



Roma. 03-09-2004

Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio

Commissione Speciale di
Valutazione di Impatto Ambientale

Protocollo N. CSVIA/2004/0001315

Pratica N. CSVIA-VP 2004/038

Ref. Mittente:

- protocollo n.
- del
- pratica

Raccomandata A/R
Anticipata via fax

RFI, Rete Ferroviaria Italiana
c/o Italferr S.p.A.
Via Marsala, 53/67
00185 Roma
c.a Arch. Pietro Romani
Fax 06.49752437-2116

e p.c.
Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Divisione III
c.a Dott. Raffaele Ventresca

SEDE

OGGETTO: PROGETTO PRELIMINARE: "POTENZIAMENTO ACCESSO DA SUD AL VALICO
DEL SEMPIONE: RADDOPPIO VIGNALE - OLEGGIO - ARONA". RICHIESTA
INTEGRAZIONI.

Con la presente si comunica che il Gruppo Istruttore, ai sensi e per gli effetti
dell'art. 20 del Decreto Legislativo n° 190 del 20 Agosto 2002, a seguito dell'esame del SIA
prodotto dal Proponente e delle risultanze dell'incontro avuto con i rappresentanti dello
stesso a Novara il giorno 07 Luglio 2004 e del sopralluogo svolto nella stessa giornata, è
emersa la necessità di richiedere le integrazioni di seguito elencate.

Quadro di riferimento Programmatico

1. Si chiede di chiarire i rapporti di coerenza e/o compatibilità del progetto con i seguenti strumenti:
 - Piano Regionale dei Trasporti del Piemonte.
 - Documento Unico di Programmazione - fondi strutturali 2000-2006.

2. Nell'ambito della descrizione del nodo ferroviario di Novara, risultano poco chiari i rapporti di programmazione e pianificazione tra i vari interventi in essere, contenuti in diversi documenti; in particolare si chiede:
 - di riprodurre la Convenzione tra il Dipartimento Federale svizzero ed il Ministero delle Infrastrutture italiano siglato il 2 novembre 1999 ed il Protocollo di intesa tra Regione Piemonte, Regione Lombardia, Provincia di Novara, Comune di Novara, RFI s.p.a., TAV s.p.a., Ferrovie Nord Milano s.p.a. e Autostrada Torino – Milano s.p.a.
 - di fornire indicazioni specifiche in merito alla distribuzione di traffico ed alla funzione prevista per i diversi terminals ferroviari che sono citati nel protocollo di intesa (citato al punto precedente) e nell'Accordo Quadro tra Stato e Regione Piemonte dell'11 aprile 2003 (documento non citato nell'ambito del SIA), che prevede due terminal ferroviari: il Terminal Est e il Terminal Ovest;
 - di fornire indicazioni in merito alla potenziale competitività tra il progetto in esame (con particolare riguardo al Terminal dell'Autostrada Viaggiante) ed il progetto di potenziamento del Centro Intermodale Merci (CIM) di Novara Boschetto (inserito tra le Opere strategiche della Delibera CIPE n.121/2001 per il quale è già stato fornito parere positivo dalla Regione Piemonte); si chiede inoltre di descrivere esplicitamente quale sarà il futuro operativo e funzionale per il Terminal di Novara Boschetto;
3. Si chiede di definire i rapporti di interferenza tra pianificazione di Bacino e progetto verificando quali sono le prescrizioni da osservare, in caso di interferenza con Fasce di esondazione (A, B o C) previste dal Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI); si chiede inoltre di verificare le potenziali interferenze tra il progetto e quanto predisposto nel Piano Straordinario per le aree a rischio idrogeologico molto elevato (PS267);
4. Per quanto concerne i Piani Paesistici Provinciali, si chiede di chiarire quali siano le specifiche prescrizioni previste per gli ambiti interferiti dalle opere in progetto e, di conseguenza, di chiarire i rapporti di compatibilità tra i Piani Paesistici e progetto;
5. Si chiede di fornire un quadro sinottico relativo alle principali criticità individuate a scala comunale, con particolare riferimento alle aree delle stazioni ferroviarie e all'area del Terminal Autostrada Viaggiante, chiarendo, inoltre, il livello di compatibilità tra PRG e progetto; si chiede inoltre di fornire alcune indicazioni e/o indirizzi su come le eventuali criticità individuate saranno affrontate nelle fasi successive di progettazione;

Quadro di riferimento Progettuale

6. Compilare lo Schema di Quadro Economico dei Lavori allegato alla presente;
7. Indicare le opere di compensazione previste a vantaggio del territorio, quantizzando il relativo costo;
8. Si chiede di aggiornare la base cartografica di progetto per le aree a maggiore criticità in modo da verificare eventuali incongruenze tra la situazione di progetto e lo stato attuale del territorio interferito;
9. Nell'ambito delle analisi trasportistiche e sul traffico in relazione all'opera in esame, si chiede:
 - di produrre una analisi della domanda, dove siano esplicitati, con lo stesso dettaglio utilizzato nel SIA per la analisi dell'offerta, i traffici attuali ed all'anno di apertura (nell'ipotesi progettuale e nell'opzione zero) in termini di passeggerikilometro e tonnellatekilometro, definendo il coefficiente di occupazione, il bacino di influenza, gli scenari previsionali considerati esplicitando le ipotesi economiche e infrastrutturali al contorno (precisando quali infrastrutture si considerano realizzate, e valutando gli effetti di non realizzazione di alcune di esse), i dati di domanda attuali ed attesi (negli stessi scenari costruiti per l'analisi della domanda ferroviaria) per il Terminal dell'Autostrada Viaggiante includendo negli scenari i potenziamenti previsti per il Centro Intermodale Merci (CIM) di Novara Boschetto, evidenziandone gli effetti sul traffico del terminal autostrada ferroviaria; infine, estendere l'analisi anche al modo gomma al fine di valutare i reali effetti di cambio modale conseguibile considerando anche le eventuali norme di restrizione internazionali che limitano la domanda (fornire il grafo assegnato in tutti gli scenari considerati, compreso quello attuale).
 - la realizzazione di una più completa analisi trasportistica della tangenziale di Novara, analizzando i flussi di traffico attuali e futuri secondo gli scenari di previsione ritenuti significativi. Precisare il bacino di influenza. Fornire, per tutti gli scenari (da descriversi sia per gli aspetti infrastrutturali che economici), il grafo assegnato ed i livelli di servizio. Individuare e precisare su cartografia i percorsi di accesso stradale al terminal merci nello scenario di non realizzazione della tangenziale (che deve essere considerato come uno degli scenari richiesti). Fornire dati sulla incidentalità attuale ed attesa;

10. Per quanto concerne lo studio delle alternative, compresa l'alternativa zero, per le diverse opere che costituiscono il progetto, si chiede:

- di presentare lo studio in merito alle alternative di tracciato per la tangenziale di Novara e l'analisi compiuta per la scelta dell'alternativa di progetto, precisando per quale motivo il prolungamento della tangenziale di Novara sia un'opera inserita nel progetto "potenziamento infrastrutturale Valico del Sempione". Valutare quindi altre infrastrutture di accesso al terminal e la possibilità di stralciare l'intervento tangenziale di Novara dal progetto in esame.
- di considerare e valutare possibili alternative di tracciato al Raddoppio della linea Vignale-Arona e alla variante relativa alla linea Novara-Borgomanero.
- di precisare e motivare, in relazione alla domanda di trasporto prevista il potenziamento degli impianti elettrici, fornendo un'analisi delle alternative alla realizzazione della SSE di Oleggio (valutando quindi l'ipotesi in cui la SSE non venga realizzata ma sia previsto un adeguamento e un potenziamento delle SSE esistenti);

11. Fornire indicazioni di dettaglio sulle modalità di raccolta, smaltimento e recapito finale delle acque di piattaforma per la tangenziale di Novara, per le linee ferroviarie e per il Terminal Autostrada Viaggiante;

12. Per quanto concerne le aree di cantiere individuate nel progetto si chiede di:

- fornire le schede descrittive (in analogia a quanto fatto per i cantieri del raddoppio della Novara – Arona riportate nel Capitolo G pag 82 del Quadro di riferimento Progettuale) anche per i cantieri degli altri interventi.
- rappresentare su opportuna cartografia i percorsi di collegamento tra l'x – esimo cantiere e la k – esima cava/discardica e l'eventuale viabilità provvisoria o piste di cantiere; indicare i flussi attesi per ogni porzione significativa di rete stradale e valutarne gli effetti sul traffico; per ogni area di cava/discardica, fornire una scheda illustrativa.
- valutare la possibilità di accorpate e modificare le aree di cantiere, descrivendo le motivazioni tecniche e di opportunità delle scelte, in modo da evitare un numero eccessivo di aree potenzialmente impattanti sul territorio.
- se necessarie, individuare le aree di stoccaggio temporaneo dei materiali e le relative modalità di gestione e descrivere le eventuali modalità di gestione, recupero e riutilizzo dei materiali;

13. Individuare, descrivere e rappresentare su base cartografica gli interventi di mitigazione per tutte le componenti ambientali durante la fase di cantierizzazione, evidenziando al contempo gli interventi di recupero delle aree di cantiere;
14. In merito al tratto in dismissione lungo la linea Novara-Borgomanero descrivere con maggior dettaglio le modalità operative di dismissione e le operazioni di ripristino allo stato agricolo dell' area interessata;
15. Si chiede di fornire un'unica analisi costi – benefici che tenga conto di tutte le opere che dovranno essere realizzate, fornendo il valore del carico medio dei treni utilizzato e quello presunto utilizzando i dati di traffico ferroviario e stradale ottenuti dalle simulazioni modellistiche richieste ai punti precedenti;

Quadro di riferimento Ambientale

Atmosfera

16. Per il calcolo dell'impatto della tangenziale: condurre una simulazione (assimilabile al caso "condizioni peggiori") che in input utilizzi parametri meteorologici tipici delle condizioni critiche invernali -stabilità e strato rimescolato inferiore a 200m.;

Ambiente idrico

17. Nell'ambito complessivo delle opere in progetto, il Torrente Terdoppio viene attraversato più volte tramite viadotto, si chiede quindi di giustificare tecnicamente, tenendo conto delle Direttive del PAI, le scelte di progetto degli attraversamenti, ed in particolare, la scelta di attraversamento prevista lungo il tracciato della Variante Novara-Borgomanero;

Suolo e sottosuolo

18. Si chiede di fornire una stima quantitativa dettagliata dei suoli sottratti all'utilizzazione agricola , sia in fase di cantiere che di esercizio, con particolare riguardo alle aree soggette a coltivazioni di pregio dove sono previste le opere di nuova realizzazione (completamento tangenziale di Novara, Variante Novara – Borgomanero e Terminal ferroviario);

Vegetazione, Flora Fauna ed Ecosistemi

19. Si chiede di approfondire l'analisi sulla componente faunistica tramite la realizzazione di un'apposita cartografia che permetta di individuare i principali fattori sensibili di

interferenza tra componente e progetto, con particolare riguardo alle opere di nuova realizzazione;

Paesaggio

20. Relativamente agli aspetti percettivi, si chiede una carta dell'intervisibilità nella quale sia possibile identificare l'ambito di percezione delle opere, inteso come area nell'ambito della quale l'opera è potenzialmente visibile ma in cui il grado di percezione si sfuma a causa della distanza e/o della tipologia di opera e di territorio di inserimento della stessa;
21. Completare l'analisi dell'inserimento delle opere nel paesaggio con idonee simulazione fotografiche ante e post-operam, per gli ambiti di maggiore sensibilità paesaggistica con particolare riferimento alle aree del terminal, degli svincoli e di attraversamento dei corsi d'acqua;

Salute pubblica

22. Si chiede di verificare la compatibilità degli effetti diretti ed indiretti, derivanti dalla realizzazione delle opere e del loro esercizio, con gli standards ed i criteri per la prevenzione dei rischi riguardanti la salute umana a breve, medio e lungo periodo e di definire i livelli di qualità e di sicurezza delle condizioni di esercizio, secondo quanto è previsto dal DPCM del 27 dicembre 1988, Allegato II, Lettera F.

Rumore e vibrazioni

21. Si chiede di aggiornare la cartografia con i piani di zonizzazione acustica dei Comuni interessati dalle opere; sintetizzando in forma tabulare i dati sui ricettori censiti e di evidenziare i ricettori sensibili;
22. Relativamente all'applicazione del modello matematico si chiede di:
 - dettagliare l'origine delle caratteristiche di emissività spettrale delle varie tipologie di convoglio, lo standard di calcolo del rumore ferroviario utilizzato nello studio, chiarendo se ed in che modo si è tenuto conto nel modello dell'effetto riflettente dovuto agli edifici dislocati lungo la linea;
 - specificare i criteri ed i risultati della fase di taratura del modello, descrivendo i dati di input al modello relativamente alla situazione "ante operam",

WF

- precisare le caratteristiche tecniche della barriera antifonica prevista per la mitigazione dell'Istituto Tecnico Bonfantini;
23. Relativamente alla fase di cantiere si chiede di documentare, in modo più preciso, i valori di potenza acustica utilizzati per le apparecchiature di cantiere e di specificare l'entità dei superamenti tale da classificare un cantiere a bassa o ad alta criticità fornendo la stima dell'efficacia degli interventi mitigativi proposti;
24. Verificare, ai fini del presente studio, le variazioni che possono essere state determinate dai nuovi parametri introdotti dal DPR 30 marzo 2004, n. 142 (Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare);
25. Per quanto attiene l'attività sperimentale, si richiede di specificare numero e finalità di tutte le campagne eseguite, descrivendo in modo più completo i rilievi eseguiti;
26. Per quanto concerne l'applicazione del modello previsionale chiarire il motivo dell'esclusione del Terminal Autostrada Viaggiante e del prolungamento della Tangenziale di Novara, completando la verifica di attendibilità del modello, chiarendo, altresì, come si sia tenuto conto delle diverse tipologie costruttive degli edifici;
27. Si chiede di verificare la presenza di eventuali modifiche intercorse in seguito all'emanazione della nuova versione della UNI 9916 (aprile 2004) e la loro eventuale conseguenza sullo studio;
28. Si chiede di introdurre la trattazione dell'impatto vibrazionale delle attività di cantiere;
- L'esattezza delle integrazioni prodotte dovrà essere attestata nelle forme previste dall'art. 2, comma 3, del DPCM 27.12.1988.

Con la presente si comunicano le modalità di trasmissione delle integrazioni da parte della società proponente:

- a) 1 copia delle integrazioni in formato cartaceo deve essere trasmessa alla Direzione VIA, Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma;
- b) 2 copie delle integrazioni in formato cartaceo devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 – 00147 Roma;

- c) 4 copie in formato elettronico, secondo le specifiche tecniche già inviateVi, devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 – 00147 Roma.

IL PRESIDENTE DELLA
COMMISSIONE SPECIALE VIA
(Ing. Bruno Agricola)



All. n. 1

