



## GIUNTA REGIONALE DEL PIEMONTE

Verbale n. 238

Adunanza 8 luglio 2003

L'anno duemilatre il giorno 8 del mese di luglio alle ore 14:10 in Torino presso la Sede della Regione, Piazza Castello n.165, nella apposita sala delle adunanze di Giunta, si è riunita la Giunta Regionale con l'intervento di Enzo GHIGO Presidente, William CASONI Vicepresidente e degli Assessori Franco Maria BOTTA, Matteo BRIGANDI, Ugo CAVALLERA, Mariangela COTTO, Caterina FERRERO, Giampiero LEO, Ettore RACCHELLI, ~~Antonie D'AMBROSIO, Giovanni Carlo LARATORE, Gilberto PICHETTO FRATIN, Roberto VAGLIO,~~ con l'assistenza di Roberta BUFANO nelle funzioni di Segretario Verbalizzante.

Sono assenti gli Assessori: D'AMBROSIO, LARATORE, PICHETTO FRATIN, VAGLIO

(Omissis)

D.G.R. n. 56 - 9903

OGGETTO:

Procedura Regionale ai sensi della L.443/01 - Legge Obiettivo. Espressione delle valutazioni di competenza regionale ex art. 3 dal Dlgs.190/02 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e parere ex art. 6 della L.349/86 al Ministero dell'Ambiente sul Progetto Preliminare con procedura di VIA di competenza statale relativo al progetto "Tratta A.C. Milano Genova - Terzo Valico" presentato da ITALFERR SpA.

A relazione del Vicepresidente CASONI e dell' Assessore CAVALLERA:

La Società ITALFERR S.p.A. con sede legale in Roma, via Marsala 53/67, che agisce in qualità di soggetto tecnico di T.A.V. S.p.A., Concessionaria di R.F.I. S.p.A. per la progettazione, costruzione e sfruttamento economico del Sistema Alta Velocità ha presentato alla Regione Piemonte in data 10.03.2003 richiesta di approvazione del progetto preliminare denominato "Tratta AV/AC Milano-Genova Terzo Valico dei Giovi", corredato degli elaborati di progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale, ai fini dell'avvio della procedura ex L. 443/2001 e s.m.i., secondo quanto previsto dall'art. 3 del D.lgs. 190/2002, comprensiva della procedura ex art. 6 della L. 349/86, essendo un'opera ricadente nelle tipologie sottoposte alla procedura di valutazione d'impatto ambientale di competenza statale.

Contestualmente ha depositato presso l'ufficio regionale di deposito progetti la copia per la consultazione da parte del pubblico ex art. 5, comma 2 del DPCM n. 377/1988.

In data 10 marzo 2003 ha fatto pubblicare sui quotidiani "Il Corriere della Sera" e "Il Secolo XIX" l'avviso al pubblico, relativo alla richiesta di avvio della procedura della Legge Obiettivo e del contestuale avvio della procedura di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente, ai sensi dell'art. 5, comma 1 del DPCM n. 377 del 10.8.1988.

Tenuto conto di quanto disposto dalla Giunta Regionale con D.G.R. n. 44 - 8734 del 17.3.2003 (Procedure per le espressioni di competenza sui progetti preliminari e definitivi previsti dalla Legge Obiettivo di Competenza della Regione Piemonte ai sensi della L. 443/2001 e D.lgs. 190/2002, nonché della vigente normativa in materia di V.I.A.), il Nucleo centrale dell'Organo Tecnico, di cui all'art. 7, comma 3, della L.R. 40/98, istituito con D.G.R. 21-27037 del 12.4.1999 ("Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione", Individuazione dell'organo tecnico e prime disposizioni attuative), ha provveduto, così come indicato dalla Giunta Regionale con D.G.R. 68-7676 dell'11.11.2002, ad individuare nella SETIS (Segreteria Tecnica per le Infrastrutture Strategiche, istituita con D.G.R. 122-12910 del 14.10.1996, come modificata dalla D.G.R. 24-28584 del 15.11.1999) della Direzione Regionale Trasporti la struttura responsabile delle le procedure di competenza regionale previste dalla Legge 443/2001 e dal D.lgs. 190/2002 attuativo della succitata legge. Il Nucleo dell'Organo tecnico ha provveduto inoltre ad individuare anche le altre Direzioni competenti per l'istruttoria regionale sul progetto in oggetto.

La SETIS ha fatto pubblicare sul B.U. della Regione Piemonte n. 12 del 20 marzo 2003 il comunicato contenente la notizia dell'avvenuto deposito del progetto in oggetto e della sua messa a disposizione per la consultazione da parte del pubblico per i 30 giorni previsti dalla normativa, presso l'ufficio di deposito-progetti (di cui all'art. 23, comma 1 lett. a della L.R. 40/98) e altresì presso la segreteria SETIS, nonché l'indicazione del Responsabile del procedimento e del Referente di progetto individuati all'interno della Direzione Trasporti.

A seguito del deposito gli elaborati sono stati consultati da tre soggetti e sono pervenute osservazioni da parte del pubblico, sia singoli cittadini che gruppi ed associazioni.

Il progetto presentato costituisce l'ultima evoluzione di un progetto per la realizzazione di un collegamento ferroviario veloce per collegare la Liguria con il Piemonte e la Lombardia la cui storia è cominciata nel 1992, anno in cui il consorzio COCIV aveva fatto la prima richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente per il Progetto della linea ferroviaria AV. Milano - Genova.

L'attuale progetto è relativo alla tratta di linea ferroviaria A.C. che con la realizzazione di una nuova galleria di valico attraverso l'Appennino, collega Genova al Piemonte e prosegue in territorio piemontese fino all'innesto con l'esistente linea ferroviaria per Voghera- Milano in comune di Tortona.

I comuni Piemontesi interessati dalla realizzazione della linea sono:

- VOLTAGGIO: interessato da un tratto di linea di 4,20 Km tutto in galleria naturale, oltrechè 1 Finestra, 1 Deposito, 1 Cantiere Logistico, 1 Cantiere di Servizio
- FRACONALTO: interessato da un tratto di linea di 5,50 Km. Tutto in galleria naturale oltre che da 1 Finestra, 1 area Depositi, 1 Cantiere Operativo, 1 Cantiere Logistico, 1 Cantiere di Servizio
- GAVI: interessato da un tratto di linea di 2,90 Km in galleria naturale
- SERRAVALLE SCRIVIA: interessato da 4,50 Km di linea di cui 4,00 Km in galleria naturale e 0,50 in superficie, oltre che 1 Deposito, 1 Cantiere Operativo, 1 Cantiere Logistico
- ARQUATA SCRIVIA: interessato da 4,40 Km di linea di cui 3,60 in galleria e 0,80 all'aperto oltre che da 1 Finestra, 1 Cava, 2 Depositi, 2 Cantieri Operativi, 1 Cantiere Logistico
- NOVI LIGURE: interessato da 6,10 Km di linea di cui 2,90 in galleria naturale e 3,20 Km in superficie, 7 Km di interconnessione con la Linea Storica oltre che 1 Cava, 1 Deposito, 2 Cantieri Operativi, 2 Cantieri Logistici

Segue testo deliberazione n. 56 - 9903

in data 8 luglio 2003

Pag. 3

- **POZZOLO FORMIGARO:** interessato da 5,70 Km di linea di cui 2,80 in galleria artificiale e 2,90 in linea esterna oltre a 2,80 Km di interconnessione, oltre che 3 Depositi, 1 Cantiere operativo, 1 Cantiere armamento e tecnico
- **TORTONA:** interessato da 8,60 Km di linea di cui 1,60 in galleria artificiale e 7,00 Km in linea esterna oltre che 2 Cave, 3 Depositi, 1 Cantiere Operativo, 1 Cantiere Logistico, 1 Cantiere Armamento e Tecnico.
- **CARROSIO:** interessato solo da viabilità di cantiere.

Complessivamente la linea in progetto da Genova a Tortona ha una lunghezza di 53,90 Km di cui 36,6 in galleria naturale 4,4 Km in galleria artificiale, 14,9 Km in linea esterna; 6 Finestre, 6 Cave, 14 Depositi, 13 Cantieri operativi, 12 Cantieri logici, 5 Cantieri di servizio e 3 Cantieri per armamenti e tecnici.

Per la sola tratta piemontese: la lunghezza è di 41,9 Km di cui 23,1 in galleria naturale, 4,4 in galleria artificiale e 14,4 Km all'aperto.

Le opere accessorie interessanti il territorio piemontese sono:  
3 Finestre, 8 interconnessioni, 4 Cave, 12 Depositi, 9 Cantieri operativi, 7 Cantieri Logistici, 2 Cantieri di servizio, 2 Cantieri armamento e tecnici.

Per quanto riguarda la documentazione presentata, si rileva preliminarmente che è stata fornita, ai sensi dell'art. 2, comma 3, del D.P.C.M. 27.12.1988, la dichiarazione giurata che attesta l'esattezza delle allegazioni.

La presente deliberazione ha per oggetto il parere regionale finalizzato alle valutazioni sul progetto preliminare che l'art. 3 del d.lgs 190/2002 di competenza del Ministero dell'Ambiente nell'ambito delle procedure di VIA e all'espressione delle valutazioni regionali ai fini della localizzazione dell'infrastruttura al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Preliminarmente si ritiene di fondamentale importanza un preliminare escursus sulla storia del progetto ai fini di pervenire ad una più esaustiva conoscenza di tutto quanto ha contribuito alla sua evoluzione e ha portato alla definizione delle soluzioni progettuali contenute nell' odierna stesura.

Nel 1992 il Consorzio COCIV, quale General Contractor richiese al Ministero dell'Ambiente la pronuncia di compatibilità ambientale relativa al progetto della tratta ferroviaria ad A.V. Milano-Genova, conclusasi nel 1994 con giudizio interlocutorio negativo da parte dello stesso Ministero.

In data 11 febbraio 1993 con il protocollo di accordo sottoscritto da Ministero dei Trasporti, Regione Piemonte ed Ente FF.SS. erano state concordate le premesse per la realizzazione delle nuove linee AC e la definizione di un nuovo assetto ferroviario in Piemonte.

Circa tre anni dopo in data 6 maggio 1996 è stato sottoscritto il protocollo di accordo tra il Ministero dei Trasporti, la Regione Liguria, la Provincia di Genova, le Ferrovie dello Stato S.p.A. e la TAV S.p.A. per la definizione del nuovo assetto dei trasporti ferroviari nel nodo di Genova, in cui è stato ritenuto fondamentale il quadruplicamento della linea ferroviaria Genova - Milano.

Del 1996 è anche la Legge n. 662 che ha disposto che il Governo procedesse ad una verifica e riferisca alle competenti Commissioni Parlamentari sullo stato di attuazione del "Progetto Alta Velocità". Per dare concreta attuazione al disposto legislativo, i Ministeri dei Trasporti e dell'Ambiente hanno istituito un "Gruppo di Lavoro" per la valutazione tecnica del "Progetto Alta Velocità" sulle linee Torino - Milano - Venezia e Milano - Genova che a conclusione dei propri lavori ha espresso l'avviso che in una moderna visione strategica del sistema dei trasporti, è necessario passare ad una soluzione di "Alta Capacità" ferroviaria per l'uso della linea, che veda il

trasporto merci come elemento non residuale di un servizio di trasporto integrato ed intermodale con conseguente piena integrazione tra le linee storiche e la nuova linea AC. In particolare per la linea Genova - Milano è emersa la necessità che il progetto della linea AC, venissero definite tutte le alternative possibili per la realizzazione della tratta Genova - Novi Ligure denominata "III Valico", comprendente l'interconnessione con le linee storiche ad Arquata Scrivia, nonché gli scenari di collegamento dei nodi di Genova e di Novi Ligure alla rete ferroviaria ligure piemontese e lombarda, in un'ottica di decongestionamento e fluidificazione del sistema ferroviario e di valorizzazione del trasporto intermodale, confermando la validità della metodologia già scelta per l'indagine geologica profonda tramite i cunicoli esplorativi parzialmente già realizzati.

Sempre nel 1996 il COCIV ha presentato una seconda richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, conclusasi nel luglio del 1998 con giudizio negativo da parte del succitato Ministero dell'Ambiente che già nel febbraio 1998 aveva bloccato i cantieri delle gallerie esplorative della galleria Flavia

Nel 1998 a seguito del blocco dei cantieri è stato istituito un gruppo di lavoro interministeriale a cui ha partecipato anche la Regione Piemonte per approfondire argomenti e criticità relativi alla progettazione del III valico ferroviario tra Liguria e Piemonte. Nel gruppo è stata riaffermata la validità trasportistica di una nuova linea di attraversamento dell'Appennino da innestare nel nodo genovese in modo da ottenere la massima funzionalità e capacità dell'opera. I lavori si conclusero a fine '98 con l'indicazione di approfondire le soluzioni progettuali del corridoio Genova-Novì Ligure al fine di consentire un'alta capacità di trasporto, in particolare delle merci, sul collegamento da Genova verso Piemonte e Lombardia e le direttrici dei valichi internazionali tra Italia e Paesi Comunitari, in coerenza con le conclusioni emerse dalla verifica governativa dei due ministeri (trasporti e ambiente) nel corso del 1997.

Successivamente nel luglio '99 la IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati ha impegnato il Governo a promuovere la realizzazione del III valico e definendo un idoneo inserimento del tracciato della nuova linea ferroviaria nel territorio piemontese e con il nodo di Genova.

Nello stesso anno, in data 22 ottobre 1999, è stato sottoscritto un protocollo di intesa tra la Regione Liguria, la Provincia di Genova e le Ferrovie dello Stato S.p.A. per la definizione delle priorità e degli indirizzi della progettazione del riassetto complessivo del nodo ferroviario di Genova, comprensivo dell'innesto del "III Valico Ferroviario", in considerazione degli scenari previsionali del traffico merci comunicati dall'Autorità Portuale di Genova.

A seguito delle risultanze della verifica parlamentare è stato elaborato un nuovo progetto che è stato presentato per la procedura di VIA all'inizio del 2000 e in merito il Ministero dell'Ambiente ha interrotto la procedura richiedendo integrazioni nel settembre del 2000.

Nel dicembre 2000 il Ministro dei Trasporti ha indetto una Conferenza di servizi preliminare ai sensi della L. 340/2000, conclusasi il 30.09.2002 con l'approvazione del tracciato da parte di tutti i soggetti pubblici interessati e la formulazione di una serie di prescrizioni per la definizione del progetto e la previsione della sottoscrizione di Protocolli d'Intesa relativi alla cosiddetta "Permeabilità urbana" ed alla "logistica", finalizzati rispettivamente a garantire una serie di interventi attinenti agli attraversamenti urbani della linea storica e la valorizzazione dell'area logistica connessa al porto di Genova del Basso alessandrino.

Tutto ciò, premesso, per quanto concerne il quadro di riferimento Programmatico va innanzitutto evidenziato che la legge 21.12.2001 n° 443 ha delegato il Governo ad individuare le infrastrutture pubbliche e private di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'ambito delle proprie attribuzioni, ha avviato la preparazione di detto Programma raccogliendo le proposte dei Ministeri competenti e delle Regioni.

Successivamente il CIPE con la Deliberazione n° 121 del 21.12.2001 - " Legge obiettivo: 1° Programma delle infrastrutture strategiche" ha individuato ed elencato le infrastrutture prioritarie

Segue testo deliberazione n. 56 - 9903

in data 8 luglio 2003

Pag. 5

nel complesso e suddivise per territorio interessato e gli stanziamenti necessari alla loro realizzazione.

L'opera in oggetto risulta ricompresa nell'elenco contenuto della succitata deliberazione del CIPE tra quelle che interessano il territorio piemontese; riveste quindi un carattere di interesse nazionale oltre che regionale essendo infatti già prevista nei vari atti di programmazione regionale per il territorio del Piemonte quali:

- il Secondo Piano Regionale dei Trasporti approvato con DGR 184-22201 del 1.9.1997
- l'Intesa Istituzionale di Programma fra Regione e Governo approvata dal CIPE il 17.3.2000 e sottoscritta il 22.3.2000
- l'Intesa Generale Quadro fra Regione e Governo sottoscritta il 11.4.2003.

Per quanto riguarda la Pianificazione Regionale l'attuale progetto preliminare, proprio per quanto rappresenta per l'intero sistema delle comunicazioni regionali, è da considerarsi strategico per l'interconnessione con il sistema ligure all'interno delle dorsali di riequilibrio regionali così come sono state individuate dal succitato Piano che, oltre a considerare il problema, in attesa della precisa definizione progettuale, sottolinea l'esigenza di trovare una soluzione.

Nel Piano Regionale dei Trasporti e delle Comunicazioni adottato dalla Giunta regionale con D.G.R. n. 184-22201 del 1 settembre 1997, viene ribadito quanto già previsto nel I Piano Regionale dei Trasporti del 1978, in merito all'importanza strategica dei due corridoi plurimodali Est - Ovest e Nord - Sud, già individuati nel Piano Nazionale dei Trasporti, che per la Regione Piemonte si traducono rispettivamente nelle direttrici:

- Lyon - Frejus - Torino - Milano - Est Europa (Corridoio 5 dell'UE) e
- Porti Liguri-Alessandria - Novara - Sempione - Nord Europa (Ponte dei due mari dell'UE), all'interno della quale rientra il progetto in oggetto.

Relativamente al quadro di riferimento settoriale dei trasporti il progetto risponde alle numerose significative criticità dell'attuale sistema ferroviario dell'area interessata dalla linea che possono essere riassunte nei seguenti punti:

- prossima saturazione delle linee di valico dell'Appennino ligure-piemontese sulle tratte prossime al porto di Genova sia sulla linea succursale dei Giovi
- saturazione della linea arquata Scrivia-Voghera
- bassa velocità commerciale delle relazioni viaggiatori Torino-Genova, a causa delle caratteristiche tecniche e della saturazione delle linee attuali nel tratto di valico appenninico ed in prossimità di Genova.

L'insieme di queste problematiche appare risolvibile solo attraverso la realizzazione di una nuova infrastruttura, quale la galleria di valico, oggetto della attuale valutazione di impatto ambientale.

Dalle verifiche trasportistiche effettuate è stata evidenziata la necessità di sviluppare un'area logistica in grado di svolgere funzioni di retroporto di Genova. In particolare dovranno essere integrate al sistema ferroviario e viario esistente ed alla prevista linea AC le aree smistamento e trattamento delle merci esistenti nel territorio del Basso Alessandrino (Novi S.Bovo, Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Alessandria). In questo contesto è stato previsto nella DGR 11-7332 del 14 ottobre 2002 la predisposizione di un apposito Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 2 luglio 2003, ad eccezione del Comune di Arquata Scrivia.

Nel Piano Territoriale Regionale, all'art. 21 delle Norme di Attuazione si prevede per l'area piemontese, interessata dal progetto presentato (ovvero quello ritenuto migliore dal proponente e quindi sottoposto a valutazione), l'attraversamento di aree definite del "sistema del verde" e con "strutture colturali di forte dominanza paesistica".

E' da sottolineare, però che, poiché la soluzione progettuale presentata è quasi tutta in galleria, le interferenze con le caratteristiche ambientali e paesaggistiche dell'area interessata

sono soprattutto riferite alla realizzazione dei cantieri e delle finestre.

Gli strumenti di pianificazione territoriale del Piemonte considerano il progetto, proprio per quanto esso rappresenta per il sistema delle comunicazioni regionali, come "strategico" per l'interconnessione con il sistema ligure.

Il Piano Territoriale della Provincia di Alessandria, adottato nel 1999 e approvato nel 2002, individua la necessità della realizzazione del terzo valico ferroviario come opera fondamentale per lo sviluppo della piattaforma logistica integrata del sistema portuale ligure. Ampia risulta comunque la fascia di oscillazione nella quale localizzare l'infrastruttura.

Per quanto attiene la Pianificazione urbanistica la linea non è inserita nei Piani Regolatori Generali Comunali, ma in base a quanto sopra espresso, la conformità dell'opera in generale con i due Piani Territoriali, regionale e provinciale è da ritenersi pertanto fuori discussione e risulta compatibile. Si rileva comunque che la localizzazione dei numerosi "campi base", in pratica i villaggi che ospiteranno i lavoratori del cantiere, è spesso tale da interessare aree prive di infrastrutture primarie. Trattandosi di insediamenti destinati a qualche centinaio di abitanti per quasi un decennio è del tutto evidente che dovranno essere allacciati ai pubblici servizi, si dovrà provvedere alla costruzione di strade di accesso mancanti o insufficienti.

Per quanto attiene i vincoli l'infrastruttura interessa aree soggette a vincolo idrogeologico e paesistico ambientale. La realizzazione prevista interferisce direttamente con il Sito d'Importanza Comunitaria "Capanne di Marcarolo" (codice 111180026) e con la Zona di Protezione Speciale "Greto del Torrente Scrivia tra Cassano e Villalvernia" (codice 111180004), individuati ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (Direttiva Habitat) e della Direttiva 79/409/CEE (Direttiva Uccelli) per la costituzione della Rete Natura 2000. Pertanto come previsto dalla vigente normativa in materia, deve essere sviluppata la Valutazione d'Incidenza ai sensi dell'art. 6 della Direttiva Habitat e dei suoi recepimenti nazionali (D.P.R. 357/97) e regionali (regolamento 16 novembre 2001, n. 16/R) per la quale deve essere richiesta la specifica procedura. La procedura infatti non viene "assorbita" dalla VIA, così come erroneamente affermato dal proponente nella documentazione presentata, ma costituisce uno degli elementi per la valutazione dell'opera, specificamente riferito alle valenze naturalistiche dei Siti della Rete Natura 2000.

Per quanto attiene il quadro di riferimento progettuale il progetto preliminare della linea A,C. risulta sostanzialmente coerente con le indicazioni di tracciato approvate nel 2002 al termine della Conferenza dei servizi istruttoria del Ministero dei trasporti e delle Infrastrutture, nell'ambito della quale la Regione Piemonte si era espressa favorevolmente con prescrizioni ai fini della definizione del progetto dell'opera.

In ottemperanza alle prescrizioni definite specificamente richieste dalla Regione Piemonte e recepite nelle conclusioni della succitata Conferenza di servizi, nel nuovo progetto:

- è stata eliminata la finestra di Borlasca e l'interconnessione di Rigoroso;
- sono state abbassate le livellette della linea in località Barbellotta, nel comune di Serravalle Scriva portando la linea in galleria naturale;
- è stata abbassata la linea in località Moriassi (Arquata Scrivia) di 3 metri circa con conseguente riduzione del rilevato;
- sono stati ridotti i depositi sul Rio Traversa da 1,5 milioni di m<sup>3</sup> a 0,5 milioni di m<sup>3</sup>;
- è stato ricollocato il deposito La Costa che interferiva con l'area dei cosiddetti Calanchi;
- è stata prevista la "circonvallazione" ferroviaria di Novi e Pozzolo Formigaro prevalentemente in galleria e l'innesto sulla linea all'ingresso di Tortona;
- sono stati definiti nuovi siti di reperimento degli inerti.

Segue testo deliberazione n. 56 - 9903

in data 8 luglio 2003

Pag. 7

Sono state, altresì, svolte ulteriori campagne geognostiche nel 2001-2002 sia per la galleria di valico che per la parte esterna, tuttavia i sondaggi geognostici e piezometrici, realizzati e in corso, non consentono di escludere a priori interferenze con eventuali acquiferi sotterranei già sfruttati oppure riserve d'acqua attualmente sconosciute.

Si rileva inoltre che gli elaborati riferiti alle opere connesse presentano una progettazione molto superficiale, carente è anche la definizione dei tipi di convogli che si intende utilizzare per la linea e la ripartizione giornaliera dei treni, informazioni fondamentali per poter commisurare la progettazione di alcuni interventi di mitigazione.

Nel S.I.A. la descrizione degli interventi di disalveo dello Scrivia è delineata in modo non esaustivo, sia rispetto alle modalità operative, sia rispetto alle cubature di prelievo degli inerti, previste lungo l'intera fascia d'alveo. In particolare non viene descritto il decorso fluviale post-operam, considerando essenzialmente le problematiche di carattere idraulico.

Nell'attuale soluzione non vengono esaustivamente approfondite le modalità di realizzazione delle gallerie artificiali nella tratta di pianura tra Novi Ligure e Pozzolo Formigaro, per cui si fa solo cenno alla realizzazione di by-pass monte e valle per la circolazione idrica sotterranea. Per i depositi definitivi Castagnola e la Costa-Rigoroso, nonché l'incolazione dei rii Lavandaia e Traversa le previste attività di regimazione e sistemazione idraulico-strutturale comportano un'eccessiva modificazione morfologica delle incisioni vallive e degli alvei interessati dagli interventi.

Per quanto attiene il progetto dell'elettrodotto a 132 kV, per il quale peraltro non è stata attivata la specifica procedura di VIA, manca una valutazione delle possibili alternative di tracciato.

Per quanto riguarda le attività di cantiere la mancata individuazione di tutta una serie di importanti elementi e quantificazioni dei fabbisogni porta a una progettazione a livello di fattibilità e solo in qualche caso di massima. Non vengono infatti quantificati i fabbisogni elettrici ed idrici, non vengono individuati i corpi idrici ricettori degli scarichi qualora non potessero essere realizzati gli allacciamenti alla rete fognaria esistente, non vengono individuate le tipologie dei rifiuti prodotti.

Per quanto concerne il Quadro di Riferimento ambientale manca un vero e proprio inquadramento di area vasta, comprensiva dell'opera principale e di tutte le opere connesse funzionali e indispensabili alla realizzazione dell'opera stessa.

In specifico sono superficialmente indicati ed in ogni caso sottostimati gli impatti riconducibili alle opere connesse che, essenzialmente realizzate in superficie, sono quelle che costituiscono la maggiore fonte di impatto ambientale per una zona che, per larghi tratti conserva ancora caratteristiche naturali buone o, addirittura di pregio (zona appenninica).

Va rilevato che il complesso delle opere per la realizzazione della linea ferroviaria AC interessa numerose aree di pregio naturalistico per le quali si ritiene che non siano state sufficientemente indagate tutte le sensibilità e vulnerabilità e pertanto non siano state di conseguenza progettate tutte le necessarie misure di mitigazioni per non comprometterne la valenza ambientale e garantirne l'effettiva tutela, anzi in alcuni casi si ritiene che la fase di costruzione possa comprometterne irrimediabilmente la qualità.

Le problematiche ambientali connesse con il traffico indotto prevedibile nella zona interessata dai lavori di costruzione nonché le criticità dei siti di cava, di discarica temporanea e di cantiere individuati in progetto, erano già state chiaramente delineate nella DGR 30-5-2000 n° 1-126, ma nei nuovi elaborati presentati in alcuni casi non è stato tenuto in conto quanto già rilevato in precedenza in merito all'impatto ambientale su siti per i quali erano già state richieste approfondite verifiche di fattibilità o addirittura era stata richiesta l'esclusione e lo studio di soluzioni alternative (ad esempio per il ritombamento dello smarino in impluvi naturali in vallette chiuse, o in zone di dissesto, o lungo corsi d'acqua, come ad esempio lungo il Rio delle Lavandaie). Molti di questi siti "a rischio" vengono ripresentati nella stessa configurazione o con modestissime, insignificanti modifiche.

Nella individuazione dei siti di cantiere, di quelli di cava per il reperimento inerti o di discarica temporanea degli smarini di galleria, la scelta localizzativa è, in parecchi casi, caduta su aree il cui utilizzo è quantomeno sconsigliabile se non a "rischio" (aree vulnerabili, siti di pregio naturalistico, area parco).

In definitiva, allo stato attuale della normativa e regolamentazione, tenuto conto di tutta la documentazione presentata, di quanto emerso nel corso dell'istruttoria regionale a cui ha fornito supporto tecnico - scientifico l'ARPA, delle osservazioni pervenute dal pubblico a seguito del deposito del progetto, di quelle formulate nelle sedute della Conferenza di Servizi e dei contributi scritti pervenuti nel corso dell'intero iter regionale si evidenzia, quanto segue:

la linea ferroviaria AC Genova- Torino/Milano Terzo valico dei Giovi risulta strategica al fine del riassetto dei trasporti e della mobilità piemontese, ed in particolare come opera indispensabile per:

- il riequilibrio del trasporto delle merci dalla gomma al ferro;
  - adeguare la potenzialità del collegamento ferroviario lungo la direttrice europea Nord-Sud che colleghi efficacemente i porti Liguri ed in particolare il porto Genova con il Nord Europa
  - consenta lo sviluppo di un'ampia area logistica nel basso Alessandrino con funzioni di retroporto.
  - consentire alla Regione Piemonte di svolgere il ruolo di cerniera delle comunicazioni nel quadrante nord-ovest italiano rispetto ai nuovi assetti internazionali.
- il tracciato della linea così come proposto nel progetto è quello per il quale la Regione Piemonte e gli Enti Locali interessati avevano già espresso parere favorevole con prescrizioni a conclusione della Conferenza dei servizi istruttoria del Ministero dei Trasporti;
- non tutte le prescrizioni a suo tempo espresse hanno ricevuto adeguata ottemperanza e pertanto ai fini di pervenire alla compatibilità ambientale dell'infrastruttura in oggetto si ritiene necessario che in sede di progettazione definitiva debbano essere recepite insieme a quelle ulteriormente definite nel corso dell'istruttoria regionale appena conclusa.

Le prescrizioni di seguito dettagliate devono essere considerate quali indefettibili condizioni per la realizzazione del complesso delle opere in progetto.

#### Approfondimenti ed adeguamenti progettuali:

- dovrà essere adeguatamente sviluppata la documentazione relativa alla valutazione d'incidenza per i siti di importanza comunitaria interessati dal progetto e dovrà essere attivata la specifica procedura secondo la normativa vigente. E inoltre:

- ai fini della valutazione di incidenza dovranno essere presi in considerazione tutti gli elementi naturali che sono interferiti dal progetto, al fine di evitare di sottostimare l'entità degli impatti prodotti, in particolare sulle componenti faunistiche, ma anche su quelle vegetazionali;

- per quanto riguarda la Zona di Protezione Speciale "Greto dello Scrivia", si sottolinea il fatto che lo studio del proponente riporta ancora la vecchia perimetrazione e pertanto dovrà essere aggiornata con quella approvata nel mese di luglio 2002;

- dovranno essere chiarite se e quali interferenze potranno avere gli adeguamenti della S.P. 160, previsti a confine del SIC Capanne di Marcarolo;

- dovrà essere svolto lo studio di incidenza ecologica approfondito sugli impatti del Cantiere base CBP1 ricadente all'interno del biotopo "Capanne di Marcarolo con particolare riferimento alla presenza della colonia di chirotteri (specie incluse nella Direttiva habitat) e degli effetti di inquinamento acustico, termico, atmosferico e luminoso sulla fauna terrestre; di inquinamento

Segue testo deliberazione n. 56 - 9903

in data 8 luglio 2003

Pag. 9

idrico e di alterazione degli scambi ecologici sull'ecosistema ripariale e acquatico del Lemme. Lo studio dovrà considerare anche ipotesi alternative di localizzazione e di mitigazione, approfondendo in particolare l'ipotesi di utilizzo delle aree e delle strutture esistenti dell'ex-cartiera ubicata immediatamente a nord del campo base, provvedendo al recupero finale di questo sito degradato;

- dovranno essere stabilite ulteriori azioni di compensazione, specifiche per gli habitat e le specie animali oggetto di alterazione e di disturbo, poiché le compensazioni proposte nello studio, ripristini e monitoraggi ambientali, sono attività già obbligatorie per legge, nel caso della presente opera;
- dovranno essere studiate alternative di localizzazione ai siti di cava e di deposito in aree naturali (Val Lemme), boscate e interessate da formazioni geomorfologiche peculiari (calanchi) la cui genesi è legata alla presenza di un substrato marnoso facilmente erodibile, in particolare:
  - dovrà essere eliminato il progetto della Cava denominata Imperatore e del cantiere base, interferenti sul SIC e area protetta Capanne di Marcarolo
  - dovrà essere verificata la possibilità di conferire nel sito dell'ex-cava Cementir l'intera cubatura di circa 3 milioni di metri cubi considerata come capacità massima di stoccaggio, considerando l'ipotesi di evitare o limitare il ricorso al riempimento dei depositi definitivi Castagnola e La Costa e di utilizzare mezzi di trasporto alternativi a quelli su strada, es. mediante teleferiche provvisorie;
  - il deposito La Costa così come progettato, sconvolgerebbe permanentemente le peculiari caratteristiche geomorfologiche della valle, i calanchi, per cui, nel caso venisse riproposto il progetto attuale di deviazione del Rio Traversa e deviazione dei suoi affluenti, il progetto dovrà essere supportato da uno studio di dettaglio del fenomeno franoso (con realizzazione di indagini geognostiche) e del bacino del Rio Lavandaia e da una valutazione delle possibili interferenze (nel breve e nel lungo termine) delle opere in progetto con l'attività del fenomeno franoso e la dinamica torrentizia;
  - per il DDP1. Deposito definitivo Castagnola, dovrà essere considerata come ipotesi alternativa di depositare gli inerti in una zona già manomessa collocata in sinistra idrografica del rio Traversa a valle dell'area individuata in progetto, provvedendo ad un addossamento degli inerti sul versante sinistro in modo da evitare modificazioni al corso del rio Traversa ed al versante destro interessato da fenomeni di instabilità. Tale soluzione consentirebbe di non alterare la conformazione ed il reticolo idrico della valle e comporterebbe un minor disturbo alla popolazione (allontanamento da insediamenti di Castagnola), al paesaggio (posizione più defilata), all'ecosistema (conservazione dell'assetto naturale del rio Traversa e interferenza con formazioni arboreo-arbustive di minor pregio). Si dovrà considerare altresì l'ipotesi di utilizzare quest'area manomessa in funzione esclusivamente di stoccaggio temporaneo o di stoccaggio definitivo di un volume di inerti inferiore a quello dichiarato in progetto, mediante il conferimento nel sito dell'ex-cava Cementir di una quota maggiore di inerti;
- il dimensionamento delle opere di sistemazione previste in corrispondenza della frana della Carbonasca dovrà essere effettuato sulla base di uno studio del fenomeno franoso stesso, che raccolga ed interpreti le risultanze delle indagini geognostiche previste dal progetto;
- dovrà essere svolta un'attenta analisi sulle possibilità di interferenza dell'opera, all'interno delle Argilliti a Palombini, con "inclusi ofiolitici" ad elevato contenuto di minerali asbestiformi e dovranno essere definite le modalità operative da attuare qualora venga rilevata la presenza di fibre asbestiformi nello scavo e qualora lo smarino sia da considerare un rifiuto a seguito del rilevamento di sostanze in concentrazione superiore a quelle ammissibili;

- dovrà essere redatto, ai sensi della L.R. 30/1999, un organico Piano di reperimento degli inerti, così come previsto per le grandi infrastrutture d interesse pubblico che dovrà contenere:
  - previsione del bilancio dei materiali, comprensivo delle quantità da mettere in opera, di provenienza interna ai cantieri ed esterna nonché dei volumi di smarino da mettere in discarica mineraria;
  - ottimizzazione del riutilizzo dello smarino, in quanto l'attuale previsione di reimpiego pare insufficiente; né chiaramente individuata la localizzazione di impiego;
  - la previsione di scavo in alveo deve essere avvalorata da una tempistica di intervento compatibile con le necessità dei cantieri;
  - indicazione dei quantitativi da alveo che evidenzia se sono alternativi o integrativi rispetto ai volumi individuati per le cave di prestito proposte;
  - per quanto riguarda il reperimento di materiale per il ballast dovrà essere previsto il riempimento fino a piano campagna originario delle 3 cave di prestito utilizzando materiali da smarino non inquinati; nei confronti dei siti di ex-cava, proposti per il conferimento dei materiali di smarino, dovrà essere operato un approfondimento circa la posizione amministrativa degli stessi;
- per quanto riguarda la riqualificazione ambientale della ex Cava Cementir dovrà essere realizzato un piccolo bacino di biofiltrazione avente funzione di vasca di decantazione, nonché di parziale trattamento delle acque di scolo;
- con riferimento ai previsti stoccaggi di materiali in fascia A e B del P.A.I. dovranno essere svolti studi che dimostrino che l'intervento non modifica l'assetto morfologico e idraulico, secondo quanto previsto dagli artt. 29 e 30 delle Norme di attuazione del P.A.I. ;
- per quanto riguarda il cantiere in prossimità delle fasce fluviali dello Scrivia, dovranno essere effettuate le opportune verifiche idrauliche per accertare le condizioni di rischio ed eventualmente valutare l'opportunità di modificare l'ubicazione del cantiere stesso.
- relativamente alle caratteristiche di sismicità dell'area si fa presente che le successive fasi progettuali dovranno far riferimento all'Ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri n. 3274/2003;  
dovranno essere se possibile individuate alternative alla viabilità di accesso al cantiere CBP e alla zona di risagomatura del Torrente Scrivia (a monte ponte Vocemola), in quanto risulta interamente in alveo e transiterebbe su una banca arginale in concessione a privati, seriamente compromessa dalle recenti alluvioni. In zona esiste già una variante stradale (temporanea) in sponda destra del Torrente Scrivia, con guado a valle del ponte Varicella, che si ritiene che possa essere riutilizzata;
- per l'adeguamento della S.P. 161, l'infrastruttura viaria dovrà essere messa in condizioni di sicurezza indipendentemente dallo stato manutentivo dei corsi d'acqua. Pertanto le verifiche idrauliche dovranno essere riformulate in assenza della risagomatura proposta, della quale tra l'altro non è stata trovata individuazione in progetto. Dovranno in specifico essere rivisti i calcoli di portata dei rii minori, riportati in relazione e dovrà essere riformulato il dimensionamento degli attraversamenti in funzione della reale condizione di corrente (lenta -veloce);
- dovranno essere fornite indicazioni in merito al rio in fregio alla SP 160 che verrebbe interessato dai lavori di allargamento della sede viaria e dovrà essere analizzata l'interferenza delle opere di sistemazione al piede della frana "Carbonasca" con il Torrente Carbonasca;
- per gli adeguamenti e rifacimenti degli attraversamenti (T. Lemme, T. Neirone), le verifiche idrauliche, dovranno essere condotte in allineamento alla direttiva 4 del PAI richiamata in

Segue testo deliberazione n. **56 - 9903**

in data 8 luglio 2003

Pag. 11

precedenza, analizzando i dissesti areali individuati dal PAI stesso, i Piani Regolatori Comunali (se i relativi quadri del dissesto risultano già condivisi dalla Regione);

- dovrà essere predisposto un Piano di approvvigionamento idrico alternativo, per poter essere in grado di intervenire tempestivamente qualora i lavori comportassero un depauperamento delle risorse a danno delle popolazioni locali;
- dovrà essere predisposta una tavola con individuazione del reticolo idrico interessato dalle opere (sia di tracciato sia correlate), utile al fine verificare le proprietà degli stessi (pubblici - demaniali / privati);
- per venute d'acqua significative e persistenti che dovessero essere intercettate in corso d'opera, dovranno essere previsti sistemi di captazione e convogliamento, mediante idonee opere di collettamento all'esterno e, in seguito ai necessari ed opportuni controlli qualitativi, vengano destinate al riuso;
- dovrà essere effettuato un esame particolareggiato delle infrastrutture afferenti al servizio idrico integrato;
- dovrà essere progettata la nuova struttura viaria di collegamento del CBP1 con CSP3;
- le modifiche previste alla viabilità di via del Vapore (comune di Arquata Scrivia) in accesso al Campo Base C.B.P.3, dovranno escludere l'interessamento dell'acquifero contaminato, già oggetto di interventi di messa in sicurezza, bonifica e ripristino ambientale ai sensi dell'art. 17 del D.lgs. 22/97 e del D.M. 471/99 del sito denominato "rio Campora". Le lavorazioni stradali previste non dovranno provocare alcuna modifica della superficie piezometrica e in fase di esercizio dovrà essere prevista un'impermeabilizzazione della piattaforma stradale tale da impedire ad inquinanti oleosi sversati accidentalmente di incrementare i livelli di inquinamento del terreno in profondità. I piezometri già presenti e la posizione dei tratti filtranti forniscono sufficienti garanzie per impostare uno studio di dettaglio;
- dovrà essere valutato l'impatto del nuovo elettrodotto 132 kV di allacciamento della Sottostazione elettrica di Castagnola che attraversa un versante montano boscato al confine con la Liguria sulle formazioni boscate.
- si richiede di verificare coi singoli Comuni l'opportunità o meno di mantenere i siti di cantiere ormai urbanizzati, riportando quindi la eventuale prosecuzione del loro utilizzo al termine del cantiere nella normale programmazione urbanistica comunale, che potrà valutare liberamente la possibilità di utilizzare tali aree ormai "di completamento", secondo la definizione corrente, per la previsione di future destinazioni, nel rispetto ovviamente sia dei vincoli e delle limitazioni eventualmente presenti sia degli indirizzi, ormai pienamente vigenti, del Piano Territoriale Provinciale;
- al fine di ottenere la disponibilità ed il mutamento di destinazione d'uso di terreni comunali gravati dal vincolo di uso civico eventualmente interessati dall'intervento, è necessario espletare gli accertamenti previsti nonché produrre la documentazione come di seguito analiticamente specificato:
  - verifica dello stato possessorio attuale dei beni civici interessati dalle opere
  - elenco dei fogli di mappa e delle particelle interessate dagli interventi con la specificazione della superficie di occupazione permanente e/o temporanea;
  - cartografia su base catastale delle aree oggetto dell'intervento con evidenziato il tracciato di progetto ed i mappali gravati da uso civico interessati dallo stesso;

Ulteriori interventi di mitigazione:

- per quanto attiene alle attività di cantiere, dovrà essere completato il quadro degli impatti indotti riconducibili alla fase di realizzazione e conseguentemente dovranno essere individuate e progettate tutte le misure di mitigazione necessarie a contenere in particolare gli effetti negativi. Relativamente a cantieri operativi, cantieri di servizio e campi base :
  - dovranno essere verificati il numero e l'ubicazione dei cantieri e dei campi base valutando tra diverse alternative e verificandone l'ubicazione anche in funzione degli strumenti urbanistici;
  - dovranno essere specificate la tipologia e le possibili fonti di approvvigionamento idrico e le relative quantità presunte;
  - dovrà essere previsto un Piano degli interventi e dei provvedimenti da adottarsi in caso di contaminazione delle acque superficiali o sotterranee per sversamento accidentale di oli e idrocarburi in genere, nonché aree appositamente dedicate per lo stoccaggio di materiali potenzialmente inquinanti, redigendo il dovuto Piano di Sicurezza;
  - dovrà essere valutato e quantificato, per ogni singolo cantiere, il traffico indotto e le eventuali sinergie tra cantieri e con il contesto circostante e dovranno essere predisposte tutte le opportune misure di contenimento dell'impatto dovuto ai percorsi utilizzati e alla loro lunghezza, ma anche in termini di polveri e di rumore;
- dovrà essere posta maggiore attenzione agli effetti dei rilevati, delle trincee e delle dune antirumore sull'andamento morfologico del reticolo drenante e irriguo e di come tale reticolo viene interessato dalle acque di scarico della piattaforma, al fine di mitigarne gli impatti;
- dovranno essere valutati gli effetti di riduzione delle aree di laminazione delle piene, indotti dalle aree di cantiere, in considerazione dei dissesti PAI, dei dissesti riportati dai piani regolatori comunali (se condivisi dalla Regione) e della pericolosità dei siti;
- dovranno essere poste in opera tutte le misure necessarie a contenere l'impatto esercitato dall'insieme trincee-galleria artificiale, per prevenire criticità legate a rigurgiti a monte delle opere, limitazioni o diversioni del flusso idrico sotterraneo;
- l'individuazione planimetrica di tutti i cantieri dovrà consentire di evidenziare l'esatta posizione degli stessi nei confronti dei corsi d'acqua presenti;
- dovranno essere definiti la natura e l'entità del rischio di impoverimento delle portate del rio Barca, affluente di destra Lemme nei pressi di Voltaggio, derivante dai lavori di scavo del tunnel principale;
- dovranno essere previste misure di salvaguardia per evitare che le attività del cantiere e il fronte avanzamento lavori interferiscano o degradino i corsi d'acqua esistenti nell'area interessata ed in particolare è richiesta attenzione rispetto a:
  - possibile degrado del Fosso Pradella derivante da attività del cantiere operativo Moriassi e del fronte di avanzamento lavori sul rilevato della linea;
  - interferenze del tracciato e dei cantieri Pernigotti e San Bovo con il rio Gazzo;
  - interferenze della linea con la rete irrigua della piana di Novi Ligure;
- dovranno essere valutate le possibili interferenze della cava apri e chiudi San Guglielmo 2 con la fascia A del torrente Scrivia;
- dovranno essere previste misure per impedire, in fase di cantiere e di approntamento della strada a servizio della cava San Guglielmo 2, il danneggiamento dell'esistente monumentale filare di pioppi;

Segue testo deliberazione n. 56 - 9903

in data 8 luglio 2003

Pag. 13

- dovranno essere previste le misure per garantire la permeabilità faunistica e ridurre la recisione del corridoio ecologico 75 in comune di Arquata Scrivia (località Libarna);
- dovranno esse previste misure di contenimento degli impatti sull'ecosistema del torrente Lemme in corrispondenza dei lavori di costruzione del nuovo ponte sulla SP160 in località Maddalena di Gavi, quali la riduzione allo stretto indispensabile della fascia di ingombro in fase di cantiere utilizzando la stessa per le piste di cantiere, l'esecuzione dei tagli alla vegetazione strettamente necessari all'apertura del varco, la realizzazione dei lavori in periodi di magra, la deviazione dei filoni principali della corrente per impedire intorbidamenti e contaminazioni delle acque, la conservazione della morfologia naturale dell'alveo e delle sponde, il recupero con tecniche di ingegneria naturalistica delle aree interferite dal cantiere;
- dovranno essere definite misure per conservare la continuità ecologica del piccolo rio collinare interferito nella costruzione della strada di accesso alla finestra Rigoroso che collega i soprastanti boschi collinari con il fondovalle Scrivia.

#### Monitoraggi

A corredo del progetto definitivo dovrà essere redatto un dettagliato Piano di monitoraggio che dovrà prevedere tre fasi distinte: stato ante-operam, controllo in corso d'opera e controlli post operam in fase di esercizio.

Analogamente a quanto già effettuato per la realizzazione di altre grandi infrastrutture, i progetti di monitoraggio ambientale, le metodiche analitiche che si prevede di utilizzare, nonché le modalità attuative e le tempistiche delle attività di monitoraggio, dovranno essere concordati nel dettaglio con i Settori Regionali e Provinciali competenti per materia e con ARPA Piemonte.

Le attività di monitoraggio dovranno essere definite in modo tale da consentire:

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

Il progetto di monitoraggio ambientale dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

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

Il sistema di monitoraggio dovrà essere comunque orientato alla valutazione degli impatti specifici e prevedibili per ogni attività, fase di lavorazione o tipologia di cantiere o insediamento. Dovrà inoltre dare conto dell'impatto complessivo per ambiti territoriali significativi o omogenei.

In riferimento ai presupposti per l'intesa sulla localizzazione dell'opera nel suo complesso, comprensiva di tutte le opere connesse di cui all'art. 3 comma 5 del D.lgs. 190/02, a seguito di quanto emerso negli incontri svoltisi nel corso dell'istruttoria regionale nell'ambito della quale sono stati sentiti i Comuni interessati, si rileva che la linea non è inserita nei Piani Regolatori Generali Comunali, ma risulta conforme alle specifiche indicazioni contenute nei due Piani Territoriali, regionale e provinciale, pertanto l'opera nel suo complesso può ritenersi sostanzialmente compatibile.

In merito alla realizzazione dell'opera la Regione Piemonte in data 2 luglio 2003 ha firmato con gli Enti locali quattro Protocolli d'intesa, dei quali resta comunque autentica interprete dei contenuti, i cui testi sono allegati alla presente delibera relativi a:

- Valorizzazione dell'area logistica della valle Scrivia;
- Interventi sulla permeabilità urbana con i comuni di Novi Ligure e Serravalle Scrivia;
- Interventi correlati allo studio del nuovo tracciato a Tortona

Si dà atto che con il Comune di Pozzolo Formigaro è stato concordato il contenuto del Protocollo d'Intesa che verrà successivamente sottoscritto dalle parti.

Quanto sopra premesso, i relatori propongono alla Giunta Regionale di inviare le considerazioni e le valutazioni sopra espresse al Ministero dell'Ambiente ed al Ministero delle Infrastrutture per il seguito di competenza.

La Giunta Regionale, condividendo le argomentazioni del Relatore;

visto l'art. 6 della L. 349/86;  
visti il D.P.C.M. 377/88 e s.m.i. e il DPCM 27.12.988 s.m.i.;  
vista la L. 109/1994 e s.m.i.;  
vista la L.R. 40/98;  
vista la L. 443/2001;  
visto il D.lgs 190/2002;

con votazione espressa nei termini di legge, unanime,

#### delibera

- di esprimere ai sensi e per gli effetti dell'art. 6 della L. 349/86, nell'ambito della procedura normata dalla L. 443/2001 e dal d.lgs 190/2002, parere favorevole sul progetto preliminare di "Tratta A.C. Milano Genova - Terzo Valico" da localizzarsi nei comuni di Voltaggio, Fraconalto, Gavi, Serravalle Scrivia, Arquata Scrivia, Novi Ligure, Pozzolo Formigaro, Tortona e Carrosio, presentato da ITALFERR S.p.A. con sede legale a Roma via Marsala 53/67, anche a fronte della strategicità della linea ferroviaria, richiedendo al contempo ai fini della compatibilità ambientale per la realizzabilità dell'opera che vengano recepiti tutti gli approfondimenti e i conseguenti adeguamenti per le successive fasi progettuali, nonché le ulteriori mitigazioni e venga redatto un idoneo piano di monitoraggio, concordato con questa Regione e con ARPA così come evidenziato in premessa;
- di ritenere, ai sensi dell'art. 3, comma 5 del D.lgs 190/02 che sussistano i presupposti per l'intesa sulla localizzazione per la quale si dà mandato al Presidente, così come previsto dalla normativa;
- di approvare le considerazioni e le valutazioni espresse nelle premesse della presente deliberazione ed in particolare:
  - di richiedere la soppressione della cava Imperatore,
  - di ripermire il cantiere base interferente il SIC "Capanne di Marcarolo",
  - di predisporre un progetto di acquedotto alternativo da realizzare prontamente qualora venissero accertate possibili interferenze con gli acquiferi afferenti la rete idrica esistente;
  - di provvedere all'adeguamento o alla realizzazione della viabilità di cantiere ex-ante inizio attività;
- di richiedere di destinare il 5% dell'importo complessivo dell'opera da destinarsi a misure di compensazione attraverso interventi mirati in funzione degli impatti prodotti sia in fase di cantierizzazione che di esercizio della nuova linea AC;
- di allegare, come parte integrante del presente atto il Protocollo d'intesa e gli Accordi di programma di seguito elencati, dando atto che i contenuti degli stessi costituiscono prescrizioni inderogabili e condizionanti il parere regionale.

Segue testo deliberazione n. 56 - 9903

in data 8 luglio 2003

Pag. 15

Protocollo d'intesa per la valorizzazione dell'area logistica della Valle Scrivia e dell'alessandrino;

Accordo tra la Regione Piemonte, la Provincia di Alessandria, il comune di Novi Ligure per la realizzazione degli interventi necessari per consentire il miglioramento della permeabilità della linea storica Torino-Genova e Novi Ligure- Tortona nel comune di Novi Ligure

Accordo tra la Regione Piemonte, la Provincia di Alessandria, il comune di Serravalle Scrivia per la realizzazione degli interventi necessari per consentire il miglioramento della permeabilità della linea storica Torino - Genova e Novi Ligure- Tortona nel comune di Serravalle Scrivia;

Accordo tra Regione Piemonte e il Comune di Tortona per la definizione degli interventi correlati allo studio del nuovo tracciato del quadruplicamento della tratta Tortona - Voghera nel territorio del Comune di Tortona.

- di inviare, il presente parere e le valutazioni espresse al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il prosieguo dell'iter procedurale di competenza.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul B.U. della Regione Piemonte ai sensi dell'articolo 65 dello Statuto e dell'articolo 14 del D.P.G.R. n. 8/R/2002.

(Omissis)

Il Presidente  
della Giunta Regionale  
Enzo GHIGO

Direzione Affari Istituzionali  
e Processo di Delega  
Il funzionario verbalizzante  
Roberta BUFANO

Estratto dal libro verbali delle deliberazioni assunte dalla Giunta Regionale in adunanza 8 luglio 2003.

rs/H