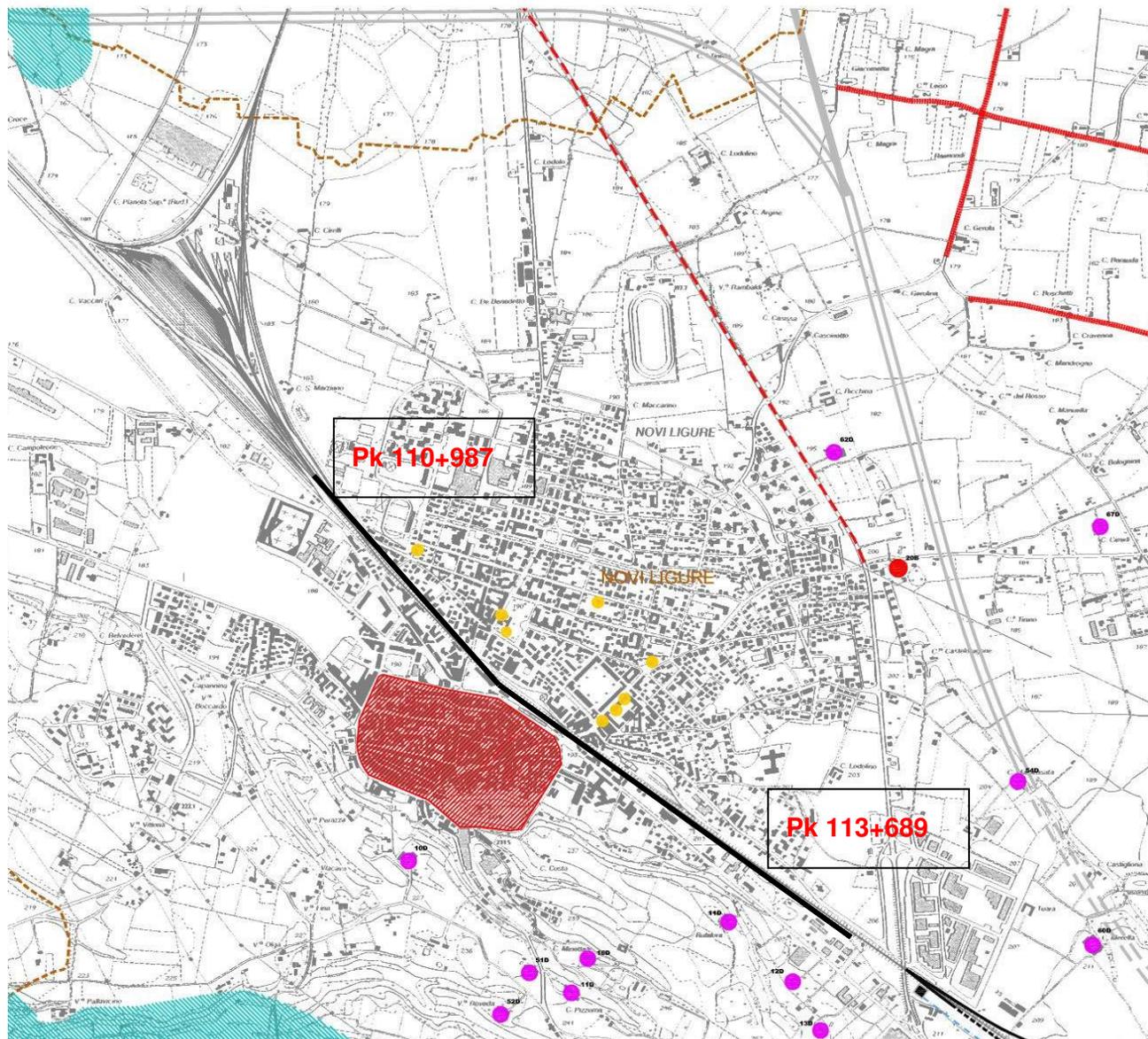


Figura 2.3.B Sistema dei vincoli – Ambito di studio – Contesto urbano (il progetto di fatto ricalca la Linea Storica oggetto di risanamento)

2.3.1. Area Naturali Protette

All'interno dell'area indagata, ma a margine di essa, è emersa la presenza di un'unica area sottoposta a tutela naturalistica. L'area in questione è individuata, nell'ambito della "Rete Natura 2000" sia come Sito di Interesse Comunitario (SIC), sia come Zona a Protezione Speciale (ZPS).

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 41 di 86

SIC/ZPS IT1180004 “GRETO DELLO SCRIVIA

L’ambito identificato è situato a Nord del progetto e a una distanza, da questo, superiore ai due chilometri. L’area tutelata si sviluppa per circa 15 km in coincidenza del greto del Torrente Scrivia. La sezione del greto dello Scrivia nel tratto oggetto di tutela è ampia e raggiunge nella sua parte meridionale una larghezza superiore ai due km. Nell’area si riscontra la presenza di:

- superfici a con copertura vegetale rada o assente;
- ampi tratti caratterizzati da una ricca e articolata cenosi riparia costituita da formazioni arboree, arbustive e erbacee tipiche della golena;
- superfici coltivate.

Sono inoltre presenti robinieti nella zone del greto meno interessate da correnti.

Gli ambiti naturali occupano poco meno della metà delle aree interessate. Prevalgono, se pur di poco, le aree coltivate (seminativi, colture orticole, foraggere e prati stabili).

L’area è considerata di particolare interesse per una notevole ricchezza faunistica e vegetazionale legata sia al livello di naturalità, sia all’estensione dell’ambito. Altri elementi che contribuiscono a determinare tale ricchezza sono la prossimità con i rilievi appenninici e il clima. L’area può essere considerata, per naturalità e dimensione, uno degli ambienti fluviali meglio conservatosi in Piemonte.

Di seguito si riportano, tratti dalla scheda Rete Natura 2000 i dati concernenti le caratteristiche del sito.

CARATTERISTICHE GENERALI :

Pianura alluvionale recente con divagazioni del corso d’acqua e forti variazioni stagionali della portata.

INTERESSE SPECIFICO :

Ampio greto del T. Scrivia con vegetazione erbacea, arbustiva ed arborea (bosco rado a pioppo nero, pioppo bianco, quercia, olmo campestre) in condizioni di elevata naturalità. Elevata biodiversità: risultano segnalate 481 specie floristiche (con presenza di specie rare, specialmente di origine mediterranea), 170 specie di Uccelli, 9 specie di Rettili, 4 specie di Anfibi, 20 specie di Pesci e 26 specie di libellule, pari a quasi il 50% di quelle segnalate in Piemonte, di cui alcune rare a livello regionale (*Ceriagrion tenellum*, *Aeshna af inis*, *Sympetrum meridionale*).

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 42 di 86</p>

RIFERIMENTI ALLA DIR. 92/43/CEE:

Habitat:

- 3240 – “Vegetazione riparia legnosa a *Salix eleagnos*”;
- 3270 – “Fiumi con argini melmosi con vegetazione del *Chenopodium rubri* p.p. e *Bidention* p.p.)”;
- 5130 – “Formazioni a *Juniperus communis* su lande o prati calcicoli”;
- 6210 – “Formazioni erbose secche seminaturali a facies coperte da cespugli su substrato calcareo (*Festuco-Brometalia*) (*stupenda fioritura di orchidee)”;
- 6510 – “Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)”;
- 91E0 - “*Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)” (* Habitat prioritario).

Invertebrati:

- crostaceo *Austropotamobius pallipes* (All. II),
- coleotteri *Cerambyx cerdo* (All. II e IV) e *Lucanus cervus* (All. II),
- lepidotteri *Eriogaster catax* (All. II e IV), *Proserpinus proserpina*, *Zerynthia polyxena* e *Maculinea arion* (All. IV).

pesci: *Barbus plebejus*, *Chondrostoma genei*, *Cobitis taenia* (All. II).

Anfibi: *Bufo viridis*, *Rana dalmatina*, *Rana lessonae* (All. IV).

Rettili: *Lacerta (viridis) bilineata*, *Podarcis muralis*, *Podarcis sicula*, *Zamenis longissimus*, *Hieropsis (= Coluber) viridiflavus*, *Natrix tessellata* (All. IV).

RIFERIMENTI ALLA DIR. 79/409/CEE: UCCELLI:

Nidificanti:

Nycticorax nycticorax, *Egretta garzetta*, *Caprimulgus europaeus*, *Alcedo atthis*, *Calandrella brachydactyla*, *Anthus campestris*, *Lanius collurio*, *Emberiza hortulana*;

Svernanti:

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 43 di 86</p>

Circus cyaneus, Falco columbarius; di passo: Botaurus stellaris, Ardea purpurea, Ciconia nigra, Ciconia ciconia, Pernis apivorus, Milvus migrans, Circus aeruginosus, Aquila clanga, Pandion haliaetus, Falco peregrinus, Porzana porzana, Pluvialis apricaria, Philomachus pugnax, Tringa glareola, Sterna hirundo, Sterna albifrons, Chlidonias hybridus, Chlidonias niger, Luscinia svecica (All. I).

RISCHI PER LA CONSERVAZIONE

Attività antropiche e vulnerabilità:

Inquinamento delle acque del T. Scrivia a causa degli insediamenti industriali a monte del sito; scavi per estrazione di inerti, discariche abusive, messa a coltura dei terreni marginali. Espansione industriale in aree attigue.

Verifica dell'interferenza del progetto - In considerazione delle attività previste e, soprattutto, della distanza del sito dalle aree che saranno oggetto di trasformazione definitiva (per l'introduzione delle opere) e temporanea (nella fase di cantiere), nonché dalla presenza di barriere infrastrutturali che si frappongono, le potenziali interferenze del progetto sugli habitat protetti sono da considerarsi nulle.

2.3.2. Beni paesaggistici

Nell'ambito dell'intera area di studio (contesto extraurbano e urbano) sono state riscontrate le seguenti aree ed elementi di interesse paesaggistico ed in quanto tali, vincolati rispetto a:

- Immobili e aree di notevole interesse pubblico ex L. 1497/1939 e comma 1 lettera c) "i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici". (D.Lgs. 42/2004, art. 136);
- Aree ed elementi tutelati per legge, art. 142, D.Lgs. 42/2004;
 - Aree di rispetto dei corsi d'acqua (art. 142, lettera c, D.Lgs. 42/2004);
 - Aree boscate, art. 142, lettera g, D.Lgs. 42/2004);
 - Le zone di interesse archeologico m).

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 44 di 86

IMMOBILI E AREE DICHIARATI DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO

L'area dichiarata di notevole interesse pubblico (articoli 136 e 157 del D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42), istituita ai sensi della L. 1497/39, riguarda la – “Zona circostante il percorso autostradale lungo lo Scrivia ricca di vegetazione e rilievi pittoreschi, ricadente nei comuni di Tortona, Novi Ligure, Pozzolo Formigaro, Villalvernia, Cassano Spinola”. Detta area è stata sottoposta a tutela, con D.M. 8.6.1973, in quanto *“caratterizzata oltre che dal significativo elemento fluviale, da un territorio ricco di peculiarità naturali che ricordano i similari e migliori aspetti della borgogna per quanto riguarda la parte lungo il versante sinistro del fiume, mentre il lato opposto presenta un avvicinarsi di movimentati e pittoreschi rilievi di tipo appenninico che assume una particolare importanza anche perché inserito in un paesaggio di tranquilla e riposata bellezza, di cui costituisce significativo elemento di animazione. essa, pertanto, costituisce un quadro naturale di eccezionale valore ambientale e paesistico per la bellezza della sua conformazione orografica, per la varietà e disposizione della vegetazione e per la calma e pittoresca composizione degli abitati e delle case che la punteggiano.”*

La perimetrazione dell'area in oggetto, salvo qualche modesta differenza, coincide con il perimetro del Sito SIC/ZPS “Greto dello Scrivia”.

Verifica dell'interferenza del progetto

Le aree impegnate dalle opere previste e quelle occupate provvisoriamente in fase di cantiere risultano esterne e, in ogni caso, molto distanti dall'area vincolata in questione, ecologicamente e paesaggisticamente senza relazioni con il sito. Si esclude, pertanto, qualsiasi interferenza del progetto con l'ambito oggetto di tutela.

Rispetto al comma 1 lettera c) “i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, **inclusi i centri ed i nuclei storici**”, Il PPR Piemonte colloca il Centro Storico di Novi Ligure tra i siti e i contesti di valore scenico ed estetico, meritevoli di specifica tutela e valorizzazione (art. 30 delle N.A.), subordinando ogni intervento trasformativo alla redazione della Relazione paesaggistica di cui al D.P.C.M. 12.12.2005. Rilevano le tipologie costruttive a “corte – recinto” e le facciate dipinte dei vari palazzi signorili in cui sono ancora ben leggibili gli schemi classici dell'architettura genovese che molta influenza ha avuto in questo centro.

Verifica dell'interferenza del progetto

Nel Centro Storico, il progetto di riqualificazione della Linea Storica, assunto nella presente Variante alternativa allo Shunt, sviluppa gli interventi finalizzati alla mitigazione dell'impatto da rumore, già

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 45 di 86</p>

caratterizzato nell'ambito della redazione del Piano di Risanamento di RFI, senza alterare altri elementi architettonici e strutturali esistenti.

Le interferenze che si possono segnalare riguarderebbero le modifiche al quadro visivo che deriveranno dalla realizzazione delle barriere antirumore anche se il centro storico e il suo contesto di maggior pregio si possono ritenere salvaguardati.

AREE DI RISPETTO DEI CORSI D'ACQUA

L'area vasta analizzato è connotato dalla presenza di alcuni corsi d'acqua per i quali è prevista una fascia di rispetto di 150 m ai sensi dell'art. 142, lettera c) del D.Lgs. n. 42 del 2004.

- Torrente Scrivia
- Rio Corto
- Rio Pareto
- Rio Castelgazzo.e Rio Gazzo

Verifica dell'interferenza del progetto – Si riscontra l'interessamento delle fasce tutelate del Rio Gazzo da parte delle opere in progetto. Le particolari condizioni in cui si trova detto Rio farebbero propendere per una verifica circa il permanere degli aspetti paesaggistici, verifica che comunque potrà avvenire in sede di Autorizzazione paesaggistica (vd. PPR 2015 Indicazioni N.T. A. Art 14 Zona fluviale interna).

AREE BOScate

Nell'ambito di studio, a ridosso dei corsi d'acqua e dei piccoli bacini lacustri, in corrispondenza dei versanti collinari o di discontinuità morfologiche (orli di terrazzo, zone a maggiore pendenza, ecc.), si rileva la presenza di terreni coperti da vegetazione boschiva e, come tali, vincolati ai sensi dell'art. 142, lett. g), D.Lgs. n. 42 del 2004.

Verifica dell'interferenza del progetto – Dall'analisi del progetto emerge, come unica interferenza, l'interessamento di aree classificate come boschi situate nelle seguenti zona a) tra la cascina Gianluigia, la cascina Rebuffa e Moffa e zona b) lungo la linea storica nei pressi dell'area industriale. I due contesti boscati vengono infatti coinvolti rispettivamente dalla galleria artificiale del Binario Dispari per la zona a) e Trincea nonché nuova viabilità e area Triage sul Binario Pari per la zona b).

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 46 di 86</p>

2.3.3. Beni storico culturali

Sono stati individuati e cartografati nell'ambito di studio i beni culturali soggetti a normativa di salvaguardia ed in particolare:

- Immobili e aree di notevole interesse pubblico ex L.1089/1939 (D.Lgs. 42/2004, art. 10);
- i beni di cui all'art.24 della L.R. Piemonte n. 56 del 1977.

BENI DI INTERESSE ARTISTICO E STORICO CULTURALI INDIVIDUATE AI SENSI DEL D.LGS 42/04 (ex. L.1089/2004)

Aree vincolate

L'area interessata da resti di insediamento produttivo di epoca romana imperiale (I-II sec. d.C.) nella porzione sud del mappale 61 in località "Cascina Maschio" oggetto di vincolo archeologico previsto con D.M. in data 6/11/1995. Il perimetro è disegnato sulla base del D.M. 06/11/1995, secondo i criteri per la ricognizione, delimitazione e rappresentazione degli immobili e delle aree tutelate per legge ai sensi dell'articolo 142 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i. e tutelato ai sensi dell'art. 10 (Beni culturali) del D.lgs. 42/2004; la tutela paesaggistica si applica sull'intera zona perimetrata.

Nel Catalogo dei Beni paesaggistici del Piemonte – Seconda Parte, facente parte degli elaborati del PPR 2015 l'area è catalogata con il codice ARCHEO 014.

Nella Tavola dei Vincoli è indicata con la simbologia 1A essa è posizionata a sud ovest della linea ferroviaria storica in un contesto prettamente agricolo.

Edifici vincolati in Contesto urbano (identificati con la lettera B nelle Tavole del PRG)

Edifici vincolati nel Centro Storico:

- 1 B) Chiesa di S. Andrea
- 2 B) Chiesa Collegiata
- 3 B) Chiesa di S. Pietro
- 4 B) ex convento delle Carmelitane
- 5 B) ex convento dei Gesuiti (carceri)
- 6 B) sede Municipale

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 47 di 86</p>

- 7 B) teatro R. Marengo
- 8 B) Chiesa di S. Nicolò
- 9 B) oratorio Maddalena
- 10 B) ex convento Clarisse
- 11 B) Palazzo Spinola - Suore Pietrine
- 12 B) oratorio SS. Trinità
- 13 B) oratorio Misericordia
- 14 B) Chiesa collegio S. Giorgio
- 15 B) Sede Monte di Pietà
- 16 B) Torre Castello (in zona ai margini del Centro Storico a ridosso di ciò che resta delle mura cittadine)
- 17 B) Mura di città (tratti)
- 18 B) Prospetto su piazza palazzo Negrone

Nel territorio extraurbano

- 19 B) Castel Gazzo (settore nord in area agricola);
- 20 B) La Pieve di S.Maria;
- 21 B) San Rocco
- 22 B) La cascina Pizzorna - via Gavi n.6 (settore sud in area di salvaguardia ambientale).

Verifica dell'interferenza del progetto: - I beni su elencati sono stati rilevati in un intorno sufficientemente ampio rispetto alla linea storica e ciò a fini di completezza del quadro conoscitivo. Tuttavia nessuno di tali beni risulta coinvolto direttamente dal progetto (nello specifico delle opere di mitigazione degli impatti da rumore), mentre per quanto riguarda le ricadute indirette (riduzione della fruizione o alterazione del quadro visivo e/o del contesto) la situazione si presenta molto variegata e contrastata sul piano dei giudizi complessivi finali per cui si ritiene utile rimandare, a questo proposito, alle valutazioni specifiche condotte nel Quadro di riferimento ambientale.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 48 di 86

Edifici vincolati - Territorio extraurbano

- Ex deposito centrale aeronautica militare di Novi Ligure (Novi Ligure)
- Ex casa cantoniera (Novi Ligure)
- Cascina Tuara (Novi Ligure)
- Cascina Merella (Novi Ligure)
- Cappella (Serravalle Scrivia)

Verifica dell'interferenza del progetto – I manufatti vincolati non risultano interessati dalle opere in oggetto.

ELEMENTI di cui al comma 4, lett. g 'le pubbliche piazze, vie, strade e altri spazi aperti urbani di interesse artistico o storico'.

Il progetto, relativamente agli interventi a carico della Linea Storica in ambito urbano, coinvolge, indirettamente, alcuni di tali spazi anche se i contesti direttamente in affaccio alla linea non presentano l'interesse storico artistico che invece assume il Centro storico posto in posizione più defilata.

BENI CULTURALI DA SALVAGUARDARE INDIVIDUATI DALLA PIANIFICAZIONE COMUNALE AI SENSI DELL' ART. 24 L.R. 56/77 (identificati con la lettera C nelle tavole del PRG)

Centro Storico:

1 C Palazzo Durazzo V.	Paolo da Novi, 3
2 C Palazzo - Reta -	V. Cavour, 58
3 C Palazzo Sartorio	V. Deambrosis, 21
4 C Palazzo Negrotto	P. Dellepiane
5 C Palazzo Adorno	V. Girardengo, 20
6 C Edificio	V. Girardengo, 29
7 C Edificio	V. Girardengo, 42
8 C Palazzo Sauli o Bianco di Castelbianco	V. Girardengo, 60
9 C Palazzo Tursi	V. Gramsci, 19

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione

Foglio
49 di 86

<i>10 C Palazzo Franzosi - Ricolfi - Doria</i>	<i>V. Gramsci, 28</i>
<i>11 C Palazzo Pavese</i>	<i>V. Gramsci, 33</i>
<i>12 C Palazzo Spinola di Variana</i>	<i>V. Gramsci, 43</i>
<i>13 C Palazzo Balbi</i>	<i>V. Gramsci, 47</i>
<i>14 C Palazzo Da Franchi</i>	<i>V. Roma, 40</i>
<i>15 C Palazzo detto della Dogana</i>	<i>V. Roma, 68</i>
<i>16 C Edificio</i>	<i>V. Roma, 90</i>
<i>17 C Edificio</i>	<i>V. Roma, 102</i>
<i>18 C Edificio</i>	<i>V. Antica Libarna, 4</i>

Territorio extraurbano (se ne elencano alcuni – quelli identificati con la Lettera D - vista la numerosità di edifici ricadenti in tale categoria non tutti però considerabili ai fini delle valutazioni nella presente disamina)

- 11D Cascina Bufalora
- 12D Villa Minerva
- 13D Villa Casagrande
- 14D Villa Migliardonico
- Villa Minetta
- 18D Cascina La Bergamasca
- 19D Villa Pomelia
- 20D Villa La Cedraia
- 22D Villa Alfiera
- Villa Babilana
- Villa Poggetto
- Villa Roveda
- Villa Levantina
- Villa Carla
- Villa Olga
- 58D Il Pomellino
- Cascina Lodolo
- Cascina Clavaria
- Cascina Cimirlì
- Cascina Gambarotta
- Cascina Babilona

Verifica dell'interferenza del progetto – I manufatti vincolati non risultano interessati dalle opere in oggetto. La cascina Moffa, interferita direttamente dal progetto non risulta inserita nell'elenco anche se essa costituisce un edificio di interesse testimoniale appartenente alla storia del paesaggio agrario

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 50 di 86

(e per questo identificato nell'analisi della Toponomastica e nell'inquadramento effettuato nello Studio Archeologico).

In sintesi, tenuto conto delle descrizioni su riportate rispetto ai vari elementi di interesse paesaggistico riconducibili a beni vincolati dal Codice dei Beni, nell'ambito dell'area di studio ristretta (contesto extraurbano e urbano), ovvero nel settore di territorio con interferenze dirette ed indirette da parte del progetto, sono state riscontrate le seguenti categorie:

- Immobili e aree di notevole interesse pubblico ex L. 1497/1939 comma 1 lettera c) “i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici”. (D.Lgs. 42/2004, art. 136). Di fatto il Centro storico di Novi Ligure che però risulta coinvolto indirettamente e molto marginalmente con i distinguo argomentati nel Q. Rif. Ambientale.
- Aree ed elementi tutelati per legge, art. 142, D.Lgs. 42/2004;
 - Aree di rispetto dei corsi d'acqua (art. 142, lettera c,) Rio Gazzo;
 - Aree boscate, art. 142, lettera g,).

2.3.4. *Vincoli Ambientali*

Nella Carta dei vincoli sono state perimetrare anche le seguenti aree vincolate per aspetti connessi alla vulnerabilità idrogeologica e al rischio idraulico:

- Vincolo idrogeologico (R.D. n. 3267 del 1923)
- Fasce fluviali del PAI (Piano di Assetto Idrogeologico Bacino del Fiume Po).

Verifica dell'interferenza del progetto – Le opere in progetto e le aree utilizzate provvisoriamente per la loro realizzazione non insistono su aree vincolate, sottoposte ai vincoli di cui sopra.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 51 di 86</p>

2.4. IL PIANO REGOLATORE DEL COMUNE DI NOVI LIGURE

Nel Comune di Novi Ligure è vigente uno Strumento Urbanistico Generale, predisposto ai sensi del titolo III della L.R. 56/77 e s.m.i. e approvato con D.G.R. n. 48-1721 del 19/11/1990. Tale strumento è stato successivamente integrato e modificato da diverse varianti parziali (Varianti a-u, ultima C.C. n. 87/30.11.09) e modifiche di cui l'ultima è stata approvata con C.C. 70 / 21.09.09.

L'analisi delle interferenze del progetto con le indicazioni di Piano è stata condotta tenendo presente che dovendo avere come elemento di riferimento la Linea Ferroviaria Storica, va da sé che praticamente tutto il territorio comunale, da sud a nord, dovrà essere oggetto di attenzione, almeno per una ampia fascia posta a ridosso della linea ferroviaria.

Per il settore di territorio extraurbano posto a sud est (cioè nel settore dove ricade la Variante in nuovo tracciato), anche se si prospetta un nuovo corridoio di transito, parte di esso ricade nella fascia di rispetto della Linea A.C./A.V. Terzo Valico dei Giovi, così come riportata negli elaborati del Piano. Infatti, a sud di Novi Ligure e per un certo tratto della Linea Storica è presente la fascia della Linea AV/AC da cui si staccava il Binario Tecnico (da progetto definitivo Terzo Valico) che per un tratto affianca la linea Storica.

L'analisi delle potenziali interazioni con gli usi programmati del suolo sono state condotte facendo riferimento alle Tavole del PRG riferite ai vari ambiti in cui ricadono i segmenti di progetto considerati.

Per il Segmento in Variante di tracciato, ricadente nel territorio extraurbano a sud est di Novi Ligure e in minima parte ai margini dell'abitato, le Tavole di PRG considerate sono:

- Tav.2 Territorio extraurbano- sud est;
- Tav. 7 Zona Polo Industriale Sud Est,
- Tav. 4 Frazioni e margini dell'abitato - Frazione Barbellotta.

Per il Segmento di Linea Storica che attraversa il centro storico, l'abitato contermina e parte del territorio extraurbano posto a nord ovest, le tavole di PRG considerate sono:

- Tav.2 Territorio extraurbano- nord ovest;
- Tav. 6 Zona Polo Industriale nord ovest;
- Tav. 3 Territorio urbano (comprendente il Centro storico).

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 	
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p>	<p>Foglio 52 di 86</p>

Di seguito si riporta per ognuna delle zone interessate dagli interventi, la descrizione delle destinazioni d'uso del suolo e la relativa disciplina di Piano; per ogni comparto si è tentata una valutazione sul tipo di interferenza prodotta dal progetto.

Per quanto riguarda l'identificazione dei vari beni o aree vincolate, una loro elencazione è stata anticipata nel Capitolo 2.3

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 53 di 86

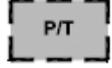
Il quadro dei vincoli ambientali e paesaggistici, cui pertanto si rimanda.

Una disamina più particolareggiata sui Beni vincolati ai sensi del D.Lgs. 22.01.2004, n.42 (ex L. 39/1089), la maggior parte dei quali ricadente nel Centro Storico, è stata condotta nel Quadro di Riferimento Ambientale e nella Relazione Paesaggistica cui pertanto si rimanda.

In questa sede comunque si ribadisce la loro estraneità a forme di coinvolgimento diretto.

Il progetto, in tutte le tavole di analisi, è stato rappresentato nel modo indicato nella Legenda riportata nella seguente figura.

LEGENDA PROGETTO

	Tratto in galleria naturale
	Tratto in galleria artificiale
	Tratto in trincea tra diaframmi
	Tratto in trincea naturale
	Tratto in rilevato
	Pozzo di accesso
	Cablina T.E.
	Area di sicurezza con elisuperficie e area triage
	Plazzale prefabbricato (P) o area triage (T)
	Uscite di sicurezza con eventuale area triage
	Nuova viabilità pedonale/carrabile
	Viabilità WBS NV28 (LOTTO 1)
	Adeguamento viabilità esistente pedonale/carrabile
	Area di Cantiere

2.4.1. Territorio Extraurbano – sud est – Interconnessione in variante di tracciato

Le opere in progetto in grado di determinare interferenze superficiali coinvolgono, nell'ambito del territorio extraurbano, aree con la seguente destinazione di Piano:

- Aree di margine ambientale (Art. 38 N.T.A.)
- Aree agricole di pianura a strutturazione diffusa (Art. 42 N.T.A.)

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>CODIV Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p>Foglio 54 di 86</p>

Vale la pena evidenziare che tali aree sono caratterizzate, oltre che dalle destinazioni di cui sopra, anche dalla presenza delle seguenti fasce di rispetto infrastrutturale:

- Fascia di rispetto attrezzature ferroviarie (linea storica più ex Binario Tecnico legato alla Linea AV/AC)
- Fascia di rispetto Tratta AV/AC (corridoio vincolato).

Aree di margine ambientale (Art. 38 N.T.A.)

Descrizione

“Sono le aree di cerniera fisica e visuale di impianto storico che separano le aree agricole produttive poste ad oriente della SS 35 bis per Serravalle dagli insediamenti urbani. La zona è determinata dalle pertinenze dirette di un lineamento ambientale caratterizzato dall’attestamento nel tempo di insediamenti rurali e residenziali sui margini di un antico argine naturale”.

Si evidenzia, che l’ambito individuato come “Aree di Margine Ambientale” direttamente coinvolto dal progetto è anche interessato dalla fascia di rispetto della Linea AV/AC Valico dei Giovi, così come individuata dal Piano.

Lo Strumento, per tali aree, fornisce i seguenti indirizzi:

- mantenimento delle principali caratteristiche delle colture agricolo-produttive esistenti, o la sostituzione con coltura legnosa, anche per l’industria del legno, a foglia caduca, o con coltura legnosa specializzata (frutteto, vite)
- mantenimento e l’integrazione delle superfici e dei lineamenti alberati esistenti
- mantenimento della trama viaria agricola esistente, nelle caratteristiche tipologiche (tipo di manto, arredo e corredo) d’attuale impianto
- conservazione delle attività produttive agricole esistenti

In tali aree non sono ammessi interventi di edificazione di nuovi impianti edilizi, per qualsiasi destinazione d’uso, fatta eccezione per le serre fisse, per le attrezzature di superficie al servizio della produzione agricola e dei fabbricati rurali.

Gli interventi sul patrimonio edilizio esistente sono ammessi nel rispetto delle caratteristiche dei luoghi e delle prescrizioni relative al sistema insediativo di cui fanno parte, come stabilito al successivo articolo 45, ed in attuazione delle destinazioni previste.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 55 di 86</p>

Eventuali nuovi collegamenti viari Est-Ovest (escludendosi nuovi collegamenti Nord-Sud) sono ammessi ad esclusivo supporto delle attività agricole ed in quanto previsti da piani aziendali ed interaziendali di sviluppo a norma della legge 69/78; essi potranno essere attivati solo in quanto non pregiudizievoli degli allineamenti arborati di margine esistenti.

Aree agricole di pianura a strutturazione diffusa (Art. 42 N.T.A.)

Descrizione

Sono le aree ad elevata fertilità a prevalente coltura seminativa a morfologia piana comprese tra Serravalle e Pozzolo e fra le aree di margine ambientale e quelle fluviali del T. Scrivia. Sono caratterizzate da un sistema insediativo diffuso appoggiato sulle tracce dei reticoli viari di antico impianto romano (Centuriazione) e medievale.

Come per la zona precedente, si evidenzia, che l'ambito individuato come "Aree di pianura a strutturazione diffusa" direttamente coinvolto dal progetto è anche interessato dalla fascia di rispetto della Linea AV/AC Valico dei Giovi.

Per tali aree il Piano stabilisce i seguenti obiettivi:

- potenziamento e all'ammodernamento degli edifici, impianti ed attrezzature, esistenti al servizio di aziende agricole esistenti o di nuova istituzione
- conservazione ed al potenziamento di aziende a prevalente o complementare indirizzo zootecnico in quanto compatibili con la salubrità e l'igiene ambientale degli abitati, del soprassuolo e del sottosuolo.
- recupero ed alla conservazione del patrimonio edilizio esistente a fini abitativi e agroturistici e per attività di servizio all'agricoltura e alle famiglie.

Nuovi centri aziendali sono ammessi solo in quanto tali da garantire almeno 287 giornate lavorative, ed inoltre la superficie fondiaria direttamente asservita all'edificio deve costituire almeno il 30% dell'intera superficie in proprietà all'azienda.

Relazioni con il progetto

Le destinazioni d'uso descritte sono coinvolte dal Binario Dispari, grossomodo per un tratto che comprende parte della galleria naturale e della trincea tra muri con annessa area con fabbricato tecnologico ed elisuperficie, altre opere (area triage e uscita di sicurezza) sono poste in corrispondenza della galleria naturale.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p>Foglio 56 di 86</p>

A sud, dove di fatto sono coinvolte solo le aree agricole di pianura, ricadono il primo tratto sia del Binario pari sia del Binario dispari (tratto dei cameroni e delle future uscite di sicurezza) e vari tratti di nuova viabilità; come occupazione temporanea si ha la presenza del cantiere.

Rileva comunque che entrambi i rami dell'interconnessione, così come del resto il cantiere, permangono nel corridoio urbanistico vincolato per la Linea AV/AC (linea in galleria e binario tecnico del PD).

2.4.2. Polo Industriale Sud-Est

In tale ambito le opere in progetto interferiscono con le seguenti destinazioni di Piano

- Aree per nuovi impianti produttivi (Art. 29.4 N.T.A.) preordinata da S.U.E. (Art. 6 N.T.A.)
- Aree produttiva da completare (Art. 29.3 N.T.A.);
- Tracciati di oleodotto e metanodotto (art. 71.b.7 – “*ad altre infrastrutture energetiche, alle linee degli oleodotti e di ossigenodotti si applicano le norme di legge e di regolamenti vigenti*”) che si sviluppano trasversalmente e coinvolgono rispettivamente il tratto terminale in rilevato, il primo, e il tratto in trincea artificiale, il secondo, andando così a costituire un'interferenza.

Aree per nuovi impianti produttivi (Art. 29.4 N.T.A.) preordinata da S.U.E. (Art. 6 N.T.A.)

Descrizione

Sono le aree inedificate al momento della formazione del Piano e destinate, da questo, a fini produttivi. Lo sviluppo dell'area è attuato previa predisposizione di uno Strumento Urbanistico Esecutivo (S.U.E.).

Il tracciato interferisce con le previsioni di piano determinando, di fatto, la separazione di un ambito dalla forma triangolare, confinato tra la linea storica e il binario della nuova Interconnessione che vi si immette.

Si osserva, tuttavia, che per quanto riguarda il tratto allo scoperto, questo si sviluppa per lo più all'interno della fascia di rispetto della ferrovia (e parte alla Linea AC/AV Terzo Valico dei Giovi in quanto ex Binario Tecnico).

Aree produttiva da completare (Art. 29.3 N.T.A.)

Descrizione

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 57 di 86</p>

Tale classificazione comprende le aree libere da costruzioni e già dotate di idonee urbanizzazioni in cui il Piano consente la nuova costruzione di impianti produttivi.

Relazioni con il progetto

La zona è interessata dalla realizzazione - in corrispondenza del tratto in trincea artificiale del Binario Pari dell'Interconnessione - di alcuni fabbricati tecnologici con relativi piazzali e area di sicurezza. L'ambito occupato dalle suddette opere ricade parte all'interno della fascia di rispetto della linea ferroviaria ma soprattutto nel corridoio vincolato alla realizzazione della nuova linea AV/AC poiché in detto corridoio era previsto il Binario Tecnico (ora Binario Pari).

2.4.3. Zona Frazione Barbellotta

Nell'ambito in oggetto, le aree interessate da opere in grado di determinare interferenze superficiali, hanno le seguenti destinazioni

- Tessuto edilizio d'impianto recente – aree da completare (Art. 24.d N.T.A)
- Tessuto edilizio d'impianto recente – aree di nuovo impianto (Art. 24.f N.T.A)
- Parcheggi (Artt. 19 e 63 N.T.A.)

Vale la pena evidenziare che le aree sopra elencate e che sono direttamente impegnate dalle opere o dalle attività finalizzate alla loro realizzazione (cantiere), ricadono all'interno della Fascia di rispetto vincolato alla Linea A.C./A.V. individuata nell'elaborato di Piano.

Tessuto edilizio d'impianto recente – aree da completare (Art. 24.d N.T.A)

Descrizione

Sono le aree già strutturate, relative all'abitato ed ai suoi margini e frazioni, in cui il tessuto edilizio é generalmente di epoca recente e costituito prevalentemente da porzioni residenziali di suolo inedificate, o sottoutilizzate.

Relazioni con il progetto

Il progetto determina (con l'uscita di sicurezza e annessa piazzola) l'interessamento marginale di un'area (la n/1) appartenente alla tipologia in oggetto (art. 24.d). Una piccola superficie di tale area, peraltro ricadente all'interno del corridoio vincolato per la linea A.C./A.V. Terzo Valico dei Giovi, sarà infatti occupata dall'area di cantiere in progetto e poi dall'uscita di sicurezza.

Tessuto edilizio d'impianto recente – aree di nuovo impianto (Art. 24.f N.T.A)

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 	
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p>	<p>Foglio 58 di 86</p>

Descrizione

Come le precedenti, anche queste aree sono già strutturate, relative all'abitato ed ai suoi margini, in cui, però, il tessuto edilizio di epoca recente costituito da aree inedificate ove l'utilizzo edificatorio è subordinato alla realizzazione di un nuovo impianto infrastrutturale in attuazione delle previsioni topograficamente definite dal P.R.G. e/o dagli strumenti urbanistici esecutivi di iniziativa pubblica o privata.

Parcheggi (Artt. 19 e 63 N.T.A.).

Relazioni con il progetto

Si evidenzia, l'interferenza con una area destinata dal Piano a parcheggio. L'area risulta, infatti, parzialmente occupata dalla futura nuova viabilità di accesso all'uscita di sicurezza.

Art. N.T.A.	
29.1	Impianti esistenti e confermati (c)
29.3	Aree da completare (n)
29.4	Aree per nuovi impianti (N)
24.1	Aree a capacità insediativa esaurita (m)
23.C	Complessi e/o aggregati edili da rinnovare (CR)
42	Aree agricole di pianura a strutturazione diffusa
63	Parcheggi
15	Aree per attrezzature al servizio degli insediamenti produttivi
19	Va Verde attrezzato
19	SL Spazi pubblici per gli insediamenti produttivi
27.1	I Impianti produttivi industriali
27.2.1	A1 Artigianato di produzione
27.2.2	A2 Artigianato di servizio
27.2	At Artigianato di servizio con ammessa destinazione commerciale

Art. N.T.A.	
71a3	Attrezzature ferroviarie area e fascia di rispetto
18	Sedini della viabilità esistente e relative fasce di rispetto
71a1	Viabilità in ampliamento o in progetto
18	Cleodotto
71b7	Melanodotto
6	Aree preordinate da SUE
71a3	Linea ferroviaria e fascia di rispetto tratta A.V.-A.C.

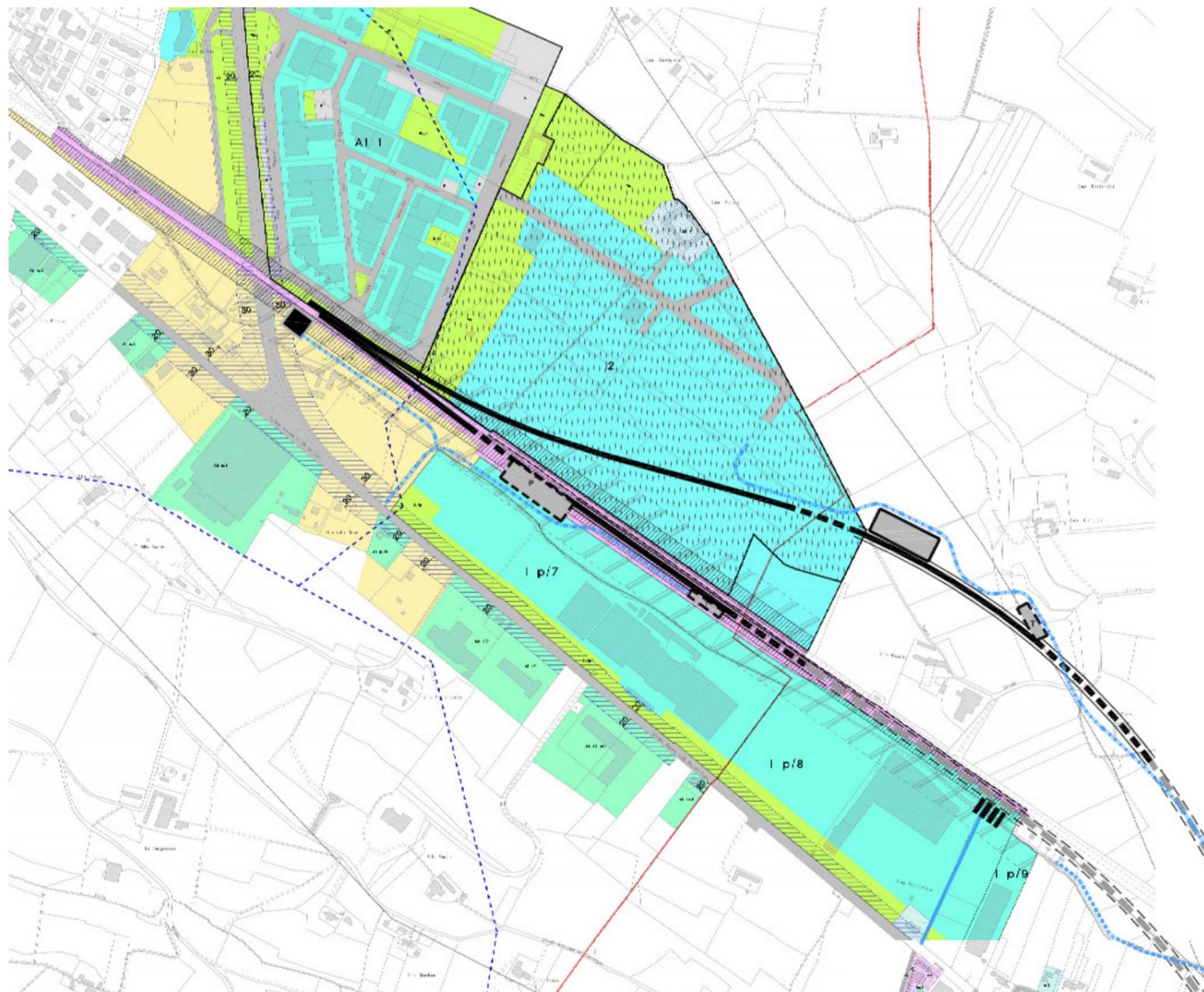


Figura 2.4.A - Variante al PRG di Novi Ligure - Polo Industriale Sud Est

Art. N.T.A.	AREE AMBIENTALI		
38	Are di margine ambientale	72	Aree assoggettate a vincolo idrogeologico
39	Are d'ambito fluviale	68.1	Aree assoggettate a vincolo ex lege 1497/1939
39	Are umide	27.5	Aree di rottamazione
40b1	Sub bacini idrografici	71a1	Fasce di rispetto alla viabilità
40b2	Are di fondovalle (quota inferiore alle isopse di sub bacino)	71a2	Impianti cimiteriali area e fascia di rispetto
40b2	Are collinari (quota superiore alle isopse di sub bacino)	71a3	Attrezzature ferroviarie area e fascia di rispetto
41	Are agricole di pianura a coltura estensiva	71a4	Fasce di rispetto ai corsi d'acqua
42	Are agricole di pianura a struttura diffusa	71a5	Zona di rispetto aeroportuale
43	Are di salvaguardia ambientale	71b2	Pozzi di captazione
73.1	Are di demanio militare	71b3	Impianto di depurazione area e fascia di rispetto
73.2	Impianto aeroportuale	75	Discarica controllata area e fascia di rispetto
24.a	Are a capacità insetticida esaurita (m)	71b4	Discarica per inerti
24.e	Immobili costituenti complesso ambientale (ca)	74	Are asservite ad attività di cava non confermate
24.e	Complesso ambientale limitato alle sole pertinenze arborate	71b5	Elettrodotto tracciato e fascia di rispetto
17	Centrali di trasformazione energia confermate	71b7	Oleodotto Metanodotto
15	Are per attrezzature al servizio di insediamenti produttivi	71a3	Linea ferroviaria e fascia di rispetto tratta A.V.-A.C.
16	Attrezzature di interesse generale	69	Allineamenti arborati di insediamento
18	Collegamenti viari intercomunali in progetto soggetti a salvaguardia	69	Esempi arborati isolati di particolare interesse
18	Accessibilità primaria al territorio rurale	69	Cappelle e monumenti isolati Manufatti isolati di pregio
34	Fabbricati rurali non abitati Fabbricati residenziali abbandonati	67	1A-22B Aree ed edifici vincolati dal D.Lgs n. 42/2004 (ex L.1089/1939)
34	Allevamento equino Allevamento bovino	68	1D-84D Edifici di interesse storico-artistico (Art. 24 L.R. 56/77)

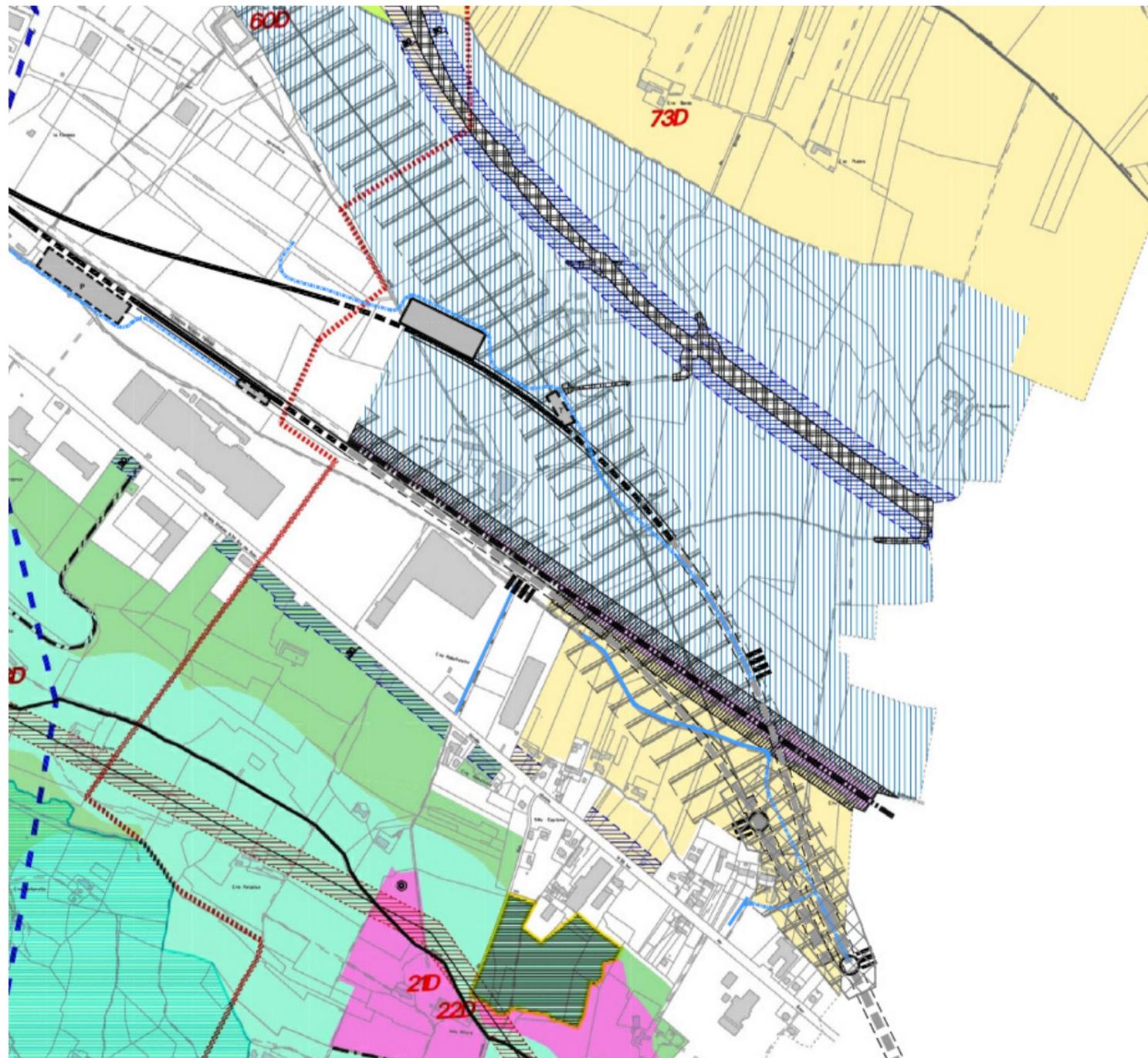


Figura 2.4.B - Variante Parziale PRG di Novi Ligure - Territorio extraurbano sud est

Art. NTA.		Art. NTA.	
23A		15	Spazi pubblici urbani costituenti sistema integrato e non
23A		16	Spazi pubblici di interesse generale
23B		16	Edifici e/o attrezzature esistenti
23C		19	Spazi pubblici per gli insediamenti produttivi al servizio tecnologico (SLI)
23D		67	16B-21B Edifici vincolati ai sensi D. Lgs N. 42/2004 (ex legge 1089/1939)
24a		71b1	Pozzi di captazione area e fascia di rispetto
24g		71a5	Impianto aeroportuale fascia di rispetto
24b		71a2	Impianto cimiteriale area e fascia di rispetto
24c		71a3	Attrezzature ferroviarie area e fascia di rispetto
24d		18	Sedimi della viabilità esistente e relative fasce di rispetto
24e		71a1	Viabilità in ampliamento o in progetto
24e		18	Viabilità in ampliamento o in progetto
24e		19	Parcheggi
24f		63	Alberature
24f		64	Alberature
24f		43	Aree di salvaguardia ambientale
24f		43	Linea ferroviaria e fascia di rispetto tratta A.V.-A.C.
24f		43	Aree preordinate da SUE. Interventi attuati o programmati
24f		6	Interventi attuati o programmati
24f		6	Interventi attuati o programmati
251		19	3 Distretti urbanistici
252		19	Ip Istruzione primaria pubblica
252		19	Is Istruzione secondaria pubblica
252		19	CH Servizi religiosi
252		19	SS Attrezzature comuni amministrative culturali ecc.
252		19	SH Servizi sanitari
252		19	TS Spazi di relazione e attrezzature ricreative
252		19	SC Attrezzature commerciali
252		19	T Servizi tecnologici
252		19	C Impianto cimiteriale
252		19	IC Impianti per la protezione civile
252		19	Vpr Verde privato
252		19	Va Verde attrezzato
252		19	Vs Attrezzature sportive
252		19	Vp Parchi pubblici urbani
252		19	v Verde d'arredo
252		19	PP Lastrici plurifunzionali
292			
292			
271	I Impianti produttivi industriali		
272.1	A1 Artigianato di produzione		
272.2	A2 Artigianato di servizio		
272	A1 Artigianato di servizio con ammessa destinazione commerciale		
273	t Attività terziarie commerciali - direzionali - ricettive e ricreative		
274	SLI Impianti di rifornimento energetico		
71b7			Oleodotto
71b7			Metanodotto
71b5			Tracciato elettrodotta

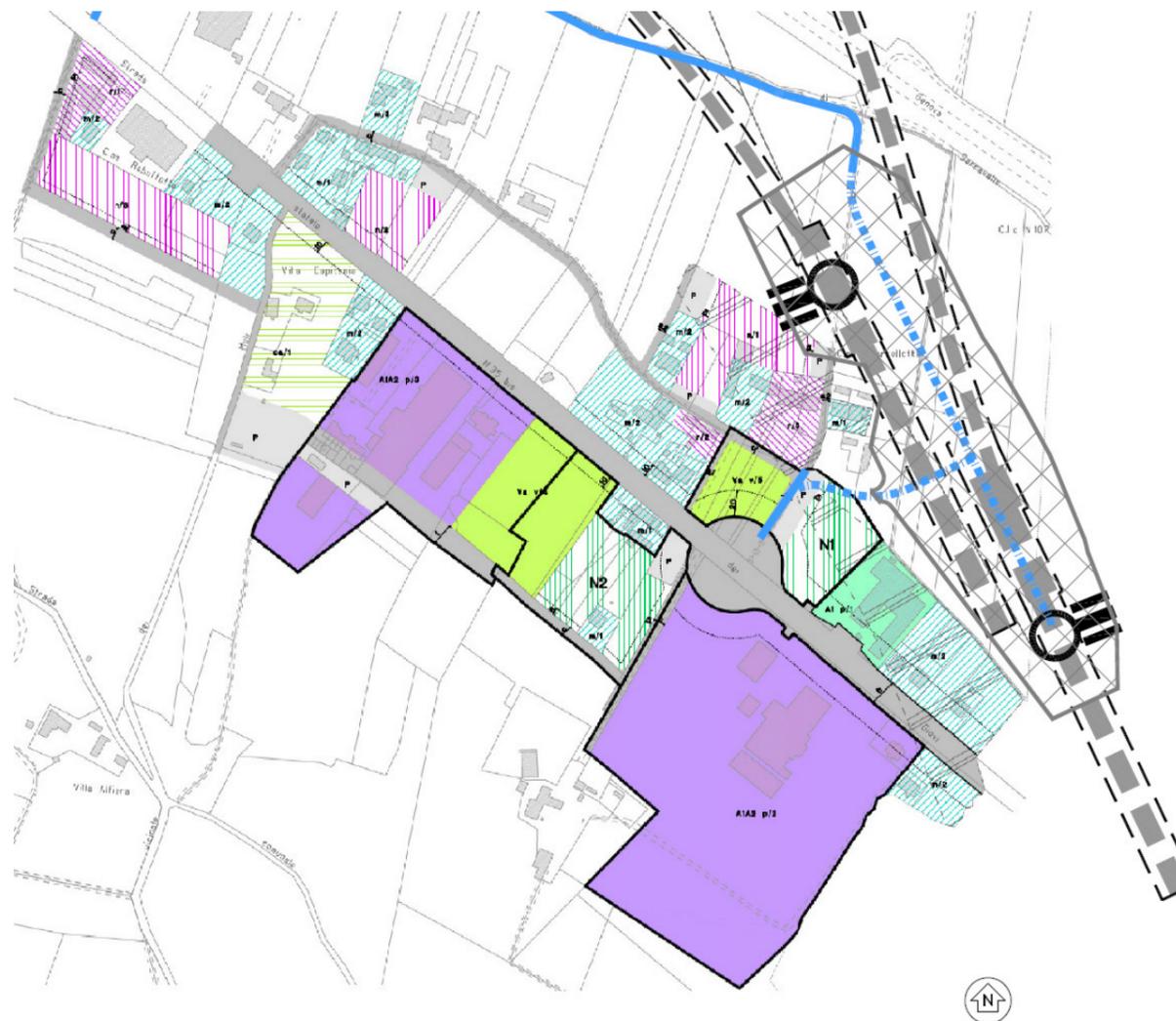


Figura 2.4.C – Stralcio Variante PRG di Novi Ligure - Zona Frazione Barbellotta

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 62 di 86</p>

2.4.4. Territorio Extraurbano –sud est– Linea Storica dall’innesto dell’Interconnessione

La Linea Storica, dal punto di innesto dell’Interconnessione in variante di tracciato (grossomodo alla pk 113+700 circa) attraversa un tratto di territorio extraurbano posto ai margini dell’abitato per poi entrare nel tessuto denso, definito sia dal Centro Storico sia dalle aree di edificazione più recente.

In questo settore ricadono parte delle aree riferite al Polo Industriale sud est (analizzato sopra), e parte al Tessuto extraurbano.

Nelle descrizioni che seguono si dà per scontato il coinvolgimento diretto della fascia classificata dal PRG: **Art. 71a3 “Attrezzature ferroviarie – area e fascia di rispetto”**.

Le aree di demanio delle F.S. o degli enti gestori della Ferrovia possono essere utilizzate unicamente per infrastrutture relative al trasporto su ferro, con esclusione di residenze aggiuntive.

Si richiamano i disposti del D.P.R. 11/7/80 n. 753 in merito alle opere ammesse lungo i tracciati delle linee ferroviarie esistenti ed in progetto e alla utilizzazione delle fasce di rispetto, ed in particolare, gli articoli 49 e 50 (opere edilizie ammesse), l’art. 52 (recinzioni e simili), art. 53 (canali e fossi), art. 54 (fornaci, fucine, fonderie), art. 55 (boschi), art. 56 e 57 (depositi), art. 58 (infrastrutture), art. 59 (scavi); le riduzioni delle distanze prescritte sono ammissibili solo a norma dell’art. 60 del predetto D.P.R. e con le procedure ivi definite. (dalle N.T.A).

Nel breve tratto d’ingresso in città, considerato ancora nel Polo Industriali sud-est, le destinazioni d’uso (vd. Figura 2.4.A) delle aree contermini la ferrovia sono:

- Aree di pianura a strutturazione diffusa (Art. 42 N.T.A.); (vd. descrizione 2.4.1 Territorio Extraurbano – sud est –)
- Aree A1 Artigianato di produzione (Art. 27 Classificazione delle aree produttive, con specificazione dell’art. 27.2.1)

Aree produttive, con specificazione dell’art. 27.2.1 Artigianato di produzione

Descrizione

Nelle aree destinate ad impianti produttivi artigianali gli edifici sono adibiti ai seguenti usi: a) artigianato di produzione e di servizio, commercio dei beni prodotti dalla unità produttiva e di quelli integrativi o complementari al servizio fornito;

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 63 di 86

- b) abitazione (per un solo alloggio) ed uffici, in misura di norma non superiore a 1/3 della superficie produttiva con un max. di 300 mq. per ogni unità produttiva.[...] sono comunque ammessi:
- c) servizi sociali, locali di ristoro ed attrezzature varie per gli addetti alla produzione;
- d) commercio all'ingrosso o al dettaglio in unità di norma non superiori a 1.500 mq.
- e) sono ammessi gli interventi per la realizzazione di pertinenze ed autorimesse.

In dette aree é ammesso l'impianto di attività industriali, previa deliberazione, caso per caso, del Consiglio Comunale, che ne dichiara la compatibilità con particolare riferimento alla consistenza dei servizi e delle opere infrastrutturali ed alla loro economicità di impianto e/o di gestione.

Il tessuto extraurbano alle porte della città, a sud (vd. Figura 2.4.D), presenta la seguente caratterizzazione di destinazioni d'uso, sempre considerando una fascia a ridosso della linea ferroviaria.

Descrizione

- **Aree destinate ad Immobili per servizi sociali ed attrezzature di interesse generale - IC 8/7 (Art. 16 delle N.T.A);**

Il P.R.G. individua con apposite simbologie immobili destinati o da destinare a servizi sociali ed attrezzature di interesse generale. Essi riguardano:

a. i servizi appositamente specificati all'art. 22 della l. r. 56/77.

b. i servizi erogati da Enti istituzionalmente operanti nel settore dei servizi o cui compete per legge l'erogazione di specifici servizi.

c. le aree esterne all'abitato riservate alla fruizione sociale del verde, alla conservazione e formazione di attrezzature ricreative e/o sportive e per il tempo libero.

- **Area di salvaguardia ambientale (Art. 43 delle N.T.A);**

Sono le aree, individuate alla tav.2 del P.R.G. che formano parte integrante e inscindibile dei complessi edilizi costitutivi di sistemi insediativi, e tali, per dimensione, ubicazione e tipologia, da costituire elemento ambientale significativo.

La delimitazione indicata in cartografia può subire modificazioni in base ad elementi documentari dell'impianto catastale ed urbanistico originario e/o contestuale all'epoca della più rilevante sistemazione edilizia del complesso.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 64 di 86

In tali aree è fatto obbligo di provvedere al mantenimento delle superfici a copertura arborata e a giardino, con le caratteristiche di impianto esistenti o, ove manomesse nel tempo, originarie.

Nelle aree non sistemate a parco e/o a giardino e preferibilmente ad essi limitrofe è ammessa la formazione di installazioni sportive al diretto servizio della funzione abitativa purché scoperti (quali tennis, bocce, piscina, ecc.). E' ammessa la formazione in volume chiuso dei manufatti pertinenti alla conduzione degli impianti (installazioni tecnologiche, deposito attrezzi, servizi igienici essenziali, ecc.).

Le restanti aree non sistemate a giardino o a parco devono essere conservate all'attività agricola. Gli alberi esistenti non possono essere abbattuti o indeboliti, se non per risanamento ecologico e previo conseguimento di motivata autorizzazione del Sindaco.

E' comunque vietata qualunque modificazione del suolo che non sia necessaria al miglioramento dell'assetto idrogeologico e vegetale; nell'area sistemata a parco e/o a giardino non è ammessa la costruzione di qualsiasi manufatto.

- **Aree Collinari (quota superiore alle isoipse di sub bacino) (Art. 40.b.2 delle N.T.A).**

Rientrano in tali aree: la porzione del territorio comunale costituito dalle estreme propaggini pedecollinari della dorsale appenninica avente morfologia elaborata e composita; essa è connotata da elementi di paesaggio di notevole valore ambientale:

- presenza di cospicue aree arborate*
- sviluppo di aree agricole produttive utilizzate a vigneto, in apparente evoluzione dimensionale, frammiste a colture a seminativo*
- presenza di un sistema organico di antiche dimore patrizie e padronali e di cascine di impianto storico di particolare pregio architettonico e/o ambientale sottolineato da elementi di vegetazione addensata (parchi, giardini) o lineare (filari, viali);*
- demarcazione verso la pianura fisica e visuale lungo l'asse viario di collegamento Pasturana Serravalle ricco di effetto di margine, luogo di attestamento di ville di origine patrizia e padronale.*

B2. La migliore utilizzazione del patrimonio agricolo produttivo

Il P.R.G. promuove:

- il potenziamento della coltura silvo-viticola e frutticola nonché l'attuazione di cicli integrati di produzione cerealicolo-zootecnica tra aree di pianura ed aree di collina.*

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione		Foglio 65 di 86

Lungo tutta la fascia di fondovalle costituente il margine del risalto pedecollinare prospiciente alla pianura la realizzazione di manufatti destinati alle attività sopradette dovranno essere realizzate con specifica attenzione all'impianto distributivo (in 'linea' o 'a corte') ed ai materiali di tamponamento e della copertura a falde (cotto).

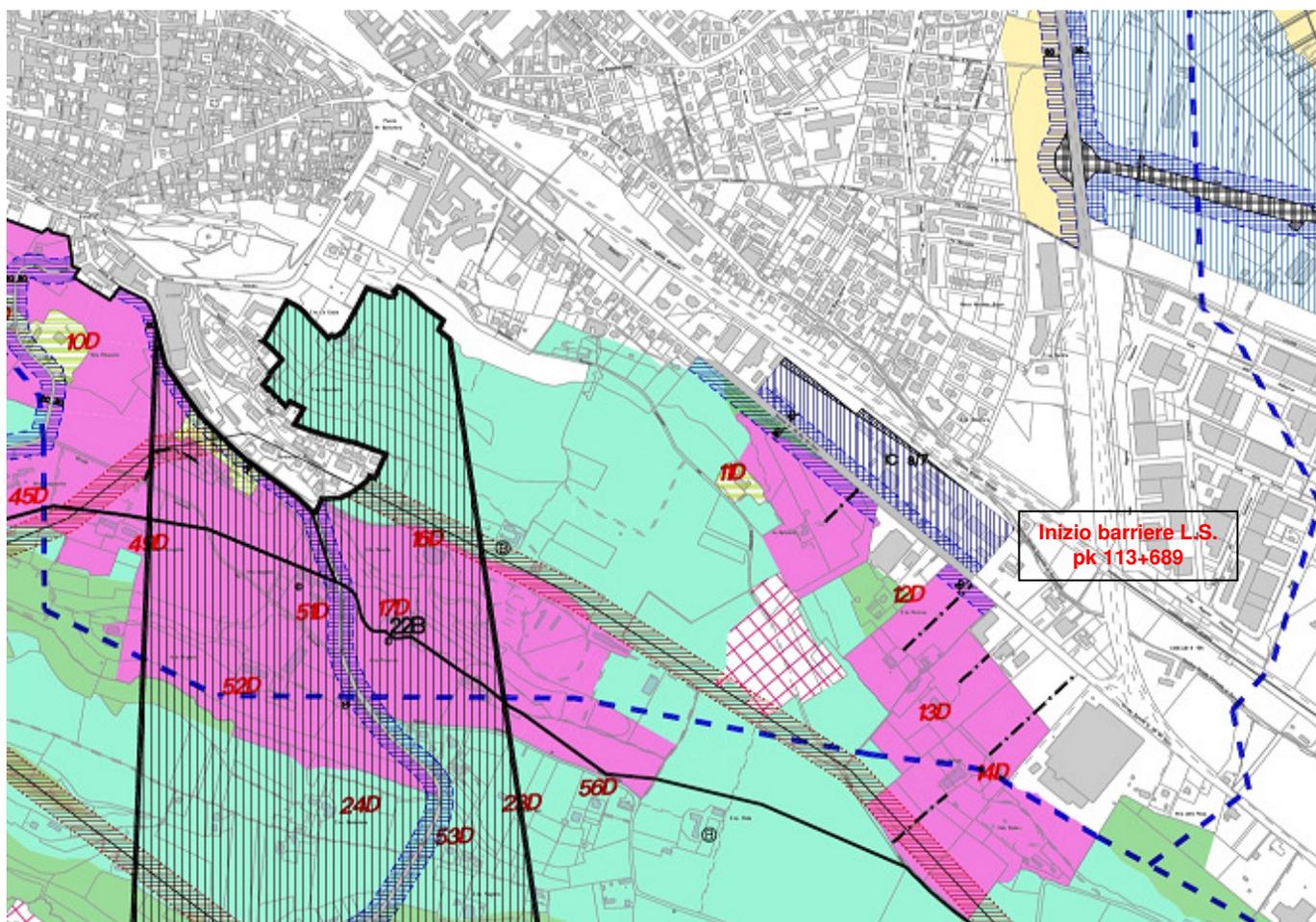


Figura 2.4.D – Stralcio Variante PRG di Novi Ligure – Tessuto extraurbano (Stralcio della Tav.2UNI)

Relazioni con il progetto

Nessuna relazione diretta, data la natura del progetto; tuttavia alcuni vantaggi potranno derivare dagli esiti delle mitigazioni dimensionate per l'esercizio della linea storica (anche in presenza dei flussi collegati al Terzo Valico).

Le aree collinari risultano sufficientemente salvaguardate rispetto alla linea ferroviaria anche perché la stessa morfologia dell'area, le distanze relative e le coperture (vegetazione e fronti edificati) ne

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 66 di 86

permettono il reciproco mascheramento. (vd. Analisi della componente paesaggio nel Quadro di Riferimento Ambientale e nella Relazione Paesaggistica).

2.4.5. Territorio urbano

Il settore di territorio urbano attraversato quasi longitudinalmente dalla ferrovia storica, con direzione sud-est nord ovest, è molto esteso come lo sono anche le aree ferroviarie definite a ridosso della linea. I distretti urbanistici attraversati sono, partendo da sud: il n°7b, 7°, 8, 4, 1 Centro Storico 3, 2a. La perimetrazione dei distretti urbanistici e delle destinazioni d'uso sono riportate nella Tavola 3 del PRG. (vd. Figura 2.4.E e relativa legenda).

A ridosso delle aree destinate ad **Attrezzature ferroviarie e relativa fascia di rispetto (art. 71a.3)**, sono presenti:

- Centro Storico (art. 23 A delle N.T.A.);
- Aree a capacità insediativa esaurita (**m**) (art. 24.a delle N.T.A.);
- Spazi pubblici urbani costituenti sistema integrato e non (art. 15 delle N.T.A.);
- Spazi pubblici di interesse generale (art. 16 N.T.A.);
- Complessi e/o aggregati edilizi da rinnovare **CR1** (art. 23.C delle N.T.A.);
- Aree di ristrutturazione urbanistica **R** (art. 24.b delle N.T.A.);
- Aree di ristrutturazione edilizia **r** (art. 24.c delle N.T.A.);
- Aree con immobili da mantenere **z** (art. 25.1 delle N.T.A.);
- Aree di ristrutturazione urbanistica **Z** (art. 25.2 delle N.T.A.);
- Aree con Impianti produttivi industriali (art. 27.1 delle N.T.A.);
- Impianto cimiteriale **C** (art. 19 N.T.A.);
- Verde attrezzato – **Va** (art. 19 delle N.T.A.);
- Impianto aeroportuale fascia di rispetto (art. 71a5 delle N.T.A.);
- Parcheggi (artt. 19/63 delle N.T.A.);
- Sedimi della viabilità esistente e relative fasce di rispetto (artt.: 18 /71a1 delle N.T.A.);
- Zona di rispetto aeroportuale (art. 71.a5).

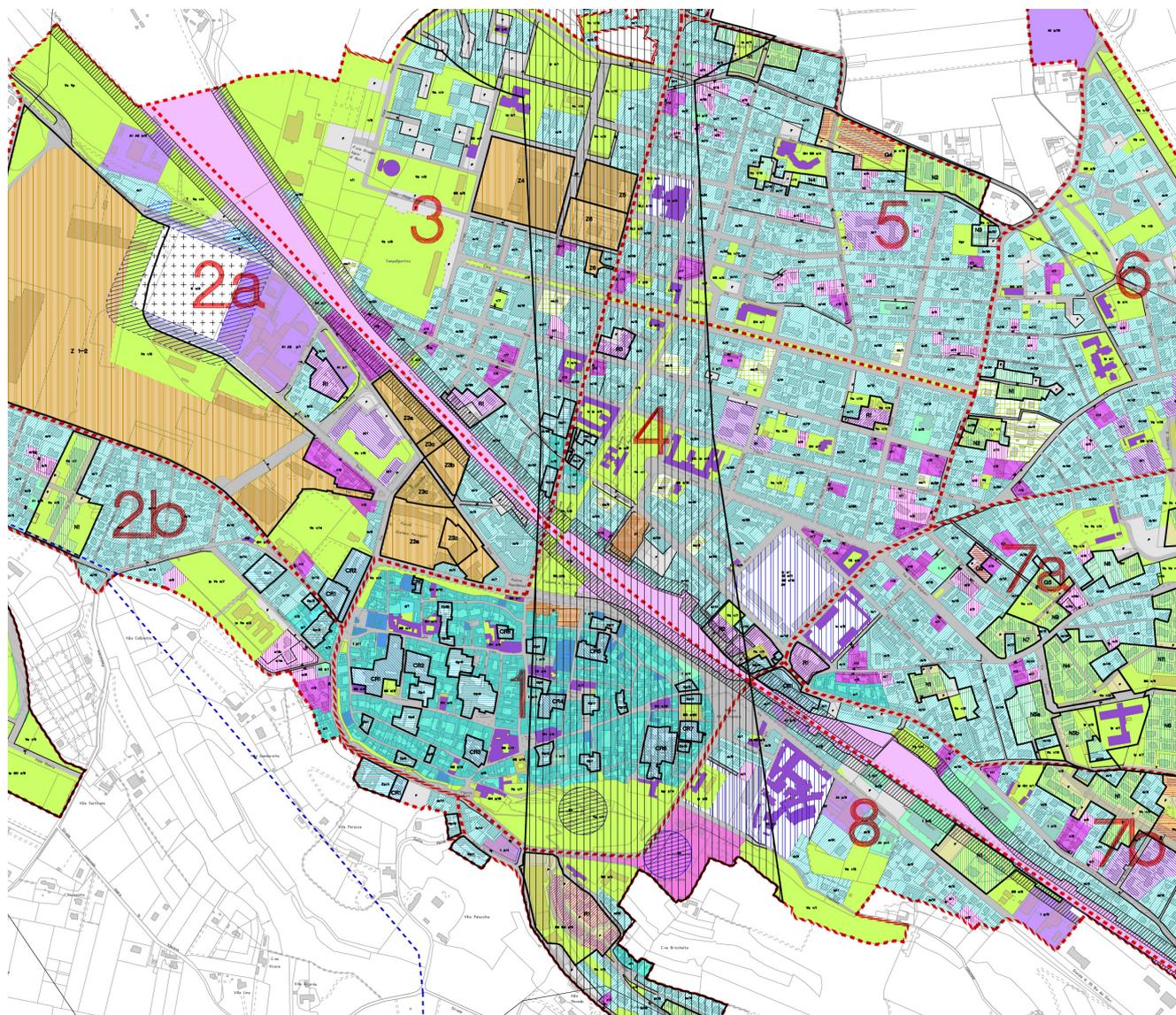
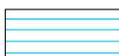
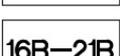
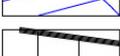
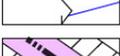
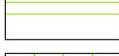
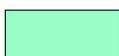


Figura 2.4.E – Stralcio Variante PRG di Novi Ligure - Tessuto Urbano – (stralcio Tav3UNI)

Art. NTA.			Art. NTA.		
23.A		Complessi e/o aggregati edilizi da conservare e/o recuperare (C)	15		Spazi pubblici urbani costituenti sistema integrato e non
23.A		Complessi e/o aggregati edilizi da conservare e/o recuperare per interventi di edilizia economica-popolare (g)	16		Spazi pubblici di interesse generale
23.B		Complessi e/o aggregati edilizi da riordinare (Cp)	16		Edifici e/o attrezzature esistenti
23.C		Complessi e/o aggregati edilizi da rinnovare (CR)	19		Spazi pubblici per gli insediamenti produttivi al servizio tecnologico (SLt)
23.D		Immobili a tipologia incoerente	67		Edifici vincolati ai sensi D. Lgs N. 42/2004 (ex legge 1089/1939)
24.a		Aree a capacita' insediativa esaurita (m)	71b1		Pozzi di captazione area e fascia di rispetto
24.g		Aree a capacita' insediativa attuate con S.U.E. (M)	71a5		Impianto aeroportuale fascia di rispetto
24.b		Aree di ristrutturazione urbanistica (R)	71a2		Impianto cimiteriale area e fascia di rispetto
24.c		Aree di ristrutturazione edilizia (r)	71a3		Attrezzature ferroviarie area e fascia di rispetto
24.d		Aree da completare (n)	18		Sedimi della viabilita' esistente e relative fasce di rispetto
24.e		Immobili costituenti complesso ambientale (ca)	71a1		Viabilita' in ampliamento o in progetto
24.e		Complesso ambientale limitato alle sole pertinenze arborate (ca)	18		P
24.f		Aree di nuovo impianto (N)	63		Parcheggi
24.f		Aree di nuovo impianto per interventi di edilizia economica-popolare/convenzionata (G-PE)	64		Alberature
25.1		Aree con immobili da mantenere (z)	43		Aree di salvaguardia ambientale
25.2		Aree di ristrutturazione urbanistica (Z)			Linea ferroviaria e fascia di rispetto tratta A.V.-A.C.
29.1		Impianti esistenti confermati	6		Aree preordinate da S.U.E. interventi attuati o programmati
29.2		Aree da riordinare			3 Distretti urbanistici
27.1	I	Impianti produttivi industriali	19	lp	Istruzione primaria pubblica
27.2.1	A1	Artigianato di produzione	19	ls	Istruzione secondaria pubblica
27.2.2	A2	Artigianato di servizio	19	CH	Servizi religiosi
27.2	At	Artigianato di servizio con ammessa destinazione commerciale	19	SS	Attrezzature comuni amministrative culturali ecc.
27.3	t	Attivita' terziarie commerciali - direzionali - ricettive e ricreative	19	SH	Servizi sanitari
27.4	SLi	Impianti di rifornimento energetico	19	TS	Spazi di relazione e attrezzature ricreative
			19	SC	Attrezzature commerciali
			19	T	Servizi tecnologici
			19	C	Impianto cimiteriale
			19	LC	Impianti per la protezione civile
			19	Vpr	Verde privato
			19	Va	Verde attrezzato
			19	Vs	Attrezzature sportive
			19	Vp	Parchi pubblici urbani
			19	v	Verde d'arredo
			19	PP	Lastri plurifunzionali
71b7		Oleodotto Metanodotto			
71b5		Tracciato elettrodotto			

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 69 di 86</p>

La natura dell'intervento prospettato sulla Linea Storica impone una lettura diversa delle indicazioni del PRG e cioè non basata sull'identificazione di possibili interferenze di tipo diretto con gli usi programmati bensì su considerazioni che attengono più al tema dell'aderenza/compatibilità (meglio sarebbe sintonia o sinergia) degli interventi di riqualificazione della Linea Storica con le trasformazioni nel tessuto urbano consentite o sostenute dallo stesso PRG.

Descrizione

L'Art. 23 – “Centro Storico” riguarda le porzioni del tessuto edificato contenenti singoli immobili, complessi edilizi ed aree aventi, a norma dell'art. 24 della L. R. n° 56/77 e s.m.i., carattere storico-artistico e/o ambientale o documentario.

In tali aree gli interventi sul patrimonio edilizio esistente sono prevalentemente volti alla conservazione e valorizzazione della tipologia edilizia, e sue modalità aggregative, della casa “a recinto” o “a corte”, identificata negli studi preliminari e nella relazione illustrativa del P.R.G. quale modello matrice del tessuto edilizio e dell'impianto urbanistico della città antica.

Sono assimilati ai complessi sopradescritti gli aggregati edilizi esterni al Centro Storico individuati dal P.R.G. con apposita simbologia e nomenclatura (c, Cp, CR), ancorché nella qualità limitata di immobili aventi carattere storico-ambientale e/o documentario.

Diversi sono gli immobili identificati nel Centro storico che si sviluppa ad ovest della Ferrovia esistente, immobili la cui ubicazione con tanto di individuazione dei tipi di intervento ammessi è riportata nella Tavola 5b del PRG.

Rileva, in questa sede, porre l'attenzione sulla tipologia D - IMMOBILI A TIPOLOGIA EDILIZIA INCOERENTE CON IL TESSUTO EDILIZIO.

1. Sono gli edifici di recente costruzione ricadenti entro il perimetro del Centro Storico che sono stati realizzati secondo schemi tipologici difforni da quelli di impianto storico.

2. Tali edifici sono specificatamente individuati nelle tavv. 5a,b del P.R.G.

3. Oltre agli edifici sopradescritti, sono assimilabili ai casi di difformità tipologica e/o edilizia con il tessuto di impianto storico anche gli immobili, con avvenuto rinnovo edilizio, pure individuati nelle tavv. 5a,b, ove l'impianto 'a recinto' non risulta totalmente disatteso, ma appaiono alterati alcuni elementi costitutivi del tipo edilizio, quali: la soppressione dell'androne carraio e/o il cambiamento di posizione della scala (con accesso diretto da via invece che dalla corte), e/o la introduzione di nuove tipologie strutturali, e/o il ricorso a diversi criteri compositivi delle facciate, ed infine, l'uso di materiali di finitura disuniformi con quelli della tradizione costruttiva.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>CODIV Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p>Foglio 70 di 86</p>

L'Art. 24 –“ Tessuto edilizio d'impianto recente” riguarda le aree già strutturate relative all'abitato ed ai suoi margini e frazioni in cui il tessuto edilizio è generalmente di epoca recente.

In tali aree il P.R.G. delimita gli immobili nelle seguenti classi di intervento:

a. AREE A CAPACITA' INSEDIATIVA ESAURITA (m)

1. In tali aree il P.R.G. propone il recupero dell'impianto urbanistico ad una più elevata qualità dell'ambiente attraverso il miglioramento della mobilità veicolare pubblica, l'eliminazione di barriere che ostacolano l'accessibilità e la percorribilità del tessuto urbano (quali recinzioni e tettoie che limitano con restringimenti di sezione la trama viaria pedonale o veicolare, esistente o in progetto) e la conseguente formazione di vie pedonali; nonché attraverso la individuazione di aree verdi e di servizio pubblico.

b. AREE DI RISTRUTTURAZIONE URBANISTICA (R)

1. Tale classificazione comprende complessi di aree urbane edificate con destinazioni d'uso improprie e non compatibili con il tessuto residenziale e/o aree urbane in cui le condizioni delle costruzioni o le caratteristiche di utilizzazione dei suoli richiedono operazioni di rinnovo e sostituzione del patrimonio edilizio.

2. La trasformazione urbanistica ed edilizia di tali aree è subordinata all'approvazione di strumenti urbanistici esecutivi [...], ovvero nel caso di ricorso al Piano di Recupero con conservazione delle volumetrie edificate, dedotte le aggiunte utilitarie (tettoie, bassi fabbricati) occludenti tanto i fabbricati contenuti negli immobili interessati che quelli esistenti nel tessuto circostante, nonché il rispetto dei tracciati viari o aree per servizi previsti dal P.R.G.

c) AREE DA SOTTOPORRE A RISTRUTTURAZIONE EDILIZIA (r)

1. Tale classificazione comprende immobili urbani simili a quelli descritti al paragrafo precedente, singoli o comunque di esigua entità, per i quali si rendono necessarie operazioni di rinnovo edilizio; ovvero immobili interessati nella loro attuale configurazione da interventi infrastrutturali previsti dal P.R.G. (viabilità e attrezzature), la cui attuazione richiede la ristrutturazione, fino alla sostituzione edilizia, dell'impianto costruttivo esistente.

2. Nelle aree relative è ammessa con intervento diretto la demolizione in tutto o in parte degli edifici esistenti e la ricostruzione nei limiti fissati dai valori parametrici stabiliti per ciascuna area nei quadri sinottici.

La quantità di edificazione realizzabile in applicazione di detti valori parametrici è comprensiva degli edifici, in tutto o in parte superstiti. I lotti liberi compresi nelle aree disciplinate nel presente art. 24 lett.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 71 di 86

c sono edificabili con l'applicazione dei parametri edilizi ed urbanistici indicati nei Quadri sinottici per la zone di appartenenza.

d. AREE DA COMPLETARE (n)

e. IMMOBILI COSTITUENTI COMPLESSO AMBIENTALE (ca)

f. AREE DI NUOVO IMPIANTO (N, G, PE)

g. AREE CON IMPIANTO GIA' FORMATO IN ATTUAZIONE DI S.U.E. (M).

Con l'Art. 25 – “Aree per attività plurifunzionali semplici o integrate” il PRG disciplina la localizzazione degli interventi di carattere strutturale attinenti all'assetto delle funzioni terziarie caratterizzanti il livello di organizzazione della città e del suo territorio. Ciò in relazione ad una sua più puntuale ed organica integrazione nella realtà subcomprensoriale e comprensoriale. In particolare si distinguono:

1. aree con edifici o insiemi di edifici esistenti, da conservare o da mantenere, in cui coesistono destinazioni d'uso diverse con prevalenza di attività terziaria (z)

2. comparti urbani da sottoporre a ristrutturazione urbanistica per la realizzazione di complessi edilizi semplici o integrati plurifunzionali, per usi pubblici o privati (Z). Per gli immobili di tipo Z sono ammessi, con strumento urbanistico esecutivo, interventi di ristrutturazione urbanistica e di rinnovo urbano nei limiti dei valori parametrici contenuti nei quadri sinottici allegati.

In particolare si distinguono:

Z 1/2 - (Area ex ILVA).

Riguarda una notevole porzione di tessuto edificato impegnata da insediamenti industriali inglobati dal processo di urbanizzazione, divenuti incompatibili con le funzioni residenziali ed abbandonati in quanto da esso occlusi. Il P.R.G. riconosce detta area trasformabile nell'arco di operatività decennale sia mediante la rimozione totale dei manufatti preesistenti che con la conservazione parziale di quelli aventi caratteri tipologici coerenti o riutilizzabili ai fini dell'inserimento delle destinazioni ammesse.

Il P.R.G. prevede in detta area l'inserimento di funzioni plurime in grado di caratterizzarla nella forma urbanistica del quartiere autosufficiente sotto il profilo della dotazione di attrezzature sociali e commerciali di base, integrato da spazi di lavoro e da un centro di servizi generali e locali di carattere polare rispetto alla città.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 72 di 86</p>

Z3 – a,b,c

(L'area Z3 è distinta in tre diverse parti - Z 3a, Z 3b, Z 3c, corrispondenti rispettivamente alla proprietà comunale ed alle proprietà private), per le quali sono riportati parametri edificatori e percentuali di destinazioni d'uso diversi tra loro).

Riguarda quella porzione di territorio che all'epoca della prima industrializzazione costituiva il margine più prossimo all'abitato ed in particolare al Centro Storico.

Quivi vennero insediate le funzioni indotte tanto dalle esigenze della città come dalle industrie pioniere. Gli immobili suesposti sono in gran parte vetusti mentre l'area ha assunto - per posizione - una funzione strategica quale elemento di cerniera fra il Centro Storico e le principali aree di rinnovo urbano che si estendono fino ai bordi delle sopradescritte aree Z 1 - 2.

Il P.R.G. ne prevede l'integrale ristrutturazione urbanistica al fine di costituire il centro degli affari, del commercio e della direzionalità di Novi. A tal fine é prevista la realizzazione delle superfici utili lorde, delle attrezzature e degli spazi funzionali specificati in appresso e dimensionati nei quadri sinottici allegati.

a. attività terziarie (direzionali, commerciali, ricettive, ecc.) (82% di S.U.L.)

b. residenza - N - (18% di S.U.L.)

c. spazi ed attrezzature pubbliche funzionali all'insediamento ed al tessuto urbano circostante.

Per quanto riguarda la Zona di Rispetto aeroportuale **l'art. 71 "Aree e fasce di rispetto"**, oltre a collocarla tra le fasce di **tipo a)** e cioè permanenti, la definisce nel seguente modo .

a5) - La fascia di rispetto è determinata dalle leggi e regolamenti vigenti in materia che disciplinano altresì le opere ammesse.

Relazioni con il progetto

Data la natura del progetto nessuna relazione diretta potrà derivare in termini di interferenza con le destinazioni d'uso programmate.

Tuttavia si ritiene importante evidenziare le ricadute che invece potranno derivare dalla riqualificazione della linea in quanto ritenuta coerente con le azioni di ristrutturazione, urbanistica ed edilizia, ammesse e previste per le grandi aree poste in prossimità della ferrovia, e ciò nell'ottica di

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 73 di 86</p>

ricomporre parti di tessuto cresciuto attorno a poli o ad usi oggi non compatibili con un impianto urbanistico improntato ad una più elevata qualità dell'ambiente e del vivere quotidiano.

2.4.6. *Territorio extraurbano - Area nord - ovest*

In questo settore di territorio vengono analizzate le ultime propaggini del territorio comunale di Novi Ligure, esterne al tessuto urbano (se si prende a riferimento la classificazione che porta alla perimetrazione del centro abitato) anche se le recenti espansioni hanno ridisegnato questo tessuto in cui le attività produttive che nel passato ricadevano fuori dalle aree destinate alle residenze, oggi si trovano inglobate in una nuova realtà che pone importanti problemi in ordine alla convivenza tra gli usi e, conseguentemente anche di riqualificazione ambientale.

In questa sede, nell'area da esaminare confluiscono, procedendo sempre lungo la ferrovia, da sud verso nord:

- L'area del Polo industriale nord ovest (Tavola 6UNI del PRG)(Figura 2.4.F
- Il lembo nell'estremo nord del Territorio extraurbano (Tavola 2UNI del PRG) (Figura 2.4.G).

In questo contesto ricadono importanti infrastrutture ed impianti di rilievo a cominciare dall'Ilva e dallo Scalo di San Bovo per finire all'impianto della Discarica controllata.

Le zone che si trovano sui due limiti opposti della Linea Storica e delle Attrezzature nonché delle aree ferroviarie, la cui ampiezza è giustificata dalla presenza dello Scalo di San Bovo (Art. 71a3) sono:

- Aree per Impianti produttivi esistenti e confermati – Ilva- (art. 29.1 delle N.T.A) al cui interno sono presenti aree qualificate con Fasce di rispetto agli impianti produttivi (art. 71b.8 delle N.T.A);

Dall'elenco regionale riguardante gli Stabilimenti a rischio di incidente rilevante (soggetti a D. Lgs. 334/99 e s.m.i.) presenti in Regione Piemonte (Aggiornamento dati: 14/05/2014) si evince che a Novi Ligure è presente:

1. **NOVIGAS Consorzio Art. 6, 7 e 8 - Produzione e/o stoccaggio di gas tecnici** (di competenza nazionale);
 2. **T.C.L. S.R.L. Art. 6 e 7 - Produzione metalmeccanica o di manufatti con trattamenti galvanici** (di competenza regionale).
- Fasce di rispetto Elettrodotti (art. 71b.5 delle N.T.A);
 - Impianto di depurazione - area e fascia di rispetto (art. 71b.3 delle N.T.A);

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 74 di 86</p>

- Collegamenti viari intercomunali in progetto soggetti a salvaguardia (art. 18 delle N.T.A);
- Area di rottamazione (art.27.5 delle N.T.A);
- Discarica controllata – area e fascia di rispetto (art. 75 e 71b4 delle N.T.A);
- Linea ferroviaria e fascia di rispetto tratta AC/AV (art. 71.a.3 delle N.T.A);
- Aree agricole di pianura a coltura estensiva (art. 41 delle N.T.A);
- Fasce di rispetto ai corsi d'acqua – Canale Gazzo (art. 71.a.3) non fasciato ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

Descrizione

Per la descrizione si richiamano solo alcune delle indicazioni ritenute più emblematiche per la caratterizzazione degli usi programmati e ciò in relazione a possibili ricadute del progetto che, si ribadisce in questa versione di Variante alternativa allo Shunt, nello specifico settore di territorio in esame si configura come un intervento di riqualificazione di un tratto della Linea Storica Genova – Torino.

Art. 71 - Aree e fasce di rispetto- tipo b) Fasce ed aree di rispetto condizionate:

b3) – agli impianti di depurazione, con un raggio di ml. 100;

b4) – alle pubbliche discariche di rifiuti solidi urbani con una fascia radiale di mt. 100;

b5) – agli elettrodotti;

b8) – agli impianti produttivi a rischio di incidente rilevante, di cui al D. Lgs. 334/99, con una fascia radiale di 100 ml. dal perimetro dell'impianto, come stabilito dall'art. 16.2 delle N.d.A. del P.T.P.

Art. 75 – Discariche –

Il P.R.G. perimetra nella tav. 2 di P.R.G. un'area destinata a discarica di rifiuti solidi urbani, la cui formazione, impiego e ripristino dei siti sono disciplinati da apposita D.G.R. n. 78-36301 del 24.7.1984 a norma dell'art. 31 del D.P.R. 915/82.

E' inoltre ammessa la formazione di discariche di 2' categoria di tipo A, come individuata dal citato D.P.R. 915/82 e regolamenti applicativi, (inerti) nelle aree interessate da coltivazione di cave non più attive ed abbandonate secondo i criteri enunciati ai Cap. 6.1.2. e 7 della Relazione illustrativa

dell'analisi geologicotecnica e previo adempimento delle procedure indicate al Cap. 6.2.2. della med. relazione.

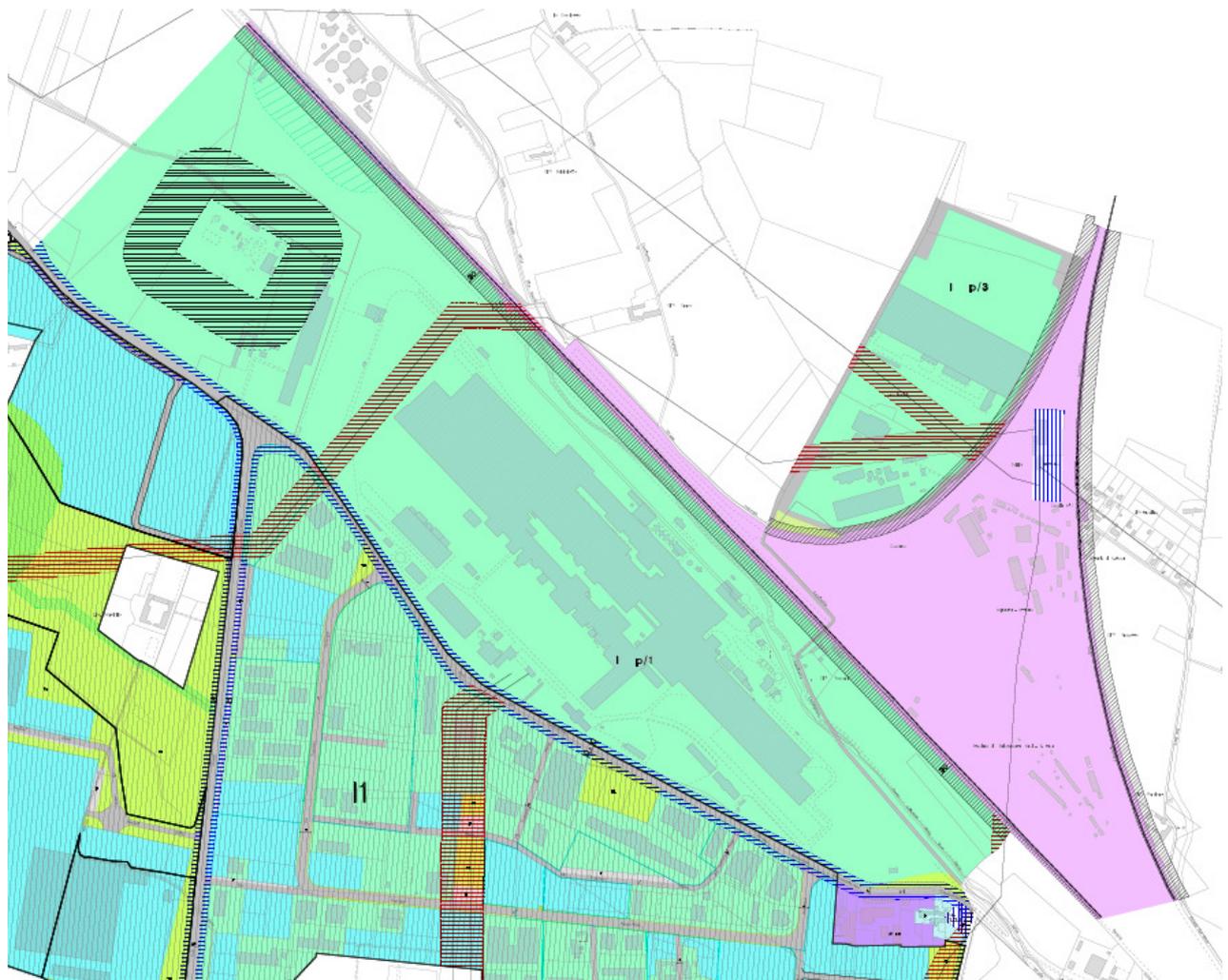
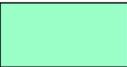
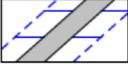
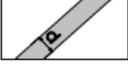
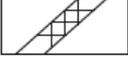
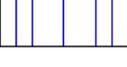
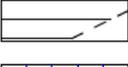
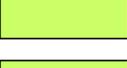
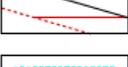
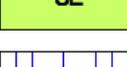
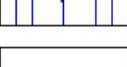
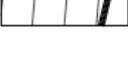
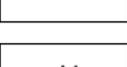
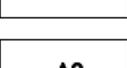
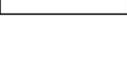


Figura 2.4.F – Stralcio Variante PRG di Novi Ligure - Polo industriale nord – ovest (stralcio Tav. 6UNI) di seguito la relativa Legenda

Art. N.T.A.			Art. N.T.A.		
29.1		Impianti esistenti e confermati (c)	71a3		Attrezzature ferroviarie area e fascia di rispetto
29.2		Aree da riordinare (r)	18		Secimi della viabilità esistente e relative fasce di rispetto
29.4		Aree per nuovi impianti (N)	71a1		Viabilità in ampliamento o in progetto
24.1		Aree a capacità insediativa esaurita (m)	18		Collegamenti viari intercomunali in progetto soggetti a salvaguardia
41		Aree agricole di pianura a coltura estensiva	18		Viabilità in ampliamento o in progetto
16		Attrezzature di interesse generale	71a4		Fasce di rispetto ai corsi d'acqua
63		Parcheggi	71b3		Impianto di depurazione fascia di rispetto
15		Aree per attrezzature al servizio degli insediamenti produttivi	71b8		Fascia di rispetto agli impianti produttivi
19		Verde attrezzato	17		Centrali di trasformazione energia confermate
19		Spazi pubblici per gli insediamenti produttivi	71b5		Elettrodotto tracciato e fascia di rispetto
19		Servizi tecnologici	6.5		Area P.I.P.
27.1		Impianti produttivi industriali	6		Aree preordinate da S.U.E.
27.2.1		Artigianato di produzione			
27.2.2		Artigianato di servizio			

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 77 di 86

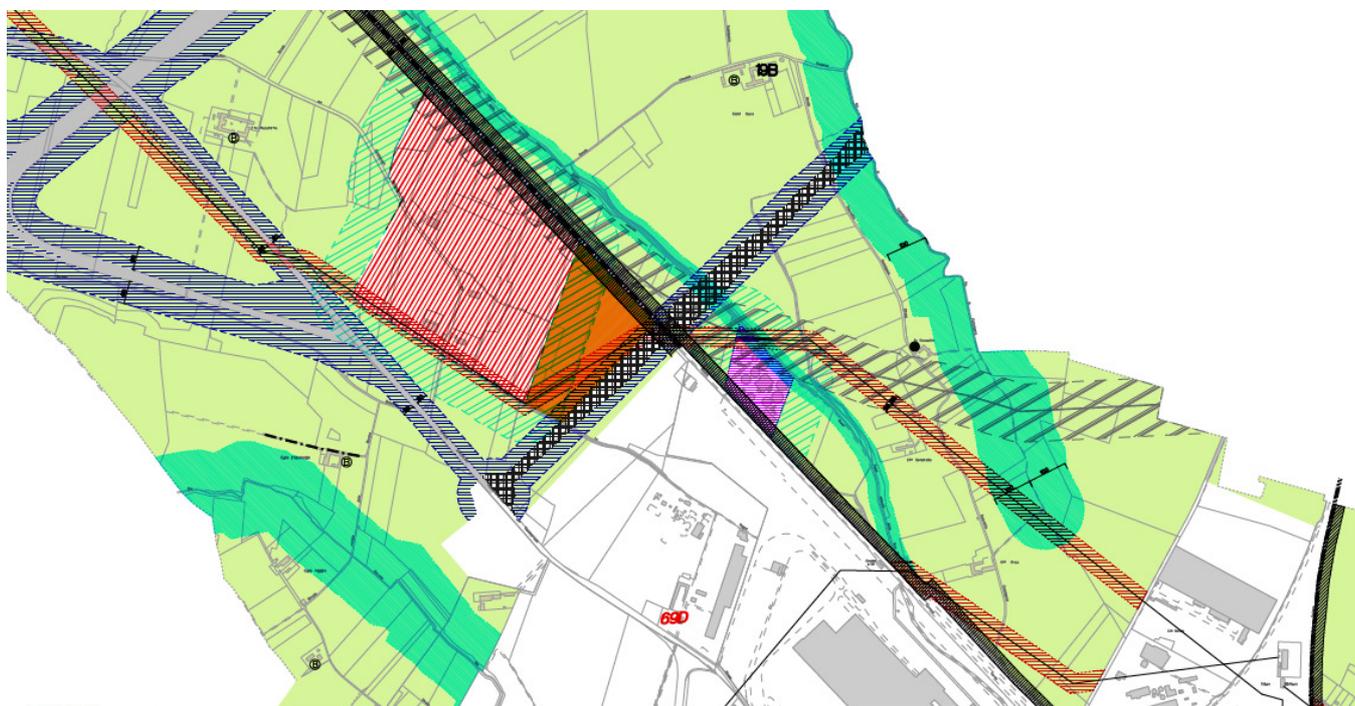


Figura 2.4.G – Stralcio Variante PRG di Novi Ligure - Territorio extraurbano – Zona nord ovest (stralcio Tav.2UNI)

Relazioni con il progetto

Come si può desumere dalla caratterizzazione urbanistica dell'area attraversata dalla linea ferroviaria, questo settore di territorio presenta una forte connotazione produttiva e a servizi di carattere generale per cui le relazioni tra ferrovia e destinazioni d'uso al contorno sono già consolidate. L'incremento di traffico sulla linea, indotto dalla Variante, senza alterazione della configurazione planimetrica dei binari, è stato adeguatamente valutato in termini di ricadute sulla componente rumore, nell'ambito degli studi specialistici finalizzati al risanamento. Altre potenziali problematiche non sono state evidenziate.

2.4.7. Aree e beni vincolati nel territorio di Novi Ligure disciplinati dallo strumento urbanistico

Le indicazioni di seguito riportate sono tratte dalle Norme del Piano, per quanto riguarda invece la loro ubicazione si rimanda sia alle Tavole del Piano (Tavola 2 del PRG Territorio extraurbano e Tavola 5.B Centro Storico) sia alla Tavola di inquadramento generale del sistema dei vincoli

Dalle Norme di Attuazione (il PRG approvato nel 1990 è stato successivamente modificato ed aggiornato fino al 2009) si evincono i beni e le aree oggetto di tutela per cui valgono le azioni da intraprendere per la loro salvaguardia o per effettuare possibili trasformazioni.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 78 di 86</p>

L'elenco delle aree e dei beni ricadenti nell'area di potenziali ricadute del progetto è stato riportato nel Capitolo riassuntivo per l'intera area sottesa alla Variante (Capitolo 2.3) cui pertanto si rimanda, di seguito si riportano le Norme che il PRG dedica a tali elementi.

Nel territorio di Novi Ligure sono presenti:

Aree e beni vincolati ai sensi del D. Lgs. 22.01.2004, n 42 (ex L. 1089/1939). (art. 67 delle N.T.A); gli immobili ricadenti in questa categoria identificati con **A: 1A e B: 1B-22B**.

Tutti gli interventi relativi ad edifici vincolati ai sensi del D. Lgs. 22.01.2004, n 42 (ex legge 1/6/1939 n.1089) circa le cose di interesse artistico e di pregio storico, ovvero relative ad opere in terreni attigui a stabili vincolati, sono sottoposti al preventivo nulla osta della competente Soprintendenza.

In caso di modifica dello stato attuale dei suoli, del sottosuolo o del soprassuolo è indispensabile l'autorizzazione della Soprintendenza Archeologica.

Vincolo ai sensi del D. Lgs. 22.01.2004, n 42 (ex legge 1497/1939) ed edifici classificati tra i beni culturali del P.R.G. (Art. 68 –delle N.T.A).

In particolare, si evidenzia il vincolo paesaggistico “Zona circostante all'autostrada Milano – Genova lungo il Torrente Scrivia ivi compresi gli immobili (nucleo frazionale della Merella, Villa, Cascine) in essi compresi.

In base ai disposti dell'art. 24 1' comma punti 1 e 2 della L. R. n. 56/77 e s.m.i. ed ai fini dell'applicazione della legge 3.4.1989 n. 20 nonché dell'art. 49 della precitata L.R. n. 56/77, sono definiti dal P.R.G. di interesse storico artistico gli immobili individuati nella cartografia mediante la numerazione così definita: **C: C1-C18** nel Centro Storico mentre quelli presenti nel tessuto extraurbano sono identificati con la simbologia **Dnx**.

Nonostante l'ampia estensione e diffusione di beni e aree vincolate nel Comune di Novi Ligure, la Variante non produce interferenze dirette e indirette con tale sistema.

Per una loro elencazione, come su anticipato, si rimanda al Capitolo 2.3 mentre per maggiori dettagli e valutazioni si rimanda alle analisi della Componente “Paesaggio”

2.5. IL PIANO REGOLATORE DEL COMUNE DI SERRAVALLE SCRIVIA

Nel Comune di Serravalle Scrivia è attualmente vigente una Variante generale al PRG approvata con delibera di Giunta Regionale 16-30017 del 8 maggio 2000; questo strumento è stato oggetto di

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 79 di 86

varianti parziali di cui l'ultima è la "Variante parziale n.15" approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale in data 16 febbraio 2012.

Come del resto il Piano di Novi Ligure, anche quello di Serravalle Scrivia considera e riporta nella tavola di zonizzazione il tracciato della nuova linea A.C./A.V. con la relativa fascia di rispetto.

La gran parte delle opere ricadenti all'interno del comune di Serravalle Scrivia sono realizzate in profondità (galleria profonda) e non determinano occupazioni superficiali. Le uniche interferenze sono rappresentate, oltre che dal Cantiere COP.6 (fase di costruzione), dall'uscita di sicurezza realizzata in corrispondenza del camerone relativo al binario dispari della Linea A.C./A.V.

Le suddette interferenze riguardano un'area libera, posta al confine con il Comune di Novi Ligure, e identificata dal Piano come zona CPG "Comparto commerciale di completamento" e disciplinata dall'art. 28 delle Norme tecniche del Piano.

Zona CPG "Comparto commerciale di completamento"

Descrizione

La zona è destinata dal Piano ad attività di commercializzazione all'ingrosso. Per tali aree il piano prevede il completamento dell'edificazione, compatibilmente con le destinazioni proprie di zona, e il mantenimento delle attività esistenti già insediate. L'ambito coinvolto dalle opere in progetto risulta attualmente ineditato.

Relazioni con il progetto

Come già accennato le uniche interferenze, peraltro puntuali, riguardano:

- Binario dispari Linea AC/AV, inizio Camerone (Progr. 33+471 circa)
- Uscita di sicurezza con relativa piazzola, Binario dispari (Progr. 33+688 circa)
- Area di cantiere

Riguardo all'ubicazione di tali opere, si rileva che tutte le opere ricadono completamente all'interno della Fascia di rispetto della Linea ferroviaria (da PRG: Vincoli e fasce di rispetto – Infrastruttura ferroviaria AV/AC Milano Genova Terzo Valico dei Giovi art. 9 N.T. d'A. -) così come l'area occupata dal cantiere.

LEGENDA

PERIMETRAZIONI

- Perimetrazione centro abitato (ART.61 L.R.56/77 e s.m.i.)
- Delimitazione centro storico (Art. 24 L.R.56/77 e s.m.i.)

COMPARTI PER INSEDIAMENTI RESIDENZIALI (ART. 11 N.T.d'A)

- CRA** Comparto del vecchio nucleo CRA (ART.12 N.T.d'A)
- Comparti consolidati e saturi di vecchio impianto
 CRB1 - CRB2 - CRB3 - CRB4 (ART.13 N.T.d'A)
- Comparti saturi di impianto recente
 CRB5-CRB6-CRB7-CRB8-CRB9-CRB10-CRB16 (ART.14 N.T.d'A)
- Comparto di completamento CRB11 (ART.15 N.T.d'A)
- Comparti di completamento CRB12 (ART.16 N.T.d'A)
- Comparto di completamento CRB13 (ART.17 N.T.d'A)
- Comparti di completamento CRB14 e CRB15 (ART.18 N.T.d'A)
- Comparti di nuovo impianto CRC1 (ART. 19 N.T.d'A)

COMPARTI PRODUTTIVI (ART. 20 N.T.d'A)

- Comparti di riordino e completamento
 CPA - CPB - CPC - CPD - CPE2 (ART.21 N.T.d'A)
- Comparti di nuovo impianto CPX - CPY - CPZ2 (ART. 22 N.T.d'A)
- Impianti produttivi in contrasto di zona (ART.23 N.T.d'A)
- Sito di bonifica di interesse nazionale (ex Ecolibarna) (ART. 24 N.T.d'A)
- Area perimetata e soggetta ad interventi relativi alla bonifica dell'Ecolibarna (ART. 24 N.T.d'A)

COMPARTI COMMERCIALI E TURISTICO-RICETTIVO (ART. 25 N.T.d'A)

- Comparto commerciale di riordino CPE1 (ART.26 N.T.d'A)
- Comparto commerciale di riordino CFF (ART.27 N.T.d'A)
- Comparto commerciale di completamento CPG (ART.28 N.T.d'A)

COMPARTI MISTI SPECIALI (ART.30 N.T.d'A)

- Comparti CMS1 - CMS2 - CMS3 (ART.30-36 N.T.d'A)

COMPARTI AGRICOLI (ART.37 N.T.d'A)

- Comparti per attività agricola CA (ART.37 N.T.d'A)
- Perimetrazione agglomerati rurali (ART.37.c.12 N.T.d'A)
- Aree agricole speciali (ART. 37.c.18 N.T.d'A)
- Edifici compresi in aree di valore ambientale (ART.37 c.17 N.T.d'A)
- Comparto agricolo speciale CAS1 (ART. 38 N.T.d'A)

AREE PER SERVIZI SOCIALI ED ATTREZZATURE A LIVELLO COMUNALE

Area per servizi ed attrezzature in insediamenti residenziali (ART. 21 comma 1, punto 1 L.R. 56/77 s.m.i.)

Esistenti	V	I	IC	P
in progetto	V	I	IC	P

Area per servizi ed attrezzature in altri insediamenti (ART. 21 comma 1, punto 2-3 L.R. 56/77 s.m.i.)

- Ambiti sottoposti a strumento urbanistico esecutivo
- Ambiti soggetti a concessione ex art.49 L.R.56/77 e s.m.e.l.
- Lotti di completamento dell'edificazione
- Aree destinate a parcheggio privato
- Aree per impianti di distribuzione carburanti (ART.41bis N.T.d'A)
- Edificio passibile di modifica di destinazione d'uso
- Edificio con destinazione turistico/ricettiva in atto
- Individuazione sedime agricolo incluso nel centro abitato

VINCOLI E FASCE DI RISPETTO

- Vincolo idrogeologico (ART.9 N.T.d'A)
- Vincolo art.142, comma 1, lettera c) D. Lgs. n° 42 del 22/01/2004
- Vincolo fluviale ART.29 L.R. 56/77 e s.m.e.l. (ART.9 N.T.d'A)
- Vincolo archeologico D.M.24/03/1924 (ART.9 N.T.d'A)
- Vincolo archeologico D.M.20/05/1994 (ART.9 N.T.d'A)
- Vincolo archeologico D.M. 07/06/2001 (ART.9 N.T.d'A)
- Aree a rischio paleontologico (ART.9 N.T.d'A)
- Aree a rischio archeologico (ART.9 N.T.d'A)
- Fascia di rispetto viabilità extraurbana (ART.9 N.T.d'A)
- Delimitazione centro abitato ai sensi del C.d.S.
- Fascia di rispetto cimiteriale (ART.9 N.T.d'A)
- Fascia di rispetto ferroviario (ART.9 N.T.d'A)
- Infrastruttura ferroviaria AV/AC Milano-Genova Terzo Valico dei Giovi (ART. 9 N.T.d'A)
- Superfici soggette ad esproprio e superfici da occuparsi in via provvisoria - opere accessorie Terzo Valico dei Giovi (Fav. 003 Piano Particolare di Esproprio - Com. Serravalle S.)
- Aree per servizi tecnologici (ART.39 N.T.d'A)
- Aree a verde privato (ART.40 N.T.d'A)
- Fascia di rispetto dei depuratori
- Elettrodotti esistenti (ART.9 N.T.d'A)
- Vincolo non edificandi (ART.9 N.T.d'A)
- Area vincolata per la grande viabilità extraurbana in previsione (ART.9 N.T.d'A)
- Asse Circonvallazione in previsione e collegamento Via Morassi (Libarna)
- Viabilità in progetto
- S.P. 35 ter in progetto - Nuovo collegamento Novi Ligure - Serravalle Scrivia (ART. 14, comma 7) N.T.d'A)

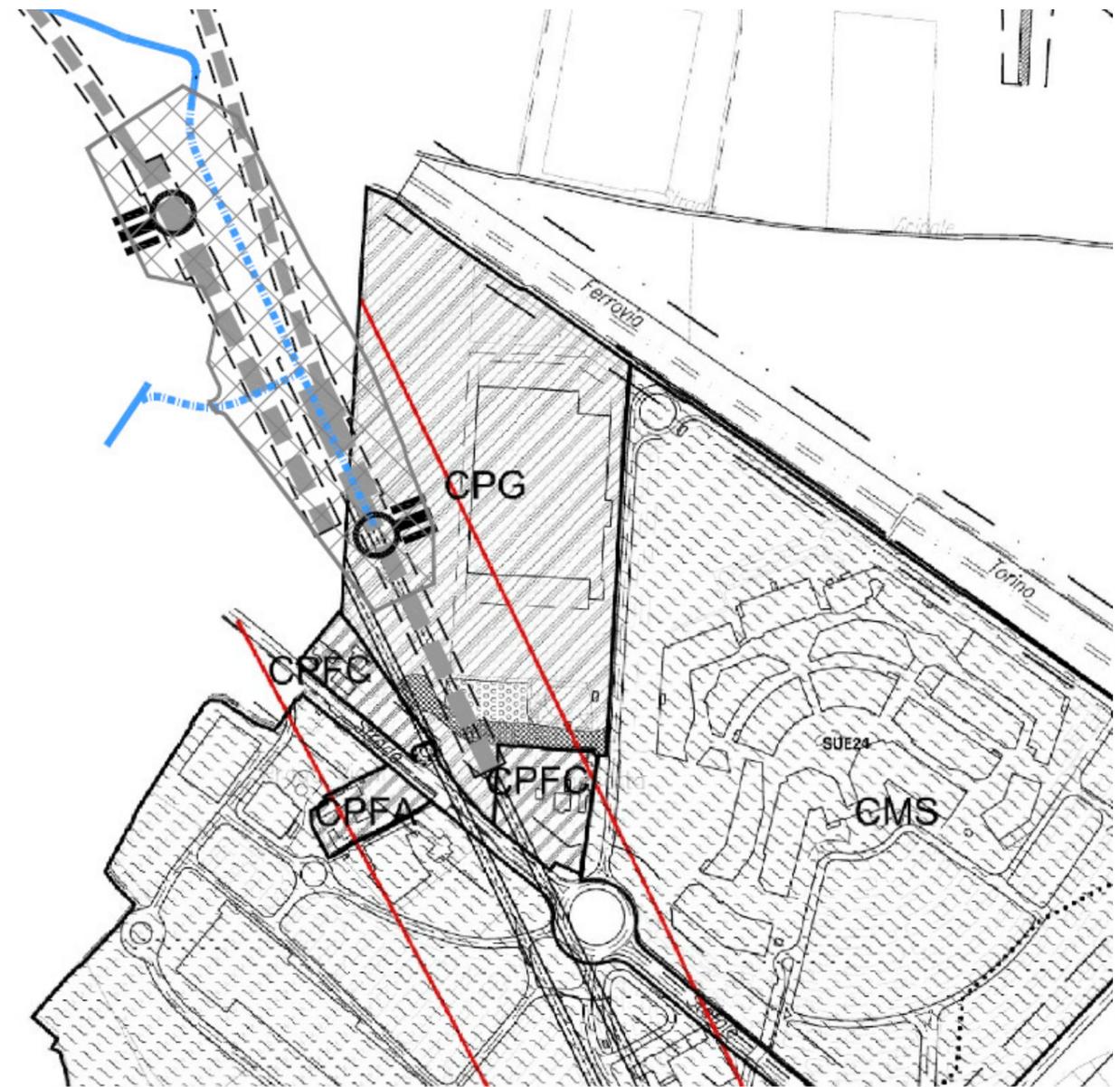


Figura 2.5.A – Stralcio Variante PRG di Serravalle Scrivia

2.6. IL PIANO REGOLATORE DI POZZOLO FORMIGARO

Poiché il progetto prevede la realizzazione di una sottostazione elettrica, ubicata sull'infrastruttura ferroviaria del Terzo Valico ma ricadente nel Comune di Pozzolo Formigaro, è stato analizzato anche lo strumento urbanistico di tale Comune. L'intervento ricade a ridosso del corridoio vincolato per la realizzazione del Terzo Valico, in un territorio prettamente agricolo (vd. Figura 2.6.A) di importanza sul piano economico produttivo e il cui interesse, dal punto di vista storico culturale, sta nell'appartenere al settore della pianura in cui sussistono ancora le tracce del sistema della centuriazione romana.



- - - - "Aree di interesse archeologico" (centuriazione romana) a norma del D.Lgs 42/2004 v.art. 40 bis delle N. T.A.

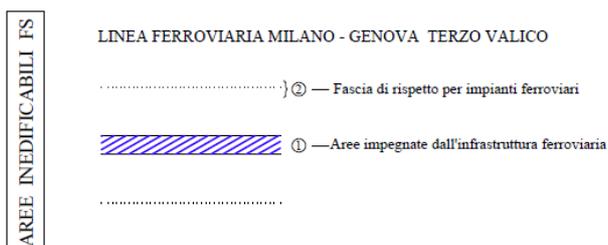


Figura 2.6.A Stralci dello strumento urbanistico di Pozzolo Formigaro (in rosso l'elemento di progetto di nuova definizione)

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione
	Foglio 82 di 86

3. CONCLUSIONI

Il progetto definitivo del Terzo Valico dei Giovi, così come approvato dal CIPE con Delibera n°80/2006, prevede la realizzazione del collegamento con la linea storica Genova – Torino per mezzo dello Shunt denominato “Shunt Torino” che consiste in un collegamento che dalla linea AC/AV si connette a salto di montone a ovest di Novi Ligure superando in galleria la Linea esistente. Lo shunt è posto in esterno alla città di Novi Ligure e ha uno sviluppo di circa 7 km, da p.k. IC 0+000 a p.k. 6+682 BP e 6+960 BD.

Il CIPE, in sede di approvazione del progetto definitivo, facendo proprie anche le indicazioni della Regione Piemonte, della Provincia di Alessandria e del Comune di Novi Ligure ha formulato la richiesta di produrre uno “*Studio di fattibilità dell’interconnessione della nuova linea Terzo Valico dei Giovi con la linea storica Torino-Genova*” che portasse ad una diversa configurazione dell’Interconnessione.

Pertanto la progettazione della presente Variante è stata preceduta da uno Studio di Fattibilità che, oltre a verificare sul piano trasportistico le prestazioni di una soluzione alternativa allo Shunt Torino, nell’intento di definire un modello di esercizio adeguato alla nuova offerta infrastrutturale, ha anche approfondito alcune ipotesi di tracciato per prospettare la soluzione migliore da indicare per lo sviluppo della progettazione della nuova Interconnessione.

L’Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt – Opera OV42 , per la quale è stato prodotto il progetto definito con annesso Studio di Impatto, rappresenta la trasformazione progettuale dell’ipotesi proposta e verificata sul piano della fattibilità nel predetto Studio.

L’Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt si colloca a sud di Novi Ligure in posizione arretrata rispetto al punto di stacco dello shunt configurato nel PD e determina un diverso coinvolgimento della Linea Storica; questa scelta progettuale deriva dalla valutazione di alcune ipotesi alternative di tracciato e di modelli di esercizio, effettuata proprio nello Studio di fattibilità.

L’interconnessione considerata nel presente SIA, alternativa completa allo shunt, è articolabile in due segmenti singolari riguardanti rispettivamente, il segmento in cui si realizza l’interconnessione vera e propria (i cameroni e i due binari – Pari e Dispari) fino all’innesto sulla Linea storica e il segmento costituito dalla stessa Linea Storica nel settore in attraversamento del tessuto urbano.

Nel primo rileva il ruolo giocato dal Binario tecnico, binario previsto nel PD, il quale pertanto verrebbe trasformato per diventare uno dei rami dell’Interconnessione (Binario Pari); la variazione localizzata

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>CODIV Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p>Foglio 83 di 86</p>

di alcune opere avvenuta nel corso della progettazione esecutiva del Terzo Valico, già approvata, rende tale trasformazione del tutto compatibile.

Per quanto riguarda invece un diverso utilizzo della tratta di Linea Storica nel settore in attraversamento del centro di Novi Ligure e della sua stazione, il progetto ha dovuto considerare necessariamente le ricadute sulle funzionalità ferroviarie e gli impatti ambientali derivanti dall'incremento dei flussi ferroviari.

Gli aspetti ambientali, oggetto di valutazione del presente SIA sono sviluppati specificatamente nei Quadri Progettuali ed Ambientale cui si rimanda, è importante sottolineare che se l'approccio ai due contesti in cui si completa l'interconnessione: *extraurbano- nuovi interventi infrastrutturali-* e *linea storica in attraversamento della città – risanamento di una linea in esercizio-* ha richiesto approfondimenti mirati alle specifiche tematiche ambientali, ciò non ha significato la perdita di unitarietà nella lettura del progetto e delle problematiche ad esso associate.

La Variante OV42, nelle sue articolazioni aventi un diverso assetto infrastrutturale, presenta i seguenti limiti della progettazione (limiti di batteria):

1. Una variante infrastrutturale con nuovo tracciato per il Binario Dispari (stacco dalla linea AV/AC pk 33+474 e innesto sulla Linea Storica pk 113+779) ed integrazione di opere per il Binario Pari (stacco dalla linea AV/AC pk 33+705 e innesto sulla Linea Storica pk 113+807); pertanto il sistema dei cameroni e i rami di interconnessione si completano a sud della città di Novi Ligure;
2. La riqualificazione del tratto di Linea Storica per il suo sviluppo all'interno della città di Novi Ligure. Il tratto di linea oggetto dell'intervento per il posizionamento delle barriere antirumore è compreso fra la PK 109+547 (barriera più esterna sul BP) e la PK 113+689, come previsto dallo studio acustico e dagli elaborati progettuali delle barriere.

Come in più punti affermato, l'attraversamento di Novi Ligure, per la parte di Linea Storica dalla pk 113+800 circa (punto di innesto sulla storica del tratto in variante di tracciato) fino alla p.k. 106+600 circa (tratto di innesto dello Shunt Torino nel Progetto Definitivo Terzo Valico), non si tradurrà in una diversa configurazione della linea ferroviaria e del relativo fasci binari di stazione, poiché l'instradamento dei treni aggiuntivi è compatibile con l'offerta attuale.

Il progetto si propone invece di affrontare e risolvere le ricadute ambientali degli incrementi di traffico, tenendo conto però che già ad oggi la linea storica presenta delle condizioni ambientale associate al rumore ferroviario che necessitano di soluzioni non più prorogabili, la presente variante potrà costituire un'opportunità per affrontare complessivamente dette problematiche .

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 84 di 86</p>

Dalle considerazioni sviluppate nei capitoli precedenti emerge che la Variante allo Shunt, anche se ricade per gran parte del suo sviluppo nel corridoio localizzativo vincolato per la realizzazione della Linea del Terzo Valico (comprensiva del Raccordo Tecnico di Novi o Binario Tecnico) introduce comunque alcune novità nelle destinazioni d'uso previste dallo Strumento urbanistico di Novi Ligure e di Serravalle Scrivia.

Queste novità introdotte dalla Variante riguardano essenzialmente il territorio extra urbano (*Aree agricole di pianura a strutturazione diffusa - Art. 42 N.T.A. e Aree di margine ambientale - Art. 38 N.T.A.*) e il distretto Polo Industriale Sud-est (*Aree per nuovi impianti produttivi -Art. 29.4 N.T.A.,preordinata da S.U.E. -Art. 6 N.T.A. e Aree produttiva da completare - Art. 29.3 N.T.A.*) per l'Interconnessione Binario Dispari.

Per entrambi gli ambiti normativi, la presenza della nuova linea determinerà da un lato un nuovo assetto dei luoghi e nuovi condizionamenti, dall'altro andrà a modificare, con parziale riduzione, le aree disponibili per gli insediamenti produttivi (nello specifico per il Polo industriale). Va aggiunto che parte delle superfici libere ricadono già oggi nella fascia di rispetto ferroviario, per cui il loro grado di "disponibilità" risultava già in parte condizionato ancor prima dell'inserimento del nuovo binario.

Per quanto riguarda il tratto urbano il progetto non introduce alterazioni nella configurazione ferroviaria e nelle attuali aree ad Attrezzature ferroviarie e relativa fascia di rispetto (art. 71a.3), poiché interviene solo a livello di inserimento delle opere di mitigazione.

Relativamente al sistema dei vincoli storico culturali e paesaggistici, il territorio coinvolto direttamente dal progetto di Variante di tracciato, non presenta situazioni di particolare pregio (non ricadono aree naturali protette e beni storico culturali) anche se una parte della pianura, quella più a nord est del sito coinvolto dal tracciato, è classificata tra le aree di interesse per la permanenza degli elementi di connotazione del paesaggio rurale.

Dei vincoli paesaggistici riferiti al D.Lgs. 42/2004 art. 142 nel sito direttamente coinvolto dal progetto si segnalano aree appartenenti al sistema naturale e ai corsi d'acqua riferibili all'Art. 142 lettera c) e lettera g).

Non sono segnalate interferenze con vincoli ai sensi dell'art. 10 D.Lgs. 42/2004, e gli approfondimenti sul rischio archeologico hanno portato ad una definizione del livello di rischio "Medio basso".

L'area si mantiene all'esterno del vincolo idrogeologico e delle Fasce PAI.

Per quanto riguarda invece il progetto di Variante -Riqualificazione della Linea Storica, si segnala che nessun Bene storico culturale (D.Lgs. 42/2004 art.10) risulta direttamente interferito.

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p> <p style="text-align: right;">Foglio 85 di 86</p>

Tuttavia poiché il contesto urbano storico di Novi Ligure è classificato dal Piano Paesaggistico Regionale, “ Centro Storico di Rango 2” e collocato tra i siti e i contesti di valore scenico ed estetico, meritevoli di specifica tutela e valorizzazione (art. 30 delle N.A. e riferimento a D.Lgs. 42/2004, art. 136 comma 1 lettera c), ogni intervento trasformativo si configurerebbe come un’interferenza al bene da subordinare alla redazione della Relazione paesaggistica di cui al D.P.C.M. 12.12.2005 (linea espressamente indicata dalle N.A. del PPR).

Avendo comunque escluso qualsiasi interferenza diretta con beni e il loro contesto, le ricadute attribuibili alla Variante nel tratto di riqualificazione, riguarderebbero essenzialmente le alterazioni del quadro visivo che deriveranno dalla realizzazione delle barriere antirumore; tuttavia anche a questo proposito si ritiene che il centro storico, in particolare, ma anche il suo contesto di maggior pregio (le aree che gli fanno da cornice) si possano ritenere abbastanza salvaguardati.

Inoltre, anche per la parte del tessuto urbano posto a ridosso della linea ferroviaria che presenta situazioni riconducibili a D.Lgs. 42/2004 art. 10 comma 4, lett. g ‘*le pubbliche piazze, vie, strade e altri spazi aperti urbani di interesse artistico o storico*’, le considerazioni svolte al riguardo sono le medesime di quelle per il centro storico.

Infine, per l’intera Variante OV42, relativamente al rispetto delle norme di salvaguardia introdotte a far data dall’adozione del Piano Paesaggistico Regionale, si segnalano come situazioni per le quali valga il rispetto di queste indicazioni¹, gli ambiti appartenenti a:

- Le Zone fluviali interne (art. 14 delle N.T.A) – *Prescrizioni a. le eventuali trasformazioni devono garantire la conservazione dei complessi vegetazionali naturali caratterizzanti il corso d’acqua, anche attraverso la ricostituzione della continuità ambientale del fiume e il miglioramento delle sue caratteristiche paesaggistiche e naturalistico ecologiche, tenendo conto altresì degli indirizzi predisposti dall’Autorità di bacino del Po in attuazione del PAI e di quelli contenuti nella Direttiva Quadro Acque e nella Direttiva Alluvioni*

¹ Per memoria si richiama quanto affermato nel PPR 2015: “ *Dalla data di adozione del Ppr, non sono consentiti sugli immobili e nelle aree tutelate ai sensi dell’articolo 134 del Codice dei beni culturali e del paesaggio interventi in contrasto con le prescrizioni di cui agli articoli 3, 13, 14, 15, 16, 18, 23, 26, 33 e 39 delle Norme di Attuazione del Piano e con quelle specifiche dettate per i beni di cui agli articoli 136 e 157 del Codice, dettagliate nelle schede del Catalogo dei beni paesaggistici, in quanto le prescrizioni sopra citate sono sottoposte alle misure di salvaguardia di cui all’articolo 143, comma 9 del Codice stesso.*”

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 	
	<p>A301-0X-D-CV-RG-IM0000-001-D01.DOC Quadro Programmatico - Relazione</p>	<p>Foglio 86 di 86</p>

- I Territori coperti da boschi (art. art. 16 delle N.T.A). Il PPR 2015 per le aree boscate esterne a siti di Interesse Comunitario, formula essenzialmente indirizzi e direttive per i piani locali e soprattutto per strumenti di pianificazione forestale, lasciando aperta la questione circa le modalità di un loro aggiornamento; prescrizioni sono invece indirizzate alle superfici boscate incluse nelle aree protette.