



CITTA' DI NOVI LIGURE
2° SETTORE – SEGRETERIA LAVORI PUBBLICI

Pec. prot. n.

/da citare nella risposta

Novi Ligure, 19 aprile 2016

Spett. le Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie Div.2 – Infrastrutture Ferroviarie contratto di programma
Via G. Caraci, 36
00157 – ROMA
Pec: dq.tf@pec.mit.gov.it

Spett.le Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Direzione generale per le valutazioni ambientali Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 – ROMA
Pec: DGSalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Oggetto: Deliberazione C.C. n. 8 del 18/04/2016 - Linea ferroviaria AV/AC Terzo Valico dei Giovi Infrastruttura strategica di interesse nazionale ai sensi dell'art. 1 L. n. 443/2001. Progetto definitivo variante dell'interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt e studio di impatto ambientale.

Si trasmette, allegata alla presente, deliberazione di Consiglio Comunale n. 8 adottata in data 18 aprile 2016, pari oggetto, auspicando l'accoglimento delle osservazioni ivi espresse.

Distinti saluti.

IL DIRIGENTE
Settore Lavori Pubblici - Ambiente
(Dott. Ing. Paolo Ravera)

M.Infr.T.V./EA/md

Via A. Gramsci, 11
Tel. 0143 772312 - Fax 0143 772367
e-mail p.ravera@comune.noviligure.al.it
<http://www.comune.noviligure.al.it/>
PEC : protocollo.novi.ligure@cert.ruparpiemonte.it

Copia

N. 8 del Registro Delibere

Città di Novi Ligure

Alessandria

Verbale di deliberazione Consiglio Com.le

Oggetto: LINEA FERROVIARIA AV/AC TERZO VALICO DEI GIOVI
INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI INTERESSE NAZIONALE AI SENSI
DELL'ART. 1 L. N. 443/2001. PROGETTO DEFINITIVO VARIANTE
DELL'INTERCONNESSIONE DI NOVI LIGURE ALTERNATIVA ALLO
SHUNT E STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE.

L'anno 2016 addì 18 del mese di Aprile alle ore 18.35 , in seguito a convocazione disposta con invito scritto e relativo ordine del giorno notificato ai singoli Consiglieri, si è riunito il Consiglio Comunale, in sessione Straordinaria seduta Pubblica di Prima convocazione.

Fatto l'appello nominale risultano presenti:

<i>Cognome e Nome</i>	<i>Qualifica</i>	<i>Presente</i>	<i>Cognome e Nome</i>	<i>Qualifica</i>	<i>Presente</i>
MULIERE Rocchino	Sindaco	SI			
GUALCO Daniele	Consigliere	SI	NEGRO Stefano	Consigliere	NO
ANDRONICO Francesco	Consigliere	SI	MOTTA Bruno	Consigliere	SI
SCIUTTO Martina	Consigliere	SI	MANFREDI Dilva	Consigliere	SI
LOLAICO Alfredo	Consigliere	SI	GARASSINO Enzo	Consigliere	SI
BIGLIERI Sonia	Consigliere	SI	CASCARINO Carmine	Consigliere	SI
GALLO Fabrizio	Consigliere	SI	ZIPPO Lucia	Consigliere	NO
CHIRICO Giacomo	Consigliere	SI	CUCCURU Costanzo	Consigliere	SI
BERTOLI Marco	Consigliere	NO	PORTA Maria Rosa	Consigliere	SI

Totale presenti 14

Totale assenti 3

Assiste il Segretario Generale Sig. LO DESTRO Angelo.

Constatato il numero legale degli intervenuti, assume la presidenza il Sig. SCIUTTO Martina e sull'oggetto iscritto all'ordine del giorno il Consiglio Comunale adotta la seguente deliberazione:

CITTÀ DI NOVI LIGURE

Provincia di Alessandria

Deliberazione di Consiglio Comunale N. 8 in data 18/04/2016

Ufficio proponente: Segreteria Amministrativa - Lavori Pubblici

Proposta di deliberazione N. 14

OGGETTO: LINEA FERROVIARIA AV/AC TERZO VALICO DEI GIOVI INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI INTERESSE NAZIONALE AI SENSI DELL'ART. 1 L. N. 443/2001. PROGETTO DEFINITIVO VARIANTE DELL'INTERCONNESSIONE DI NOVI LIGURE ALTERNATIVA ALLO SHUNT E STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE.

Sono presenti il Vice Sindaco Broda e gli Assessori Bergaglio, Gabriele, Serra e Tedeschi.

L'Ing. Ravera richiamata l'illustrazione fatta nella seduta del 14 n.s. espone sinteticamente le maggiori criticità evidenziate nel documento che si propone di approvare.

Arrivano i Consiglieri Negro e Zippo; i presenti sono 16.

Intervengono i Consiglieri Cuccuru e Porta, ai quali risponde l'Assessore Serra.

Durante l'intervento sopraggiunge il Consigliere Bertoli, pertanto i presenti sono 17.

Interviene nuovamente il Consigliere Porta per l'illustrazione della propria posizione e successivamente i Consiglieri Cascarino, Motta, Andronico, Lolaico, Bertoli, Garassino, Gallo, Motta e Cuccuru.

Escono dall'aula in quanto non parteciperanno alla votazione i Consiglieri Gallo, Chirico e Zippo, i presenti sono 14.

Interviene il Consigliere Bertoli che annuncia che non parteciperà alla votazione del documento presentato dai Consiglieri Porta e Cuccuru. Si allontana pertanto dall'aula; i presenti sono 13.

Intervengono il Sindaco e il Consigliere Porta.

Tutti gli interventi sono riportati nel verbale di seduta.

Si procede quindi alla votazione del documento presentato dai Consiglieri Porta e Cuccuru allegato sub. B, che ottiene il seguente risultato:

Presenti	n.	13
Votanti	n.	13
Favorevoli	n.	2 (Cuccuru, Porta)
Contrari	n.	11

Il documento viene pertanto respinto.

Rientra il Consigliere Bertoli; i presenti sono 14.

Il Consiglio Comunale passa, quindi, alla votazione della proposta di Deliberazione e del relativo allegato.

A seguito delle operazioni di voto, effettuate in forma palese, il Presidente proclama il seguente risultato:

Presenti	n.	14
Votanti	n.	14
Favorevoli	n.	10
Contrari	n.	4 (Cuccuru, Porta, Bertoli, Cascarino)

Quindi su proposta del Presidente del Consiglio Comunale, con identica votazione, dichiara la deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 – ultimo comma – T.U. n. 267/2000.

Il Presidente dichiara pertanto approvato il seguente provvedimento:

IL CONSIGLIO COMUNALE

PRESO ATTO CHE

- il Progetto Preliminare della Linea Ferroviaria AV/AC MI-GE "Terzo Valico dei Giovi" – Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ai sensi dell'art. 1 L. n. 443/2001 è stato approvato con Delibera C.I.P.E. 29 settembre 2003, n. 78;
- con deliberazione n. 65 in data 12.12.2005 il Consiglio Comunale ha approvato un provvedimento avente il seguente oggetto: "Progetto definitivo del Terzo Valico Ferroviario – Osservazioni";
- con Delibera C.I.P.E. 29 marzo 2006, n. 80 è stato approvato il Progetto Definitivo della Linea Ferroviaria AV/AC MI-GE "Terzo Valico dei Giovi" – Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ai sensi dell'art. 1 L. n. 443/2001, progetto prevedente che la tratta sia collegata con la linea storica Genova – Torino, per mezzo di un'opera di interconnessione denominata "Shunt Torino". Detto collegamento by-passa la città di Novi Ligure coinvolgendo la parte nord del suo territorio extraurbano;
- Il Cipe, nella sopra richiamata delibera, recependo le richieste della Regione Piemonte, della Provincia di Alessandria e dei Comuni di Novi Ligure e Pozzolo Formigaro ha disposto, alla *Prescrizione n. 6, Integrazioni progettuali – 0*), lo studio di fattibilità di una nuova interconnessione tra la linea AV/AC "Terzo Valico dei Giovi" e la linea "Storica Genova –Torino" ;
- con Delibera C.I.P.E.6 novembre 2009, n. 101 è stata autorizzata la realizzazione dell'opera per lotti non funzionali (i 6 lotti attuali) finanziando il 1° lotto costruttivo con 500 Mio€;
- con successiva Delibera C.I.P.E. 18 novembre 2010 n. 84 è stato aggiornato ulteriormente il costo dell'opera, passando agli attuali 6,2 miliardi di euro, ed è stato autorizzato il I lotto costruttivo con 500 Mio€;
- con seguente Delibera C.I.P.E. 6 dicembre 2011 n. 86 sono state individuate le risorse per la realizzazione del II lotto costruttivo per il valore di 1.100 Mio€ e successivamente

fissato un importo per un valore parziale di 860 Mio € con Delibera C.I.P.E. 19 luglio 2013 n. 40 adeguando il II lotto costruttivo a pari importo;

- con Delibera C.I.P.E. 6 agosto 2015 n. 56 è stato assegnato il finanziamento di 607 Mio € al III lotto costruttivo disponendo la coerente modifica dell'articolazione dei restanti lotti costruttivi e confermando il costo a vita dell'intera opera ferroviaria pari a 6.200 Mio €;
- in data 8 febbraio u.s., in ottemperanza alla prescrizione contenuta nell'Allegato 1 al Cap 6, "Integrazioni progettuali", della Delibera C.I.P.E. 29 marzo 2006, n. 80 di approvazione del Progetto Definitivo, sono stati depositati da Co.C.I.V. S.p.A. gli elaborati relativi all'approvazione del Progetto definitivo di Variante dell'Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo *shunt* ed il relativo Studio di Impatto Ambientale;
- a seguito di tale pubblicazione la Regione Piemonte si è attivata convocando, in data 2 marzo la prima riunione di C.d.S. e, in data 17 marzo u.s., il successivo sopralluogo per prendere visione dello stato dei luoghi da parte di tutti i soggetti titolati ad esprimere il proprio parere in C.d.S. relativa alla Procedura integrata di VIA statale Speciale – Legge Obiettivo, localizzazione e pubblica utilità ai sensi del d.lgs 152/2006 -163/2006 - Art.18 L.R. 40/1998;
- contestualmente ed in coerenza con la procedura ex art. 169 del D. Lgs. 163/2006 (e s.m.i.), il M.I.T. ha convocato in data 7 aprile la C.d.S. per l'approvazione del Progetto definitivo di Variante dell'Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo *shunt*;

Viste le "Osservazioni di merito in margine al Progetto Definitivo ed allo Studio di impatto Ambientale" redatte dai competenti uffici del Comune di Novi Ligure;

Esaminati dettagliatamente gli elaborati che fanno parte del progetto definitivo e dello studio di impatto ambientale relativi alla variante dell'interconnessione di novi ligure alternativa allo *shunt*

CHIEDE

che, nel rispetto della trasparenza che caratterizza le Opere Pubbliche, i costi dell'opera siano soggetti a puntuale controllo e verifica di congruità da parte del M.I.T.;

RILEVA CHE

- sotto il profilo trasportistico la realizzazione della variante in oggetto mantiene la stazione cittadina all'interno del nuovo circuito ferroviario, ne consolida il ruolo nell'ambito del triangolo industriale ed offre la possibilità di incrementare e potenziare le relazioni ferroviarie con i tre centri metropolitani, con particolare riferimento per il collegamento con Milano che - ad oggi - risulta solo parzialmente servito;
- sempre sotto il profilo trasportistico l'eliminazione dello "*shunt* Torino" e la sua sostituzione con l'interconnessione alternativa in Loc. Barbellotta offrono la possibilità di inserire direttamente il traffico della linea storica e del 3° Valico da e verso S. Bovo aprendo interessanti scenari trasportistici per lo scalo cittadino e favorendo un maggiore impiego della modalità ferroviaria;
- sotto il profilo ambientale la significativa riduzione del consumo di suolo determinato dalla realizzazione della variante dell'interconnessione rispetto alla realizzazione dello *shunt* Torino è in linea con il Disegno di Legge sul consumo di suolo che ha come finalità

la costante riduzione e la conseguente eliminazione di consumo di suolo agricolo, inteso come suolo fertile e produttivo;

- sotto il profilo ambientale generale il moderato sviluppo dell'interconnessione prevista dalla variante rispetto a quello dello *shunt* (7 chilometri) determina minori impatti sulle componenti faunistiche, floristico-vegetazionali e paesaggistiche;
- sotto il profilo idrogeologico l'eliminazione dello *shunt* che si snoda a Nord dell'abitato con uno sviluppo lineare di circa 7 chilometri permette la rimozione dell'effetto barriera che la galleria artificiale avrebbe determinato nei confronti del normale deflusso delle acque sotterranee, con l'innalzamento della superficie piezometrica, a Sud dello *shunt*, e l'abbassamento del livello piezometrico, nel territorio di Pozzolo a Nord dello *shunt* stesso, portando prevedibili scompensi, alterazioni ed esaurimento della risorsa captabile dai pozzi esistenti;
- il progetto definitivo denominato "Variante dell'Interconnessione di Novi Ligure Alternativa allo shunt" interferisce con opere e infrastrutture già pianificate dal Comune ed incluse nel Piano Regolatore Generale Comunale vigente, rispetto alla cui realizzazione il Comune stesso ha assunto, o è in procinto di assumere, impegni di programma e/o convenzionali, come meglio specificato nell'allegato tecnico "Variante dell'Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo *shunt* Osservazioni di merito in margine al Progetto Definitivo ed allo S.I.A." che fa parte sostanziale della presente deliberazione;

EVIDENZIA

che permangono ancora alcune problematiche enucleate e meglio dettagliate nelle "Osservazioni di merito in margine al Progetto Definitivo ed allo Studio di Impatto Ambientale", allegate alla presente Deliberazione per farne parte integrante, per la risoluzione delle quali

RICHIEDE

che vengano accolte le seguenti prescrizioni relativamente a:

- **assetto idrogeologico acque superficiali**; si reputa necessaria - attraverso un approfondimento progettuale in fase di progettazione esecutiva - la realizzazione, con bocca di presa a monte del ricettore nel territorio a confine tra il Comune di Novi Ligure ed il Comune di Serravalle Scrivia, di un nuovo canale diversore del Rio Gazzo;
- **assetto idrogeologico acque sotterranee**; si ritiene indispensabile un'azione di monitoraggio della situazione in grado di escludere ogni rischio di interferenza con l'emungimento citato a servizio della cittadinanza/utenza di Novi Ligure e di Pozzolo Formigaro;
- **modifiche del piano del ferro di Stazione**; si ritiene necessaria la realizzazione del terzo marciapiede di stazione e del miglioramento del collegamento ferroviario tra la Stazione di Novi e la Stazione di Pozzolo F.ro superando il breve tratto attualmente a binario semplice per consentire una maggiore efficienza dei collegamenti con la linea storica Novi-Tortona in previsto raddoppio;
- **barriere fonoassorbenti**; si ritiene opportuno prendere in esame anche altri sistemi di mitigazione alternativi e/o complementari alle barriere fonoassorbenti al fine di offrire per il futuro, pur con il previsto incremento di traffico ferroviario, un clima acustico migliore di

quello attuale. Ogni intervento di mitigazione dovrà essere posto in opera, previo esame degli Enti preposti, anticipatamente rispetto all'entrata in esercizio della linea ferroviaria di valico. Si richiede quindi che, ove strettamente necessario, le barriere fonoassorbenti vengano realizzate con soluzioni architettonicamente compatibili con il contesto sostituendo, in corrispondenza con gli affacci delle abitazioni e dei sovrappassi, i pannelli opachi con pannelli trasparenti. Qualora non possano essere installate le barriere fonoassorbenti si richiede di intervenire sugli edifici prospicienti la tratta con interventi di isolamento acustico. Nei casi in cui è previsto l'intervento dall'esterno della linea ferroviaria, utilizzando e, in parte, occupando strade pubbliche, si dovrà concordare con gli Uffici competenti il periodo più idoneo per intervenire con la finalità di ridurre al minimo le interferenze con la viabilità cittadina ed i disagi ai cittadini stessi;

RICHIEDE INOLTRE

che Co.C.I.V. preveda la risoluzione di tutte le succitate interferenze mediante lo studio e la progettazione delle necessarie modifiche nonché la realizzazione delle conseguenti opere accollandosi i relativi oneri, sia di progettazione che di esecuzione, in modo da garantire la compatibilità tecnica delle opere e infrastrutture che interferiscono con la "Variante dell'Interconnessione di Novi Ligure Alternativa allo *shunt*" e concordando con la stessa Amministrazione e/o con i proponenti privati, le tempistiche e le modalità di realizzazione;

Quanto sopra premesso;

Visto lo Statuto Comunale;

Considerato che, trattandosi di atto di indirizzo, non sono richiesti pareri tecnici e contabili ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/2000;

DELIBERA

Di esprimere le "OSSERVAZIONI DI MERITO IN MARGINE AL PROGETTO DEFINITIVO ED ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE", che si approvano nel testo allegato "A" alla presente.

DISPONE

l'invio immediato della presente deliberazione con tutti i suddetti allegati, che ne fanno parte integrante e sostanziale, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Struttura Tecnica di Missione, nonché alla Regione Piemonte ed alla Provincia di Alessandria.



CITTA' DI NOVI LIGURE

Linea Ferroviaria AV/AC "Terzo Valico dei Giovi" – Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ai sensi dell'art. 1 L. n. 443/2001 – Progetto Definitivo Variante dell'Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo *shunt* e Studio di Impatto Ambientale.

OSSERVAZIONI DI MERITO IN MARGINE AL PROGETTO DEFINITIVO ED ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

IL PRESIDENTE

Yantina Scavini

IL SEGRETARIO GENERALE

Lo D'Ercole

INDICE

1. INTRODUZIONE

1.1. Il progetto definitivo ed il progetto di variante

2. ASPETTI TRASPORTISTICI

2.1 Considerazioni generali – il contesto nazionale e le Opere Strategiche

2.2 Il ruolo della stazione passeggeri di Novi Ligure e dello scalo ferroviario di Novi S. Bovo – la storia

2.3 Il ruolo della stazione passeggeri di Novi Ligure

2.4 Il ruolo dello scalo ferroviario di Novi S. Bovo

2.5 Considerazioni sul “piano del ferro” di Stazione

3. ASPETTI URBANISTICI

3.1 Accertamento della compatibilità urbanistica ai sensi dell’art. 3 – c. 7 D. Lgs 190/02

3.2 il consumo di suolo – quadro di raffronto tra lo shunt e la variante proposta

4. ASPETTI IDROGEOLOGICI

4.1 Nota in margine al progetto di variante dell’interconnessione di Novi Ligure

4.2 Aspetti idrogeologici generali

4.2.1 Il Rio Gazzo

4.2.2 Le sorgenti idropotabili dell’acquedotto di Novi Ligure

5. CANTIERIZZAZIONE E VIABILITÀ

5.1 Il Cantiere Operativo Piemonte 6

6. RUMORE, VIBRAZIONI, INQUINAMENTO ATMOSFERICO.

6.1 Rumore

6.1.1 Le misure di mitigazione del rumore e le barriere fonoassorbenti

6.2 Vibrazioni

6.3 Aspetti Ambientali: Campi Elettromagnetici, Terre e Rocce, Aspetti relativi alle attività di cantiere – rimozione ballast

7. CONCLUSIONI

1. INTRODUZIONE

Il presente elaborato è stato prodotto a seguito dell'esame del progetto definitivo "variante dell'interconnessione di Novi Ligure alternativa allo *shunt*" e dello Studio di Impatto Ambientale relativo all'Infrastruttura strategica denominata Linea Ferroviaria AV/AC "Terzo Valico dei Giovi" – Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ai sensi dell'art. 1 L. n. 443/2001.

L'esame della documentazione progettuale è stato realizzato dagli Uffici comunali con il supporto dei rappresentanti indicati dagli Enti locali in seno al Comitato di Pilotaggio ed alla Struttura di Coordinamento Tecnico Operativa istituiti dalla L.R. 4/2011 "Promozione di interventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture. Cantieri - Sviluppo – Territorio".

1.1. Il progetto definitivo ed il progetto di variante

Il progetto definitivo della Variante dell'interconnessione di Novi Ligure alternativa allo *shunt* e del relativo Studio di Impatto Ambientale presentato da CO.CIV. S.p.a., a nome e per conto del proponente R.F.I. S.p.A., pone problemi ed opportunità: che sono stati vagliati ed approfonditi con la consapevolezza che dalle soluzioni ottimali delle criticità dipendono, inevitabilmente, gli effetti di ricaduta sia in termini di tutela delle risorse naturali, di qualità della vita, di viabilità in generale, sia sulle attività economiche, in termini di occupazione e di incremento economico generale.

La richiesta di eliminazione dello *shunt* di Novi Ligure risale alla fase di esame e di espressione dei pareri, non vincolanti, relativi al **progetto preliminare** dell'infrastruttura ferroviaria in oggetto. Il **26 maggio 2003**, infatti, il Consiglio comunale approvava una Delibera in cui, pur riconoscendo la strategicità dell'opera, bocciava il progetto preliminare presentato. Tra le motivazioni argomentate dalla Delibera, oltre alla diatriba con R.F.I. S.p.A. per quanto attiene le opere di permeabilità della linea storica Torino-Genova, la presenza dello *shunt* che, di fatto, escludeva dal nuovo tracciato ferroviario lo scalo ferroviario di S. Bovo.

Successivamente il **12 dicembre 2005**, in fase di esame ed espressione delle osservazioni e dei pareri, non vincolanti, sul progetto definitivo dell'infrastruttura, il Consiglio comunale di Novi approvava una corposa Delibera nella quale venivano presi in esame tutti gli aspetti di carattere ambientale e di impatto sul territorio. Tra le altre cose, **in coerenza con quanto espresso nel 2003**, si proponeva l'eliminazione di una parte del tracciato - il cosiddetto *shunt* – sostituendolo con la realizzazione dell'interconnessione tra la nuova linea di valico e la linea storica Torino-Genova in Fraz. Barbellotta.

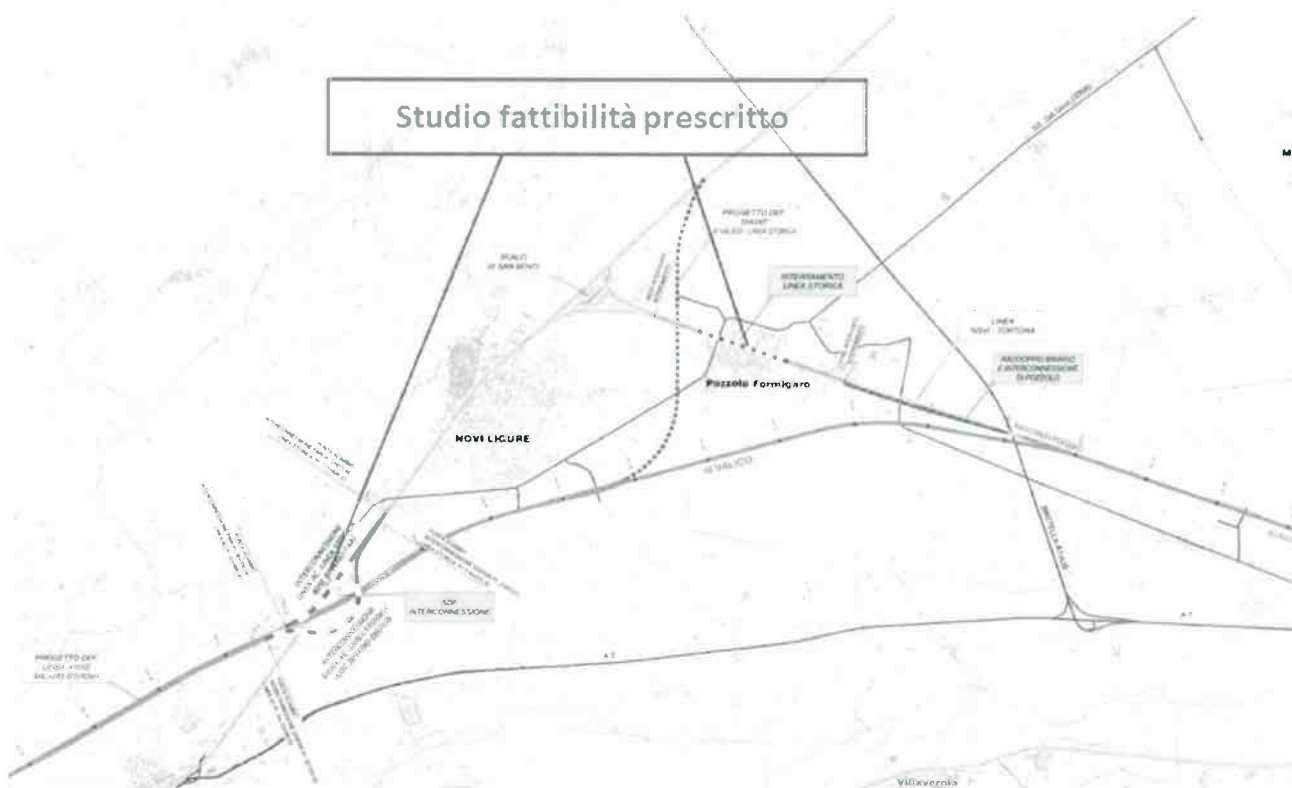
*VARIANTE DELL'INTERCONNESSIONE DI NOVI LIGURE ALTERNATIVA ALLO SHUNT
OSSERVAZIONI DI MERITO IN MARGINE AL PROGETTO DEFINITIVO ED ALLO S.I.A.*

Dopo un lungo periodo di silenzio sull'opera, Il 6 novembre 2009, con Delibera C.I.P.E. n. 101, ed il 18 novembre 2010, con Delibera n. 84, il C.I.P.E. ha autorizzato la realizzazione dell'opera per lotti non funzionali (i 6 lotti attuali) ed ha finanziato il primo lotto dell'opera stessa con 500 milioni di euro.

Successivamente con la stipula dell'Accordo Integrativo tra R.F.I. S.p.A. e Co.C.I.V. S.p.A., l'11 novembre 2011, è stata concordata la costruzione del primo lotto costruttivo ed è stata stabilita la tempistica per i lotti costruttivi successivi al primo.

All'atto del finanziamento del I lotto dell'opera, R.F.I. S.p.A., in qualità di proponente, ha richiesto al *General Contractor* il rispetto di una prescrizione contenuta nella Delibera C.I.P.E. 29 marzo 2006, n. 80 che, all'Allegato I, punto 6, recitava: *"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"*.

Nello schema seguente sono rappresentate le opere da sviluppare attraverso lo Studio di fattibilità.



Esaminando il progetto definitivo presentato si evidenzia la scelta intrapresa unilateralmente da parte del soggetto proponente, R.F.I. S.p.A., di avviare la progettazione definitiva alla sola

eliminazione dello *shunt* di Novi Ligure, trascurando completamente l'ipotesi di interramento della linea storica Novi - Tortona in corrispondenza dell'abitato del Comune di Pozzolo Formigaro.

La soluzione del progetto definitivo prevedeva un collegamento ferroviario completo, denominato "*shunt* Torino", che dalla linea Terzo Valico dei Giovi si connetteva a salto di montone, a Ovest di Novi, alla Linea ferroviaria esistente Alessandria-Torino-Novara. **L'intervento si sviluppava per circa 7 chilometri in galleria artificiale realizzata mediante il metodo "apri e chiudi".**

La variante dell'interconnessione in Fraz. Barbellotta si propone come alternativa alla circonvallazione ferroviaria (*shunt*) grazie al consolidamento del raccordo tecnico (tra il binario pari della nuova linea ferroviaria di valico e quello pari della linea storica Torino-Genova) che viene trasformato in un binario ferroviario a tutti gli effetti e la realizzazione di un collegamento, a "salto di montone", tra il binario dispari della costruenda linea di valico e quello della linea storica. La variante di tracciato in sostituzione dello *shunt* contempla, infatti, la realizzazione di due nuove interconnessioni a livelli sfalsati della nuova linea AV/AC con la Linea storica Torino- Genova a Sud di Novi Ligure, in località Barbellotta, con velocità pari a 160 km/h sulla linea AV/AC e 100 km/h sulla linea storica. La soluzione prescelta prevede di ubicare le interconnessioni fra le due suddette linee ferroviarie, arretrandole di circa 4 Km verso Genova rispetto alla soluzione dello *shunt*, **con uno sviluppo molto più limitato ed un minor impegno del territorio.**

In questa configurazione, per la realizzazione dell'interconnessione sulla linea esistente Torino – Genova, è stato scelto l'innesto alle progressive pk 33+705 binario pari e pk 33+475 binario dispari che consente di evitare ulteriori interferenze con la viabilità cittadina e con l'inadeguato fornace stradale del cavalcavia sulla S.S. 35 *bis* dei Giovi.

L'area interessata dal presente progetto definitivo di variante è situata nei territori comunali di Novi Ligure, Serravalle Scrivia e Pozzolo Formigaro (quest'ultimo per quanto attiene alla nuova sottostazione elettrica e al relativo cavidotto di alimentazione).

L'intervento coinvolge anche il passaggio della linea storica in corrispondenza con l'abitato di Novi Ligure con la realizzazione delle barriere antirumore di tipo verticale, con relative opere di fondazione, nella tratta dalla pk 106+689 alla pk 113+687.

2. ASPETTI TRASPORTISTICI

2.1 Considerazioni generali – il contesto nazionale e le Opere Strategiche

Negli ultimi quindici anni il quadro normativo nazionale è stato significativamente caratterizzato dall'applicazione della Legge Obiettivo, che nasceva con l'obiettivo del rilancio infrastrutturale del Paese attraverso il "superamento di particolarismi e localismi esasperati". Tale obiettivo avrebbe dovuto essere perseguito attraverso la centralizzazione del processo di individuazione ed ammissione al finanziamento delle opere considerate strategiche per il Paese, così da consentire e facilitare la riduzione dell'impatto dei veti da parte degli Enti Locali, e da disegnare un regime speciale per un numero limitato di opere prioritarie.

L'applicazione della norma, in realtà, ha avuto un'evoluzione che ha condotto alla proliferazione delle opere strategiche a fronte di una mancanza di disponibilità di risorse pubbliche a copertura delle stesse: infatti dal primo elenco presentato (**196 opere strategiche**, di cui **129 per infrastrutture di trasporto**, per un totale di circa **125 miliardi di euro**) si è passati a quello contenuto nell'XI Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza del 2013 (con **231,8 miliardi di euro**, di cui soli **118 miliardi disponibili**).

A questo elemento, che restituisce un quadro di complessità e polverizzazione della destinazione delle risorse pubbliche, si aggiunge una generica mancanza dell'effetto velocizzazione (anch'esso un obiettivo dell'introduzione della Legge) per cui **al 31 dicembre 2014 sono state ultimate opere per 23,8 miliardi di euro, pari all'8,4% del programma**, mentre 485 opere, per 165,3 miliardi di euro, risultavano ancora in progettazione. Il parco progetti così individuato si caratterizza per una grande enfasi sulle infrastrutture (per lo più grandi opere) da realizzare, spesso con un legame non evidente con i servizi necessari e i reali fabbisogni di mobilità e accessibilità che la singola opera deve contribuire a soddisfare.

L'evoluzione della spesa si è quindi mossa verso una concentrazione delle risorse su opere di maggiore dimensione (le **opere sopra i 50 milioni di euro**, che erano il **18,2% nel 2002**, rappresentavano il **45,6% del mercato nel 2014**).

La Commissione Europea ha definito la "vision" di lungo periodo per un sistema dei trasporti europeo competitivo e sostenibile, fissando l'ambizioso obiettivo di ridurre del 60% le emissioni di gas serra nel settore trasporti entro il 2050 senza sacrificare la domanda di trasporto. Per raggiungere tale *target*, favorendo il trasferimento modale su sistemi sostenibili, la Commissione ha adottato una strategia che comprende un insieme di azioni tra cui l'incentivazione nell'uso di carburanti o sistemi di propulsione alternativi, l'efficientamento delle catene logistiche multimodali e l'utilizzo di sistemi telematici per la gestione dei flussi di traffico. Il perseguimento di questi obiettivi

richiede l'adozione di una serie di misure quali: la riduzione dei *gap* infrastrutturali tra i Paesi Membri, il miglioramento delle interconnessioni tra reti nazionali e tra modalità, il miglioramento dei livelli di interoperabilità delle reti, la risoluzione delle interferenze tra traffici ferroviari urbani, regionali e di media/lunga percorrenza. I corridoi europei, tuttavia, non esauriscono la complessità delle reti dei singoli Stati Membri, né tantomeno dei fabbisogni infrastrutturali espressi dai territori. A tal fine è necessaria una politica infrastrutturale che si occupi di coordinare gli investimenti su scala nazionale.

In tale contesto la Commissione Europea, emanando i Regolamenti *CE/1315/2013* e *CE/1316/2013*, ha posto le basi per l'effettiva implementazione delle misure sopra descritte. Le stesse norme definiscono le reti trans-europee di trasporto (TEN-T), ossia un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti ed aeroporti) considerate "rilevanti" a livello comunitario. In particolare, i nuovi regolamenti individuano un principio di priorità nello sviluppo della rete internazionale identificando un sottoinsieme prioritario della stessa, definito "*Core Network*", costituita dalle componenti di massima importanza strategica per il raggiungimento degli obiettivi della politica di trasporto trans-europea.

La rete ferroviaria del **Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (S.N.I.T.)** include le tratte che assicurano i servizi di lunga percorrenza interni al Paese e le relative connessioni ai e nei grandi nodi metropolitani ed urbani, i collegamenti con i nodi di trasporto di rilevanza nazionale ed i collegamenti internazionali. Con i suoi **9.500 km di binari**, la rete ferroviaria S.N.I.T. comprende la rete TEN al 2010 e i principali assi ferroviari. La rete ferroviaria dello S.N.I.T. si collega a quella internazionale attraverso **9 valichi alpini** così da assicurare la continuità delle reti TEN e dei corridoi paneuropei.

Il corridoio Reno Alpi, all'interno del quale si inserisce il terzo valico ferroviario, passa per i valichi di Domodossola e Chiasso, si sovrappone al Mediterraneo nei **nodi Core** di **Milano** e **Novara** e giunge, infine, al **porto Core di Genova**.

Come è noto benché il trasporto ferroviario sia tra le modalità di trasporto con minore impatto negativo sull'ambiente e sul territorio, sia una tra le modalità di spostamento più sicure e più efficienti la quota di traffico ferroviario nel nostro Paese resta largamente minoritaria rispetto, in particolare, a quella attratta dal trasporto su gomma. **Nel trasporto ferroviario i volumi di traffico realizzati nel comparto merci hanno rappresentato poco più del 10% del totale**, con una quota di mercato che, benché poco significativa, resta stabile rispetto al 2005. Analogo andamento è osservabile con riferimento al **trasporto passeggeri**, che **rappresenta il 6% circa degli oltre 838 miliardi di passeggeri-km**, percentuale che resta pressoché invariata rispetto al 2005. A fronte di un andamento tendenziale che ha visto un progressivo ridimensionamento sia del traffico

merci sia di quello passeggeri, il trasporto ferroviario ha mantenuto la propria quota di traffico, e, in particolare nel comparto passeggeri, ha visto una crescita dei traffici, dovuta in gran parte a servizi di trasporto ad Alta Velocità.

Nel recentissimo incontro relativo agli Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest, svoltosi a Novara lo scorso 8 e 9 aprile, i **Governatori di Lombardia, Liguria e Piemonte, hanno condiviso la centralità del trasporto su ferrovia** da valorizzare, in attesa che vengano completate le grandi infrastrutture che entreranno in funzione nel corso dei prossimi anni, anche attraverso interventi di breve e medio periodo.

A tal fine le tre Regioni hanno convenuto la necessità che gli investimenti sulla rete ferroviaria riflettano la rilevanza strategica di porti, nodi logistici, e *inland terminal* posti lungo i corridoi, alla luce degli scenari di traffico elaborati a livello nazionale e internazionale promuovendo lo sviluppo della portualità ligure, anche in considerazione del completamento di Alptransit entro il 2020.

Inoltre i tre Presidenti regionali hanno ribadito che, nelle more dell'operatività di tali interventi prevista a lungo termine, sia necessario nel frattempo garantire il miglior utilizzo della rete esistente attraverso interventi di ottimizzazione e potenziamento nel breve periodo.

In relazione al **4° lotto costruttivo del Terzo valico dei Giovi**, le tre Regioni hanno sollecitato il C.I.P.E. all'assegnazione dei fondi inseriti, a tal fine, nella Legge di Stabilità 2016 e, nel contempo, hanno avviato **relazioni con il Coordinamento del Corridoio Reno-Alpi per evidenziare la assoluta strategicità dell'opera che travalica i confini di una tratta nazionale del corridoio stesso**. Il Protocollo d'intesa siglato dai tre Governatori sottolinea anche la necessità che l'Unione Europea sancisca, attraverso l'erogazione di risorse, l'importanza della linea ferroviaria del terzo valico come tratta facente parte indispensabile nel contesto del corridoio Reno-Alpi.

In tale contesto **assumono rilevanza i nodi logistici del novarese e dell'alessandrino**, intesi come punti di incrocio tra i Corridoi Mediterraneo e Reno- Alpi, per i quali occorre valutare opportuni scenari di sviluppo.

Nelle more del completamento del Terzo Valico i tre Governatori hanno richiesto la possibilità di incrementare l'utilizzo delle linee esistenti attraverso la realizzazione degli interventi di potenziamento dei terminali di Voltri Prà e Rivalta Scrivia ed il superamento di eventuali colli di bottiglia, anche derivanti dal protrarsi di lavori nei nodi urbani, volti a favorire l'accessibilità agli scali portuali.

Le tre Regioni, infine, tenuto conto di una migliore coesistenza dei diversi tipi di traffico sulla rete (passeggeri e merci), hanno proposto di interventi di adeguamento della rete in direzione dei

grandi nodi urbani a partire dall'inserimento in orario di treni veloci Genova-Milano, Genova-Torino e Genova-Roma per il traffico passeggeri e da interventi di potenziamento della rete nelle tratte Tortona-Voghera e Pavia-Milano Rogoredo.

2.2 Il ruolo della stazione passeggeri di Novi Ligure e dello scalo ferroviario di Novi S. Bovo – la storia

Grazie alla realizzazione della linea ferroviaria Torino-Genova realizzata nel 1854 ed alla linea Novi Ligure – Tortona completata nel 1858, il **nodo ferroviario di Novi Ligure** ha assunto un'importanza strategica, trovandosi **al centro** di quello che diventerà il **triangolo industriale**. Tutti i treni da Genova verso Milano e Torino e viceversa (e oltre) dovevano transitare necessariamente dalla Stazione di Novi Ligure, addirittura treni diretti a Roma in partenza da Torino e Milano, venivano congiunti a Novi per poi proseguire come unico convoglio. **Ai primi dei '900 la stazione di Novi era stata portata al rango di quello di Firenze, Torino e Milano.**

Le linee ferroviarie storiche

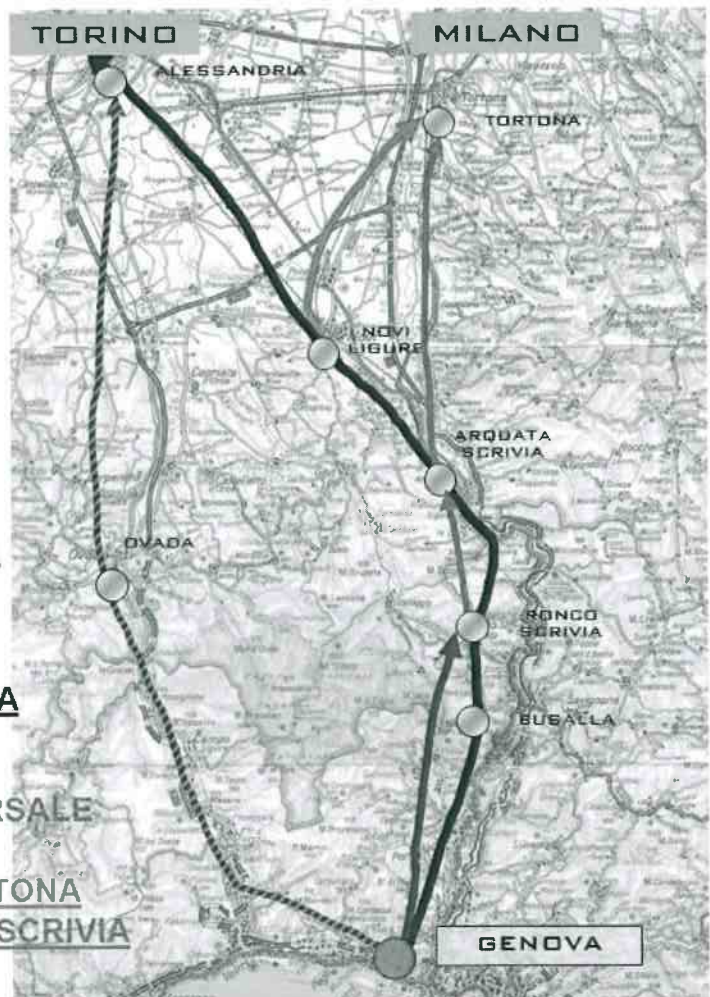
1854 (completata 18/12/1853)
ENTRATA IN ESERCIZIO DELLA
LINEA TORINO - GENOVA

1858
ENTRATA IN ESERCIZIO DELLA
LINEA NOVI LIGURE - TORTONA

1889
INAUGURAZIONE DELLA LINEA
SUCCURSALE DEI GIOVI
TRATTA GENOVA – RONCO SCRIVIA

1894 e 1907
APERTURA DELLA LINEA
GENOVA – OVADA – ALESSANDRIA

1916 e 1922
COMPLETAMENTO DELLA SUCCURSALE
CON LA «DIRETTISSIMA»
TRATTA ARQUATA SCRIVIA – TORTONA
TRATTA RONCO SCRIVIA - ARQUATA SCRIVIA



Nel **1885** veniva inaugurato lo scalo di Novi San Bovo che nel **1889** divenne il primo scalo merci d'Italia e già nel **1891** venne dotato di illuminazione elettrica con lampade ad arco, il primo in Europa ad essere illuminato che poteva, quindi, lavorare 24 ore su 24.

Nel 1916 la costruzione della linea Arquata-Tortona (la cosiddetta "direttissima"), che escluse, ovviamente, Novi, portò necessariamente un calo del traffico attraverso la stazione, una serie di treni da Milano verso Genova e viceversa non transitarono più per Novi, la stazione passeggeri perse così d'importanza, non lo fu per il trasporto merci poiché **lo scalo di San Bovo continuò ad essere il retro-porto naturale del porto di Genova.**

Nel tempo anche lo scalo di San Bovo perse di importanza soprattutto per una politica (scellerata) di trasporto delle merci su gomma che ha penalizzato progressivamente il trasporto su ferro. Oggi siamo sempre più vicini all'ingorgo delle reti autostradali proprio per colpa di quella scelta politica.

In considerazione del fatto che il treno è meno inquinante rispetto al trasporto su gomma la scelta del trasporto su ferro sembrerebbe la più logica (altri paesi in Europa non permettono agli automezzi pesanti di entrare nei loro territori se non attraverso forti penalizzazioni in denaro - il caso della "vignetta" autostradale Svizzera ne è un esempio - o addirittura obbligando i mezzi su gomma, se vogliono entrare nel loro paese, a "salire" sui treni le cosiddette autostrade viaggianti). Inoltre la firma del Patto dei Sindaci da parte del Comune di Novi, implicherebbe l'adozione di mezzi di trasporto meno inquinanti.

2.3 Il ruolo della stazione passeggeri di Novi Ligure

Nel contesto interregionale poc'anzi illustrato il futuro ruolo della stazione di Novi Ligure può avere un significato soltanto garantendole una connessione con la costruenda linea di valico. Appare fin troppo evidente che la realizzazione dello "shunt Torino" - la circonvallazione ferroviaria che, di fatto, escluderebbe la stazione di Novi dal nuovo circuito ferroviario, aggirandola a Nord - avrebbe l'inevitabile risultato di depotenziarne ulteriormente il ruolo. In questo modo, in stazione entrerebbero solo treni strettamente legati al trasporto locale con grave, ulteriore riduzione del servizio passeggeri e di treni pendolari.

L'interconnessione alternativa in Loc. Barbellotta, invece, mantiene la stazione cittadina all'interno del nuovo circuito ferroviario e, grazie alla sostanziale equidistanza dai tre centri metropolitani, offre la possibilità di incrementare e potenziare le relazioni ferroviarie con essi, segnatamente il collegamento con Milano che - ad oggi - risulta solo parzialmente servito.

Anche le recenti dichiarazioni rilasciate dai due Sindaci di Torino e Genova - che hanno richiesto un potenziamento del collegamento ferroviario tra le due città metropolitane - confortano la tesi della potenziale rinascita del ruolo della stazione di Novi Ligure.

2.4 Il ruolo dello scalo ferroviario di Novi S. Bovo

Analogamente l'eliminazione dello "shunt Torino" e la sua sostituzione con l'interconnessione alternativa in Loc. Barbellotta offrono la possibilità di inserire direttamente il traffico della linea storica e del 3° Valico da e verso S. Bovo aprendo interessanti scenari trasportistici per lo scalo cittadino e per un maggiore uso della modalità ferro.

Con la realizzazione dell'attuale progetto, infatti, nonostante la crescita costante che il porto di Genova ha fatto registrare negli ultimi anni, tramonterebbe definitivamente ogni possibilità di rilancio dello scalo di S. Bovo e la possibilità che aziende del settore della logistica possano insediarsi nei pressi dello scalo sarebbe completamente azzerata. Il fattore di competitività e l'attrattività delle aree prossime allo scalo di S. Bovo – certamente molto più interessanti per gli operatori della logistica perché più estese e disponibili a costi inferiori rispetto a quelle liguri – sarebbe annullato inesorabilmente.

Anche a livello territoriale novese le aziende già insediate che, grazie alla realizzazione della cosiddetta "tangenzialina" che garantisce un accesso viabilistico importante allo scalo di S. Bovo, potrebbero essere interessate a trasportare le loro merci via ferro e stanno prendendo in considerazione questa opportunità la vedrebbero sfumare definitivamente. Ogni forma di progettualità sullo scalo merci che le amministrazioni hanno prospettato negli anni passati (P.T.I., Sistema logistico del basso alessandrino, Piano Strategico di Novi) ipotizzando la ristrutturazione dello scalo stesso per trasformarlo in una moderna piattaforma di scambio ferro-gomma sarebbe definitivamente disattesa.

Va sottolineato che, nonostante il disinteresse di R.F.I. S.p.A. che sta progressivamente dismettendo lo scalo ferroviario, negli anni passati più di un operatore ha dimostrato attenzione nei confronti di S. Bovo e le recentissime dichiarazioni dei tre Governatori agli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest circa l'interesse nei confronti degli scali dell'alessandrino, riaprono nuovi orizzonti per il nodo ferroviario di Novi Ligure e per lo scalo di S. Bovo.

Oltre all'attenzione degli operatori del settore della logistica e di alcuni terminalisti del porto di Genova, lo scalo di S. Bovo si avvantaggerà notevolmente, in termini di accessibilità, grazie al prossimo finanziamento dell'intervento denominato "tangenzialina" ed inserito in via prioritaria nel novero di interventi sanciti dall'accordo procedimentale per la permeabilità delle linee storiche siglato con R.F.I. e con la Provincia di Alessandria. Il finanziamento dell'opera, inserita nel IV lotto del terzo valico ferroviario, è ormai imminente ed attende soltanto l'autorizzazione del finanziamento del IV lotto stesso già previsto dal Governo all'interno della Legge di Stabilità 2016.

Grazie alla nuova accessibilità garantita dalla costruenda "tangenzialina" - che avrebbe anche il non trascurabile effetto di drenare completamente il traffico pesante dal centro abitato - lo scalo ferroviario vedrebbe esponenzialmente accresciuta la sua attrattività per le aziende del territorio che potrebbero finalmente utilizzare i vantaggi offerti dal trasporto su ferro anche senza la dotazione di un raccordo ferroviario. Nel Novese, in senso lato, esistono già oggi alcune realtà produttive, afferenti al comparto agroalimentare, che esportano i loro prodotti sul mercato internazionale e potrebbero avvantaggiarsi sensibilmente dalla presenza di uno scalo ferroviario comodo, accessibile, attrezzato e competitivo.

In quest'ottica il ruolo e la funzione dello scalo novese potrebbe rappresentare un valore aggiunto strategico del territorio novese per l'insediamento e la localizzazione di nuove attività imprenditoriali.

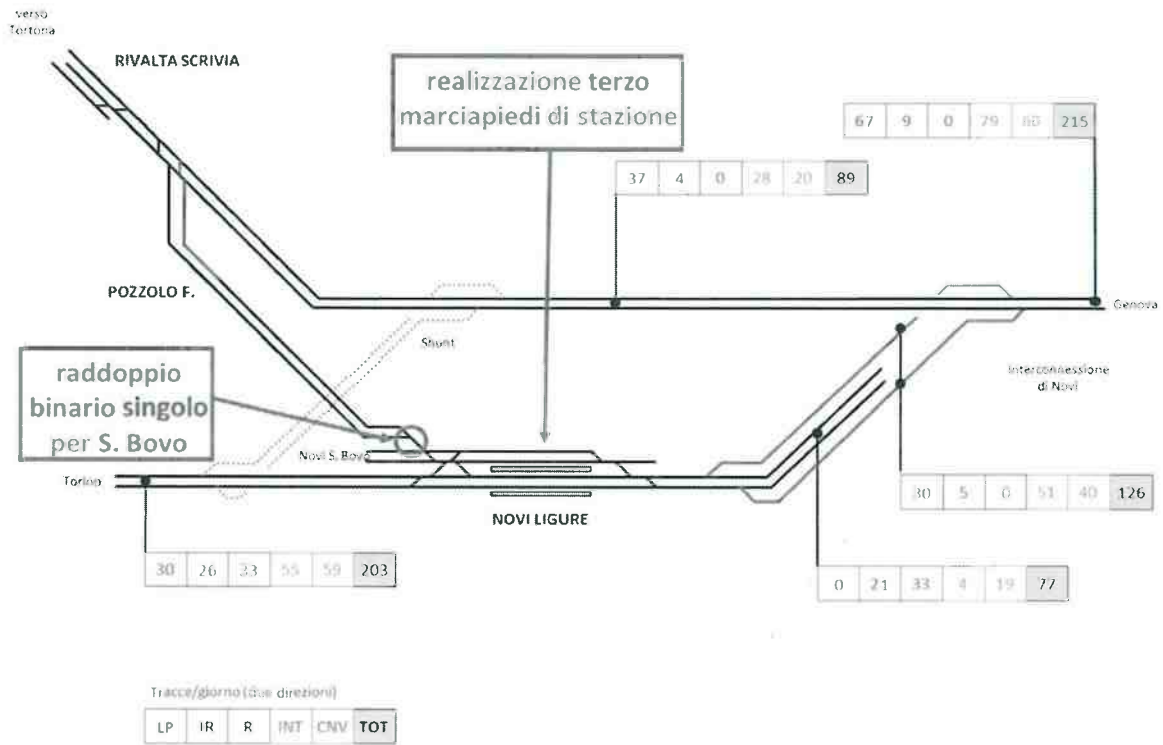
2.4 Considerazioni finali sul "piano del ferro" di Stazione

Benché nel progetto definitivo della "variante dell'Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo shunt" non contempli interventi sul piano del ferro di stazione e, di fatto, **l'interconnessione si concluda a Sud del cavalcaferrovia della ex S.S. 35 bis dei Giovi** (in prossimità dell'insediamento Smurfit Kappa), si ritiene opportuno sottolineare l'opportunità di realizzare alcuni interventi di miglioramento ed ammodernamento del piano del ferro della stazione di Novi Ligure che sono finalizzati a migliorare la funzionalità della Stazione stessa attraverso:

- **la realizzazione del terzo marciapiede di stazione;**
- **il miglioramento del collegamento ferroviario tra la Stazione di Novi e la Stazione di Pozzolo F.ro superando il breve tratto attualmente a binario semplice per consentire una maggiore efficienza dei collegamenti con la linea storica Novi-Tortona in previsto raddoppio.**

Lo schema seguente rappresenta le richieste di modifica del piano del ferro di Stazione proposte.

VARIANTE DELL'INTERCONNESSIONE DI NOVI LIGURE ALTERNATIVA ALLO SHUNT
 OSSERVAZIONI DI MERITO IN MARGINE AL PROGETTO DEFINITIVO ED ALLO S.I.A.



3. ASPETTI URBANISTICI

Come è già stato sottolineato la variante di tracciato proposta in sostituzione dello *shunt* prevede la realizzazione di due nuove interconnessioni a livelli sfalsati della nuova linea AV/AC con la Linea storica Torino- Genova a Sud di Novi Ligure, in località Barbellotta, che si prolungano fino al cavalcaferrovia della ex S.S. 35 *bis* dei Giovi.

La maggior parte delle aree interessate dalla nuova linea ferroviaria, secondo il vigente PRG, hanno destinazione agricola (aree agricole di pianura a strutturazione diffusa, aree di margine ambientale), normate in generale dal Capo 6 "Disciplina delle aree extraurbane" e dal Capo 7 "Tutela e valorizzazione ambientale e produttiva del territorio agricolo".

Inoltre poiché il Rio Gazzo risulta inserito nell'elenco suppletivo delle acque pubbliche della provincia di Alessandria con decreto presidenziale 2 aprile 1955 (G.U. m° 134 del 13 giugno 1955), parte del tracciato ricade area di vincolo (paesaggistico) ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. n. 42/2004 e s.m.i. .

La normativa di P.R.G. definisce le suddette aree come segue :

" Art. 38 - Aree di margine ambientale.

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.

A. INDIRIZZI

Gli interventi dovranno tendere:

- al 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)*
- al mantenimento e l'integrazione delle superfici e dei lineamenti alberati esistenti*
- al mantenimento della trama viaria agricola esistente, nelle caratteristiche tipologiche (tipo di manto, arredo e corredo) d'attuale impianto*
- alla conservazione delle attività produttive agricole esistenti.*

B. PRESCRIZIONI

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 di quanto indicato al precedente art. 34.

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.

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.

Art. 41 - Aree agricole di pianura a coltura estensiva.

Sono le aree residuali a morfologia piana comprese tra l'insediamento urbano e industriale di Novi ed i confini comunali di Basaluzzo, Boscomarengo e Pozzolo aventi accorpamenti fondiari in genere estesi, presidiati da unità aziendali a distribuzione rada.

A) INDIRIZZI

Gli interventi dovranno tendere:

- al potenziamento ed all'ammodernamento degli edifici, impianti ed attrezzature di aziende agricole esistenti
- alla creazione di nuovi centri aziendali solo in quanto compatibili con la migliore utilizzazione economica del territorio agricolo
- alla conservazione, al potenziamento o alla nuova istituzione di aziende a prevalente indirizzo zootecnico, in quanto compatibili con la salubrità e l'igiene ambientale degli abitati, del soprasuolo e del sottosuolo.

A tali fini sono consentite tutte le opere tendenti a migliorare i livelli di produttività agricola del suolo quali:

- conversioni colturali
- opere di sistemazione del suolo per l'ottimizzazione agro-forestale
- opere di viabilità rurale ed infrastrutture connesse
- opere di miglioramento e ripristino della rete irrigua ed infrastrutture connesse
- opere di drenaggio ed accumulo di riserve d'acqua quali laghi e cisterne.

B) PRESCRIZIONI.

Nuovi centri aziendali sono ammessi solo in quanto tali da garantire almeno 287 giornate lavorative.

La limitazione suddetta non si applica nel caso di piani aziendali o interaziendali formati ed approvati a norma e con gli scopi di cui alla l. r. 56/1979.

Alla definizione dell'area colturale concorrono tutti gli appezzamenti in proprietà o in affitto documentati dal concessionario ai sensi del punto 1.1. lett. c.3 del precedente art.34.

Art. 42 - Aree agricole di pianura a strutturazione diffusa

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.

A) INDIRIZZI

Gli interventi dovranno tendere:

–al potenziamento e all'ammodernamento degli edifici, impianti ed attrezzature, esistenti al servizio di aziende agricole esistenti o di nuova istituzione

– alla 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.

– al recupero ed alla conservazione del patrimonio edilizio esistente a fini abitativi e agroturistici e per attività di servizio all'agricoltura e alle famiglie.

B) PRESCRIZIONI

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.

Tali limitazioni non si applicano nel caso di piani aziendali o interaziendali formati ed approvati a norma e con gli scopi di cui alla l. r. n. 56/1979.”

Tuttavia, per un breve tratto, lungo il lato del binario dispari (indicativamente in prossimità della pk 114.00), la nuova interconnessione con la linea storica Torino - Genova si sviluppa occupando alcune aree produttive localizzate nell'area denominata S.E.N., attualmente di proprietà dell'Impresa Tre Colli s.p.a. (cfr. osservazione già presentata al M.I.T.); in effetti l'interconnessione in oggetto interclude, con la linea storica TO-GE, un'area destinata ad impianti produttivi industriali rendendoli inaccessibili e quindi inedificabili per una quantità di 150.000,00 metri quadrati dei 200.000,00 ma facenti parte del P.E.C. Convenzionato con il Comune di Novi Ligure in data 14 novembre 2007 (vedasi altresì esposto/denuncia presentata dallo Studio Legale Monti - Bruni. a R.F.I. e Co. C.I.V in nome e per conto della PERNIGOTTI S.p.a.).

La normativa di PRG definisce le suddette aree come segue:

Aree destinate ad impianti produttivi industriali (I) normate in generale dal Capo 5 "Aree destinate ad usi produttivi" ed in particolare al punto 1 "Impianti industriali" dell'art. 27 "Classificazione delle aree produttive per destinazione".

Art. 27 - Classificazione delle aree produttive per destinazione.

Gli immobili destinati dal P.R.G. ad attività produttiva sono distinti nelle sottoclassi di destinazione definite in appresso.

Per ciascuna sottoclasse viene definito il riparto funzionale delle superfici utili realizzabili che caratterizzano il tipo di attività produttiva. Le proporzioni fissate possono subire modifiche, in relazione alle documentate necessità delle attività da insediare, riguardanti non più del 20% della superficie utile complessiva, sempreché la partizione risultante delle superfici utili venga ritenuta congrua, a insindacabile giudizio della C.I.E., con la classe di destinazione.

Variazioni maggiori nella composizione del riparto funzionale delle attività come sotto specificate ovvero variazioni di classificazione delle aree per impianti industriali possono essere ammesse nell'ambito di S.U.E.

1. IMPIANTI INDUSTRIALI (I).

Nelle aree destinate ad impianti produttivi industriali gli edifici sono adibiti ai seguenti usi:

a) produzione, immagazzinaggio, commercializzazione all'ingrosso con esclusione tassativa di vendita al consumatore finale. La commercializzazione all'ingrosso non può saturare più del 10% della S.U.L. disciplinata dallo S.U.E.

b) amministrazione aziendale in misura necessaria al tipo di attività svolta, previa documentata giustificazione delle esigenze aziendali

c) abitazione per le attività di cui alle lettere a), b) e f) con un massimo di unità alloggio di 150 mq. di SUL per unità locale fino a 1.500 mq. di S.U.L., e di due unità alloggio non superiori a 300 mq. di S.U.L. per unità locali con S.U.L. superiore a mq. 1.500

d) servizi sociali, locali di ristoro ed attrezzature varie per gli addetti alla produzione e/o funzionali agli impianti.

e) è ammessa la formazione di pubblici esercizi per la ristorazione anche quali unità a sé stanti, nel rispetto dei parametri edilizi ed urbanistici contenuti nei quadri sinottici in misura comunque non superiore a 250 mq. di S.U.L. e nei limiti previsti dal vigente piano dei parametri numerici dei pubblici esercizi del Comune ex L. 287/91; è altresì ammessa la realizzazione di attrezzature ricettive, al servizio dell'area industriale, di S.U.L. non superiore all'1% della S.U.L. ammessa complessivamente nelle aree I.

Dette attività non potranno saturare più del 15% della S.U.L. disciplinata dallo S.U.E.

In tal caso la dotazione minima di attrezzature al servizio degli insediamenti dovrà essere aumentata fino al raggiungimento della superficie stabilita dall'art. 21, comma 1, punto 3) della l.r. 56/77 e s.m.i., avendo cura di localizzare i parcheggi pubblici dovuti all'esterno della recinzione del lotto interessato.

Hanno titolo alla concessione i titolari delle unità produttive congiuntamente ai proprietari delle aree interessate ove questi non siano anche titolari.

In dette aree è ammesso l'impianto per attività artigianali con le caratteristiche di cui al successivo punto 2.

3.1 ACCERTAMENTO DELLA COMPATIBILITÀ URBANISTICA (ai sensi dell'art. 3 - c. 7 D.Lgs. 190/2002) vincolo paesaggistico

In generale, facendo riferimento all'articolo 3 del Decreto Legislativo 190/2002 che al comma 7 dello stesso si precisa che l'approvazione del progetto: *“determina, ove necessario ai sensi delle vigenti norme, l'accertamento della compatibilità ambientale dell'opera e perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato - Regione sulla sua localizzazione, comportando l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti ed adottati; gli enti locali provvedono alle occorrenti misure di salvaguardia delle aree impegnate e delle relative eventuali fasce di rispetto. Ai fini ambientali, si applica l'articolo 18, comma 6”.*

E' prevista la realizzazione di molteplici aree e piccole costruzioni tecniche, poste all'interno delle zone sottoposte a tutela paesaggistica.

I presupposti di tutela paesaggistica (parte terza del D. Lgs. 42/2004) dell'ambito territoriale interessato dal progetto sono i seguenti commi dell'art. 142 (Aree tutelate per Legge):

c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal T.U. delle disposizioni di Legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con R.D. 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna. L'area di interesse è, infatti quasi completamente all'interno della fascia di tutela del Rio Gazzo;

g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincoli di rimboschimento, come definiti dall'art. 2, commi 2 e 6 del D. Lgs. 18 maggio 2001, n. 227. Una porzione limitata dell'area di intervento lambisce un'area individuata in cartografia come bosco.

Dai contenuti del P.P.R. del Piemonte, si segnala che:

- nel “sistema idrografico” (art. 14 delle Norme di Attuazione) si impongono precisi indirizzi volti, per le fasce “fluviali interne”, a “limitare gli interventi trasformativi (...)

che possono danneggiare gli eventuali fattori caratterizzanti il corso d'acqua (...) ed interferire con le dinamiche evolutive del corso d'acqua e dei connessi sistemi vegetazionali “;

I presupposti di tutela monumentale (parte seconda del D Lgs. 42/2004) dell'ambito territoriale interessato dal progetto sono:

- combinato disposto artt. 10-12 tutela *ope legis*: in particolare dalla documentazione fornita si evince la presenza di una cappella campestre situata in stretta prossimità con le opere in progetto. Non è chiaro se sussistano i presupposti (titolo di proprietà e anno di costruzione) per la tutela *de iure*.

3.2 Il consumo di suolo – quadro di raffronto tra lo shunt e la variante proposta

Per meglio comprendere il confronto tra lo *shunt* Torino previsto a livello del progetto definitivo e la proposta variante - che contempla l'interconnessione con la linea storica Torino - Genova in Loc. Barbellotta in alternativa allo *shunt* – è stata redatta una tabella comparativa relativa all'impegno ed al consumo di suolo sul territorio novese.

Denominazione Cantiere	Caratteristiche		Differenza
	Situazione con <i>shunt</i>	Situazione senza <i>shunt</i>	
	Sup. Tot. (mq)	Sup. Tot. (mq)	Sup. Tot. (mq)
D.P. 06 (Basso Pieve)	75.000	75.000	0
C.B.P. 5 - Novi Ligure (basso Pieve)	43.240	43.240	0
C.O.P. 6 - Novi Ligure (Barbellotta)	36.100	48.760	-12.660
C.O.P. 7 - Novi Ligure (basso Pieve)	68.900	68.900	0
C.O.P. 8 - Novi Ligure (interconn. <i>shunt</i>)	18.400	18.400	0
C.O.P. 9 - shunt per TO (Pozzolo F.ro)	23.800	0	23.800
C.A. 2 - shunt per TO (Pozzolo F.ro)	116.000	0	116.000
Linea ferroviaria terzo valico dei Giovi	210.000	210.000	0
Impronta linea ferroviaria <i>shunt</i>	420.000	0	420.000
TOTALE CONSUMO TERRENO AGR. (ha)	101,14	46,43	54,71

Come si evince dalla tabella precedente la variante attualmente in esame comporta, tra gli altri aspetti ambientali, una sensibile riduzione, pari a circa il **54%**, del consumo di suolo nel nostro territorio. Tale riduzione è imputabile all'eliminazione di due cantieri (C.O.P. 9 e C.A. 2) che

sorgono, secondo il progetto definitivo, in linea lungo lo *shunt* Torino, e dalla riduzione dell'“impronta” dello shunt che si sviluppa su un tracciato di circa 7 chilometri.

Il conseguimento della riduzione indicata è in conformità con il Disegno di Legge sul consumo di suolo che, pur essendo le opere dei “progetti obiettivo”, ha come finalità la costante riduzione e la conseguente eliminazione di consumo di suolo agricolo, inteso come suolo fertile e produttivo.

4. ASPETTI IDROGEOLOGICI

4.1 Nota in margine al progetto di variante dell'interconnessione di Novi Ligure

In data 02/02/2016 Prot. 2882, è stato trasmesso il "Progetto Linea Ferroviaria AV/AC "Terzo Valico dei Giovi" – Infrastruttura strategica di interesse nazionale ai sensi dell'art. 1 L. n. 443/2001. CUP: F81H92000000008. Istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi degli artt. 165 e 167, comma5 e dell'art. 183 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. relativa al Progetto Definitivo di Variante dell'Interconnessione di Novi Ligure Alternativa allo *Shunt*" dove si richiede la pubblicazione del suddetto progetto avvenuta in data 08/02/2016.

Le note seguenti prendono spunto dalla precedente valutazione sul progetto definitivo approvato con Delibera CIPE n° 80/2006 (G.U. n° 197/2006) ed in particolare alla "Relazione Tecnica" allegata alla Delibera Consiglio Comunale n° 65 del 12/12/2005 "Progetto Definitivo del Terzo Valico Ferroviario – Osservazioni", a cui si rimanda integralmente nel suo contenuto.

Le osservazioni citate sottolineavano, sotto il profilo idrogeologico, **la grave compromissione di una vastissima porzione del territorio comunale** che la galleria artificiale dello *shunt*, per uno sviluppo di circa 7 chilometri, avrebbe determinato nei confronti del normale deflusso delle acque sotterranee con l'innalzamento della superficie piezometrica, a Sud dello *shunt*, e l'abbassamento del livello piezometrico, nel territorio di Pozzolo Formigaro a Nord dello *shunt* stesso, portando prevedibili scompensi, alterazioni ed esaurimento della risorsa captabile dai pozzi esistenti ("effetto barriera"). E' evidente che la variante in oggetto, **grazie all'eliminazione dello *shunt*, determina una ricaduta estremamente positiva sull'intero territorio novese con la rimozione dell'"effetto barriera"**.

4.2 Aspetti Idrogeologici generali – Rio Gazzo

Le nuove opere progettate nella variante di cui all'oggetto insistono nel territorio di Novi Ligure a confine con il Comune di Serravalle Scrivia nell'ambito di un bacino orografico che insiste, come impluvio naturale, verso il ricettore denominato Rio Gazzo e, in particolare, il territorio attraversato dal tronco citato trae origine dal versante settentrionale del rilievo, come detto al confine tra il comune di Novi Ligure e Serravalle Scrivia, in un settore fortemente antropizzato dalle realizzazioni che hanno portato alla costruzione del parco commerciale in Serravalle Scrivia denominato *Retail Park* e dei suoi ampliamenti verso occidente.

Il percorso del rio, come schematizzato negli elaborati citati, è stato completamente alterato dalla realizzazione della nuova viabilità.

L'alveo, ancorché non inciso, acquista continuità a valle della S.P. 35 *bis* e, raggiunta la trincea ferroviaria, si orienta verso occidente dopo aver raccolto le acque convogliate nel fosso di guardia della ferrovia. Dopo la realizzazione del parco commerciale, il fosso di guardia convoglia anche le acque meteoriche che si raccolgono sull'area urbanizzata.

Il tronco di interesse è stato chiuso con una sezione, ubicata nel tratto a monte dell'attraversamento ferroviario, immediatamente a valle del quale il Rio Gazzo entra nella tombatura che percorre il concentrico di Novi.

Merita segnalare l'anomalia che caratterizza il bacino idrografico del corso d'acqua in oggetto, che ha una forma grosso modo rettangolare con il lato lungo orientato in direzione Est-Ovest.

Il corso d'acqua percorre il bacino in un settore compreso fra la S.P. 35 *bis* e la Ferrovia, che si sviluppa dapprima in trincea, poi in rilevato. La detta S.P. 35 *bis* corre al piede del versante collinare su cui si originano i deflussi, ma su cui non sono presenti segmenti significativi di rete idrografica. Le forme del rilievo sono percepibili dalla rappresentazione fornita dal DTM 5x5 m della Regione Piemonte.

Dal momento che il Rio Gazzo attraversa la porzione settentrionale del concentrico di Novi Ligure in una sezione interrata, la portata in arrivo all'intubamento è controllata per mezzo di uno sfioratore laterale progettato dal Consorzio di Bonifica del Bacino dello Scrivia nel 1991 approvato dal Comitato Regionale delle OO.PP. della Regione Piemonte il 19/02/1992. L'opera di presa del deviatore è ubicata immediatamente a valle dello stabilimento della Novi-Elah-Dufour.

L'alveo è sbarrato da una parete trasversale dotata di gaveta. La parete reca un'apertura sul fondo controllata da una paratoia piana, che permette di convogliare portate note a valle del manufatto pari a **6 mc./sec.**

La bocca laterale immette, tramite un salto sagomato a profilo *Creager*, in un alveo secondario, dapprima coperto, che sottopassa la Ferrovia Storica TO-GE e prosegue verso Nord (Basso Pieve) nel settore di territorio indagato per conto della Provincia di Alessandria (Studio Idrogeologico ed idraulico sugli effetti generali sul reticolo idrografico interferente con la S.P. 35 *ter* dalle precipitazioni eccezionali dei mesi di ottobre e novembre 2014 – Relazioni Idrologica ed Idraulica a firma AI Studio Torino redatta nel 2015).

A tal riguardo, in seguito agli attuali studi in corso da parte dell'Amministrazione Comunale per la elaborazione del PAI, si rimanda ad una attenta analisi degli studi effettuati dalla "Anselmo Associati" di Chieri redatti in marzo 2016 sulla "verifica idraulica del Rio Gazzo" avente come scopo dell'analisi la verifica della capacità di convogliamento del ricettore in essere al fine di determinare le aree a diversa pericolosità.

L'analisi è stata condotta con codice di calcolo commerciale (*Hec-Ras*) in moto permanente a partire dalle portate di riferimento contenute negli elaborati approvati nell'ambito della procedura per la variante al PRGC di Novi Ligure.

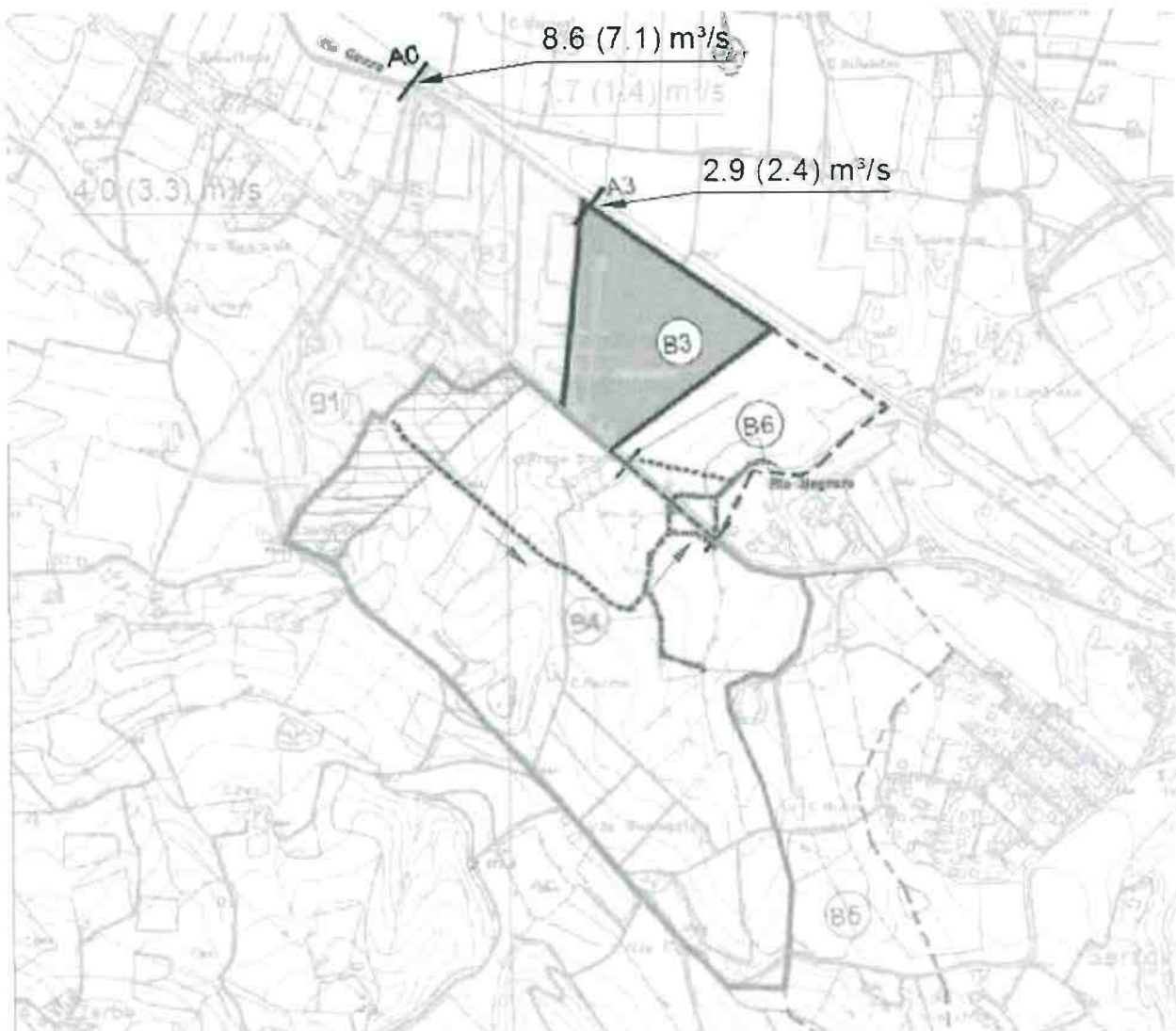
In particolare si allega l'estratto seguente:

DETERMINAZIONE DELLE PORTATE DI RIFERIMENTO

Lo studio redatto per conto della Provincia riguarda il settore di territorio a Nord della S.P. 35 Bis. che non interferisce con il tronco di Rio Gazzo oggetto di questa verifica.

Lo studio prodotto dalla Novipraga s.r.l. (NOVIPRAGA, 2015-a) fornisce le portate che, nel settore di testata del bacino, vengono raccolte sulle aree urbanizzate. Lo studio è corredato da una memoria di chiarimento (NOVIPRAGA, 2015-b) che precisa le ripartizione delle portate a partire dalle aree scolanti previste dal progetto del parco commerciale.

Il documento fornisce lo schema illustrato nella figura seguente delle aree alla formazione della piena in corrispondenza del manufatto di attraversamento costituente la sezione del tronco oggetto della verifica (qui segnato come sezione A0).



Aree contribuenti del settore di testata del bacino (da NOVIPRAGA srl, 2015-b).

Le portate sono state assegnate tenendo conto:

- della relazione di accompagnamento del SICOD approvato nell'ambito delle indagini per la variante al PRGC di Novi Ligure (COMUNE DI NOVI LIGURE, 2006; 2014) che fornisce le portate per il bacino idrografico naturale sotteso da ciascun manufatto di attraversamento. La relazione non cita le portate prodotte sulla superficie urbanizzata del parco commerciale, che sono convogliate nel fosso di gronda della ferrovia e che pervengono al Rio Gazzo a monte del manufatto di attraversamento denominato GAZ01;
- della citata memoria (NOVIPRAGA, 2015-a) per la portata generata alla testata del bacino, con le precisazioni contenute nella successiva memoria di precisazione (NOVIPRAGA, 2015-b).

Per l'indagine in oggetto, le portate di interesse sono riferite all'evento con tempo medio di ritorno di 50 e 200 anni, utili per la delimitazione delle aree Ee ed Eb ai sensi del PAI.

La memoria di precisazione spiega che l'urbanizzazione in progetto prevede la distribuzione delle portate illustrata nella Figura 3-1 da cui si deduce che una porzione del bacino sotteso dalla sezione GAZ01 in naturalità viene dirottata, a seguito delle urbanizzazioni, verso il Rio Negraro (porzione della superficie B4 tratteggiata nella figura precedente) (NOVIPRAGA, 2015-b). Pertanto, alla testata del Rio Gazzo afferiscono le seguenti portate duecentennali, indicando tra parentesi le portate cinquantennali (2), con riferimento alla figura precedente:

- dal settore B3: 2.9 m³/s a (2.40 m³/s) monte della sezione 230 del modello;
- dal settore B2: 1.68 m³/s (1.38 m³/s) a monte della sezione 190 (GAZ01 secondo il SICOD);
- dal settore B1: 4.02 m³/s (3.28 m³/s) alla sezione 178 del modello.

Quindi, a valle della sezione 178, si applicano gli incrementi di portata dedotti da quanto reperito nella relazione al SICOD.

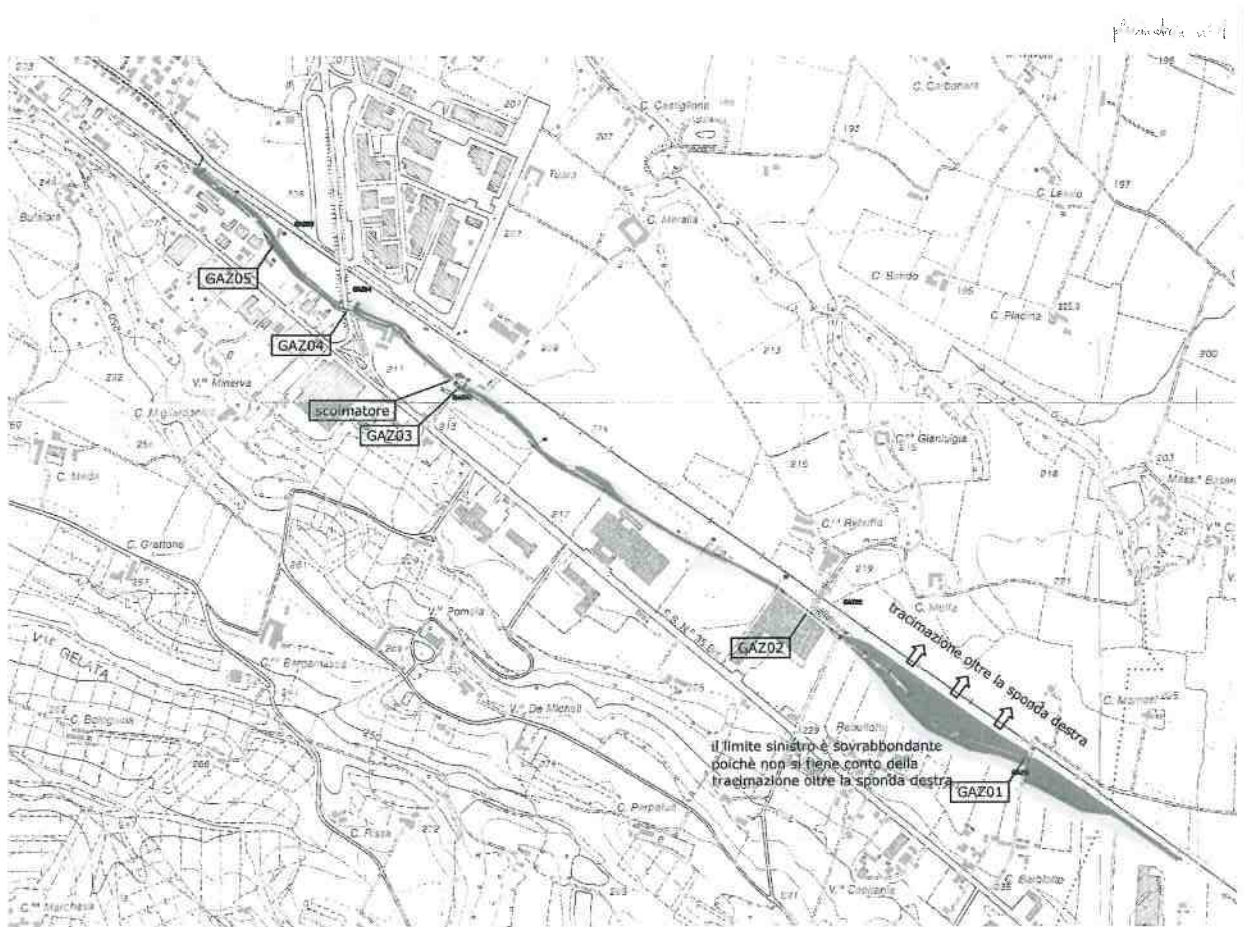
Manufatto SICOD	Area sottesa (km ²)	Sezione modello	Portata con tempo di ritorno 200 (50) anni (m ³ /s)	Incremento (m ³ /s)	Portata introdotta nel modello (m ³ /s)
		178			8.6 (7.1)
GAZ02	0.72	140	11.5 (7.9)	1.9 (1.3)	10.5 (8.4)
GAZ03	1.71	82	20.1 (13.8)	8.6 (5.9)	19.1 (14.3)
GAZ04	2.15	52	23.1 (16)	3.0 (2.2)	22.1 (16.5)
GAZ05	2.20	32	23.5 (16.2)	0.4 (0.2)	22.5 (16.7)

In sintesi, per una più esplicita conclusione dagli studi effettuati ed analizzati nella citata relazione (cfr. planimetria seguente), emerge che i modelli di calcolo utilizzati determinano un allagamento maggiore sul piano campagna oltre la sponda sinistra del tratto del ricettore Rio Gazzo con

particolare riferimento alle zone dove sarà ubicato il C.O.P. 6 progettato ed esposto negli elaborati consegnati da Co.C.I.V. oggetto della suddetta Variante.

Infatti il Rio Gazzo è inserito nell'elenco delle acque pubbliche della provincia di Alessandria, è risulta interessato dal cantiere COP6, dalla viabilità di cantiere e di servizio, da modificazioni al suo corso e da sottoservizi.

L'area oggetto della variante del progetto in essere è stata interessata, come già detto, da un evento alluvionale recente del ottobre-novembre 2014 che ha comportato numerose laminazioni ed interessamenti delle aree circostanti al Rio Gazzo.



Tale corso d'acqua risultava già oggetto di prescrizioni contenute nell'allegato 1 della delibera C.I.P.E. 80/2006 sia al paragrafo 6- Integrazioni progettuali punto *n* e indirettamente al paragrafo 5-Acque Progetto definitivo punto *e*.

Successivamente, nella determina Direttoriale DVA 2014 0021283 del 27/6/2014 (Lotto1 ove trova collocazione la viabilità di cantiere NV28), viene ribadita l'informazione che il corso d'acqua Rio

Gazzo-Rio Lovassina presenta criticità e che pertanto dovrà essere attuato quanto previsto dalla prescrizione dettata (C.I.P.E. 80/2006 paragrafo 6 l.p., punto n).

Inoltre in termini generali vengono richiamati i disposti del R.D. 523/1904 (art 96 divieti).

Il progetto di variante presentato, sembra però prescindere da queste indicazioni in quanto pone, viabilità, sottoservizi, area di cantiere, fabbricati, scarichi, nella fascia di rispetto del corso d'acqua e in assenza di una verifica di compatibilità idraulica del corpo recettore.

A completamento di quanto analizzato, si riporta di seguito estratto della "Relazione tecnica – Richiesta integrazioni redatta dall' ARPA Piemonte SC22 –Dipartimento Tematico Geologia e Dissesto SS 22.04 - Ambiente e Natura “ ove vengono evidenziate le criticità riscontrate e le richieste di integrazioni che ne derivano per la “Gestione acque meteoriche” :

Acque meteoriche

In progetto è prevista la regimazione delle acque meteoriche dilavanti i parcheggi, strade bitumate e viabilità in genere: le acque di prima pioggia verranno avviate ad una vasca di accumulo, corrisposte ad impianto di trattamento di disoleatura e sedimentazione ed infine recapitate nel Rio Gazzo, mentre le acque di seconda pioggia verranno recapitate direttamente nel medesimo Rio.

Le acque meteoriche di prima pioggia derivanti dal piazzale dell'area officina, dall'area lavaggio automezzi e dell'area betonaggio (come già descritto al punto precedente), verranno trattate unitamente alle acque industriali derivanti da queste sezioni e riutilizzate per gli usi industriali. Solo gli esuberanti verranno avviati in corpo idrico.

Per le acque dilavanti i tetti dei fabbricati è prevista, ove possibile, la dispersione diretta nel reticolo superficiale, altrimenti saranno avviate anche esse a trattamento.

RICHIESTE DI INTEGRAZIONE

• *In considerazione del significativo impatto che potrebbe derivare dal dilavamento delle aree del cantiere COP 6 sul corpo idrico e al fine di minimizzare l'emungimento da pozzi ed acquedotti si propone di valutare, se tecnicamente possibile, di incrementare il riutilizzo delle acque meteoriche quanto più possibile, come di seguito evidenziato:*

o dovranno essere avviate a trattamento sia le acque di prima pioggia (come previsto in progetto) che le acque di seconda pioggia derivanti dalle strade bitumate e di viabilità in genere (escluse le seconde piogge dilavanti le aree di parcheggio). Le prime piogge dovranno essere sottoposte ai trattamenti previsti in progetto e riutilizzate all'interno del ciclo produttivo e solo gli esuberanti potranno essere canalizzate nel Rio Gazzo. Le acque di seconda pioggia, previo trattamento, dovranno essere riutilizzate e gli esuberanti canalizzati nel Rio Gazzo.

o le acque di seconda pioggia derivanti dal piazzale dell'area officina, dall'area lavaggio automezzi e dall'area betonaggio dovranno essere riutilizzate, previo trattamento, mentre gli esuberanti dovranno essere canalizzati in fognatura.

- Considerato che le acque meteoriche di prima pioggia derivanti dal piazzale dell'area officina, dall'area lavaggio automezzi e dall'area betonaggio sono trattate unitamente alle acque industriali derivanti dai settori produttivi, si chiede che venga fornita una relazione tecnica inerente il bilancio idrico di tutti gli effluenti che vengono recapitati nello stesso impianto di trattamento. Dovranno essere altresì, illustrate particolari situazioni anomale come ad esempio il bilancio idrico ipotizzando un evento meteorico intenso più sversamento accidentale.
- Ai sensi dell'art. 9 comma 1.2 (allegato A) del D.P.G.R. n. 1/R del 20/02/2006 e s.m.i. dovrà essere effettuata una indagine preventiva su tutte le aree costituenti il sito. Si chiede, in merito, di chiarire/descrivere le superfici che, in ragione delle attività svolte (se sussistenti), siano da considerarsi prive di contaminazione. Dettagliare le modalità organizzativo – gestionali e gli accorgimenti tecnici o strutturali predisposti o che si intendono predisporre per evitare la contaminazione di queste aree. Per completezza documentale si chiede, in merito, che venga redatto un Piano di prevenzione e gestione delle acque meteoriche ai sensi del Regolamento Regionale 1/R del 20.02.2006 così come modificato dal Regolamento Regionale 7/R del 02.08.2006.

Dall'analisi sopra esposta si deduce, altresì, che l'attuale canale diversore del Rio Gazzo, dimensionato per una portata massima di 6 mc/sec, già con gli eventi alluvionali di ottobre/novembre 2014 è esondato nella zona denominata Basso Pieve prima dell'insediamento C.O.P. 5 (imbocco Nord della galleria di Serravalle Scrivia).

Alla luce di quanto precedentemente osservato, sia a garanzia e sicurezza della costruenda tratta AV/AC in superficie sia per consentire l'insediamento produttivo già convenzionato tra il Comune di Novi Ligure e Novipraga S.r.l., oggi Aedes SIIQ, (cfr. osservazioni già presentata al M.I.T.), si reputa necessaria - attraverso un approfondimento progettuale - la realizzazione, con bocca di presa a monte del ricettore nel territorio a confine tra il Comune di Novi Ligure ed il Comune di Serravalle Scrivia, di un nuovo canale diversore del Rio Gazzo.

4.3 Le sorgenti idropotabili dell'acquedotto di Novi Ligure

Per quanto riguarda la "circolazione" delle acque sotterranee" si evidenzia innanzitutto:

- la mancanza di un riferimento puntuale a progetti o programmi relativi a nuove captazioni e condotte di adduzione sostitutive degli attuali approvvigionamenti idrici (pozzi idropotabili di proprietà Gestione Acqua S.p.a.) che risultano vulnerabili ed esposti ad eventuali inquinanti provenienti dall'area di scavo della linea in galleria, e in totale contrasto con gli strumenti di

legge vigenti (Legge 5 gennaio 1994, n. 36 e successive disposizioni in materia di tutela delle fonti di approvvigionamento idriche);

- la evidenziazione dei flussi sulla carta idrogeologica allegata alla documentazione presa in considerazione esprime una limitata analisi del territorio generale circostante e strettamente sufficiente per prendere in considerazione gli effettivi rischi di interferenza delle opere in progetto ed in particolare del nuovo binario denominato "interconnessione dispari", con l'impianto di emungimento dell'acqua gestito da Gestione Acqua S.p.a..
- tale impianto consente l'approvvigionamento idropotabile, ad uso dei centri abitati di Novi Ligure e Pozzolo Formigaro, per più di un terzo della sua produzione con acqua proveniente dalla collina in sponda sinistra del torrente Scrivia (e, quindi, di sponda sinistra del Rio Gazzo), identificata come "acque di ottima qualità" e non soggetta ad intorbidamento in caso di piogge torrenziali. E' importante evidenziare che questa risorsa risulta indispensabile in concomitanza con eventi di piena del torrente Scrivia.

A completamento di quanto sopra analizzato, si riporta di seguito estratto della "Relazione tecnica – Richiesta integrazioni redatta dall' ARPA Piemonte SC22 –Dipartimento Tematico Geologia e Dissesto SS 22.04 - Ambiente e Natura " ove vengono evidenziate le criticità riscontrate e le richieste di integrazioni che ne derivano per la "Idrologia ed acque sotterranee" :

SINTESI DELLE CRITICITÀ

Relativamente all'interazione fra l'opera in progetto e l'acquifero interessato si fanno le seguenti considerazioni.

Non è chiaro come sia stata ricostruita la superficie piezometrica utilizzata per il modello numerico. Nella relazione A3010XDCVROGE0000002A al paragrafo 5.2, si attesta che la piezometria è stata ricostruita utilizzando valori piezometrici misurati in periodi temporalmente diversi; che i piezometri in grado di dare indicazioni sul livello minimo e massimo della falda sono solo quelli del PP peraltro in numero esiguo; che è possibile che durante l'effettuazione delle misure in sito ci fossero pozzi in emungimento. Inoltre relativamente ai piezometri del PE si attesta che non sono quasi mai disponibili le quote del piano campagna (desunte quindi dalle carte topografiche a disposizione).

Ciò premesso si ritiene che sia discutibile l'attendibilità della carta piezometrica relativa al livello massimo di falda realizzata, le cui linee equipotenziali mostrano un'equidistanza di 1 m, in quanto ricostruita con dati disomogenei e con precisioni difficilmente definibili. Questo rende decisamente problematica una valutazione preliminare delle interferenze tra le opere in progetto e l'acquifero intercettato dalle stesse.

Tenendo conto che questo tipo di informazione è il riferimento "reale" per il confronto fra i valori misurati ed i valori simulati con il modello numerico effettuato, nonché per la calibrazione dello stesso, si ritiene che tale carta piezometrica non sia adeguata.

Nel testo inoltre non si fa menzione di test utili per reperire i parametri idrogeologici (prove di emungimento, prove a gradini, slug tests, ecc.) al fine di definire i dati di input per il modello numerico, congruamente distribuiti nello spazio. I risultati di questi test dovrebbero inoltre costituire un importante riferimento per la calibrazione del modello in caso di sollecitazione dell'acquifero.

RICHIESTE DI INTEGRAZIONE

- Si ritiene opportuno prendere come riferimento le carte piezometriche realizzate a partire dai dati misurati nelle campagne di indagine ante operam in cui devono essere disponibili dati minimi e massimi di soggiacenza, opportunamente misurati, partendo dalle quote del piano campagna determinate con misure topografiche; questi dati devono essere opportunamente integrate nel caso in cui presentino carenze di qualsivoglia tipo.
- È necessario che siano previsti test utili per reperire i parametri idrogeologici (prove di emungimento, prove a gradini, slug tests, ecc.) al fine di definire i dati di input per il modello numerico, congruamente distribuiti nello spazio. I risultati di questi test dovrebbero inoltre costituire un importante riferimento per la calibrazione del modello in caso di sollecitazione dell'acquifero.
- Si ritiene altresì indispensabile progettare un sistema di controllo per la valutazione degli impatti qualitativi e quantitativi durante la costruzione dell'opera e per un adeguato periodo al termine della realizzazione della stessa.
- E' necessario prevedere fin da ora azioni di mitigazione in caso si verificano impatti significativi (innalzamento del livello piezometrico a causa dell'effetto "barriera", diversioni del flusso idrico sotterraneo, depauperamento di pozzi utilizzati, ecc.).

Pertanto, in seguito alle osservazioni sopra esposte ed alla segnalazione effettuata dal soggetto gestore pubblico del Servizio Idrico Integrato (Gestione Acqua S.p.A. - cfr. nota allegata inviata al Sindaco di Novi Ligure e al Presidente A.T.O. 6 Alessandrino), si richiede un'azione di monitoraggio ed una valutazione più approfondita della situazione in grado di escludere ogni rischio di interferenza con l'emungimento citato poiché la Società Gestione Acque S.p.A. non può prescindere da tale approvvigionamento, sia in termini qualitativi sia quantitativi, a servizio della cittadinanza/utenza di Novi Ligure e di Pozzolo Formigaro.

5. CANTIERIZZAZIONE E VIABILITÀ

5.1 Il Cantiere Operativo Piemonte 6

La realizzazione della variante in esame comporta la modifica del posizionamento cantiere denominato **C.O.P.6** che viene anche ad assumere una maggiore importanza occupando una superficie superiore a quella prevista nel progetto definitivo passando da 36.100 a 48.760 metri quadrati.

Gli scenari di simulazione ed il modello di calcolo utilizzati per stimare l'impatto atmosferico ed il rumore dell'attività del cantiere **C.O.P.6** situato a Novi Ligure risultano appropriati ed opportunamente impostati per caratterizzare correttamente le ricadute delle attività sui ricettori presenti. Lo studio stesso prevede un impatto significativo per quanto riguarda l'attività di cantiere mentre in fase di esercizio l'impatto può considerarsi trascurabile.

Alla luce di tali realistiche considerazioni, è possibile valutare positivamente lo studio effettuato e si ritiene necessario adottare scrupolosamente tutte le opere di mitigazione indicate che devono essere assunte a modello per tutti i cantieri dell'opera dove si riscontrano problematiche di polverosità.

Per quanto attiene agli aspetti legati all'inquinamento acustico la stretta vicinanza del cantiere con i ricettori ha imposto l'adozione di un efficace sistema mitigativo. In particolare sono state previste due barriere antirumore lungo il perimetro esterno dell'area di lavoro. Il primo intervento prevede, lungo la viabilità di accesso in entrata e in uscita dal cantiere COP6 nel periodo diurno, l'installazione di una barriera suddivisa in tre tratte di altezza variabile 6-7 m con lo scopo di proteggere l'agglomerato di Località Barbellotta. Il secondo intervento è localizzato sul perimetro sud-ovest del piazzale del cantiere per un'altezza pari a 6 m.

Complessivamente l'intervento prevede d'impiego di 530 m di barriere antirumore di altezza 6/7 metri per una superficie schermante complessiva pari a circa 3.316 metri quadrati.

I materiali da scavo derivanti dai lavori in progetto ammontano a circa 760.000 metri cubi, dei quali circa 65.000 metri cubi saranno reimpiegati come reinterri all'interno delle opere di linea e i restanti 695.000 metri cubi (esuberanti) saranno reimpiegati nell'ambito degli interventi di riqualifica ambientale previsti nei siti di deposito di C.na Romanellotta, in Comune di Pozzolo Formigaro, e C.na Opera Pia, in Comune di Sezzadio.

6 RUMORE, VIBRAZIONI, SICUREZZA

6.1 Rumore

Per quanto riguarda le opere nell'ambito extraurbano del progetto, le ricadute dello scenario di prima fase in condizioni mitigate sono limitate: sono presenti infatti livelli di impatto molto bassi (I) o bassi (II) per tutti i ricettori considerati.

Per quanto riguarda l'ambito urbano, l'analisi dei risultati evidenzia numerosi esuberi dei limiti di legge in periodo diurno e notturno nello scenario non mitigato. In particolare i livelli più elevati si riscontrano ovviamente sui numerosi edifici in affaccio diretto sulla linea ferroviaria.

Le barriere antirumore previste per l'ambito urbano di Novi Ligure consentono di conseguire una significativa riduzione degli impatti previsti sul territorio interessato dal tracciato ferroviario.

Il sistema delle mitigazioni, previsto per l'ambito urbano, riguarda un'estensione complessiva di quasi 4.000 m lineari per ciascun lato della ferrovia, ed altezze comprese tra 2.6 e 7.6 m sul piano del ferro.

Lo studio ha considerato gli effetti dell'interazione opera - ambiente per la fase di esercizio e di realizzazione sulla base di un quadro di riferimento ambientale delineato mediante specifici sopralluoghi nell'area finalizzati alla connotazione di dettaglio delle caratteristiche geometriche e funzionali del sistema insediativo e delle sensibilità ambientali, ad integrazione di quanto disponibile nell'ambito dei dati cartografici più recenti. Nel complesso il territorio interferito dall'opera presenta elementi di potenziale criticità di carattere puntuale, essendo caratterizzato - nel suo ambito extraurbano - dalla presenza di aree urbanizzate di tipo prevalentemente industriale, inframmezzate da aree agricole con presenza di edifici residenziali isolati. La caratterizzazione delle emissioni sonore della linea ferroviaria costituisce la base dati per le proiezioni modellistiche effettuate nel quadro di riferimento previsionale, effettuate utilizzando gli *standard* di calcolo previsti dalla Direttiva Europea 2002/49/CE sulla determinazione e gestione del rumore ambientale, recepita in Italia con D.lgs. 194/05.

A completamento di quanto sopra analizzato, si riporta di seguito estratto della "Relazione tecnica - Richiesta integrazioni redatta dall' ARPA Piemonte SC22 -Dipartimento Tematico Geologia e Dissesto SS 22.04 - Ambiente e Natura " ove vengono evidenziate le criticità riscontrate e le richieste di integrazioni che ne derivano per il "rumore e vibrazioni":

SINTESI DELLE CRITICITÀ

Si ritiene che il nuovo panorama acustico ipotizzato sia ragionevolmente peggiorativo rispetto alla situazione attuale, tenendo soprattutto in considerazione che verranno aggiunti ulteriori transiti.

RICHIESTA DI INTEGRAZIONI

La documentazione consegnata presenta i seguenti aspetti da chiarire:

- Superamenti evidenti anche in seguito ai lavori di bonifica (edifici alti non necessariamente a ridosso della linea) quantificati nel 9% degli stabili;
- È necessario chiarire se i valori di transiti ferroviari presenti nella tabella 3-5 (pag. 52 A301-0X-D-CV-RG-IM00-00-010-C00 "Acustica – Studio specialistico Scenario di prima fase") siano stati previsti mediamente o siano i massimi ipotizzabili in relazione alla capacità della linea • Le barriere paiono non contemplare la presenza di riduttori antidiffrittivi;
- Sequenze di barriere con numerose interruzioni anche in evidente corrispondenza di ricettori;
- È necessario motivare alcune apparenti "fughe" di livelli in prossimità delle barriere (es. Tav. 2/9), evidenti nel modello previsionale ma non comprensibili dal punto di vista acustico;
- Vengono presi in considerazione i soli ricettori residenziali pertanto gli interventi di mitigazione dovranno essere previsti anche per gli edifici non strettamente residenziali come previsto dal relativo decreto;
- Il beneficio della mitigazione viene valutato esclusivamente in relazione alla situazione futura, non contemplando l'ulteriore contributo attuale;
- È necessario che vengano esplicitate tramite tabelle e rappresentazioni grafiche maggiormente chiare, le condizioni di superamento limiti per gruppi di ricettori ante e post operam, inteso come inserimento della linea AV/AC su quella storica rispetto al traffico ferroviario attuale (non solo come interposizione di barriere);
- Non risulta presente una mappatura acustica della situazione urbana attuale in Novi Ligure
- Resta evidente la condizione peggiorativa all'interno dell'ambito cittadino rispetto alla precedente soluzione progettuale pertanto si ritiene necessaria una valutazione complessiva della situazione acustica relativa a tutti i transiti ferroviari.

Va, altresì, sottolineato che, ai sensi del che, in osservanza dell'art. 10, comma 5, della legge 447/1995, R.F.I. S.p.A. - nella sua qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria - ha predisposto il Piano di risanamento acustico e ,in forza di tale Piano **a prescindere dalla variante in oggetto**, avrebbe dovuto realizzare interventi di risanamento del clima acustico che oggi vengono presentate.

Infatti in data 14/11/2008 viene trasmesso al Comune di Novi Ligure il "Progetto preliminare barriere antirumore – linea Torino Genova"; si rammenta qui di seguito il procedimento intercorso presso gli uffici comunali preposti:

- Con Ns. protocollo 10463 del 2/04/2009 L'Ufficio SUE in accordo con l'Ufficio Ambiente del Comune di Novi Ligure si trasmise ad RFI (Ing. Biondo sede Torino) formularono nel documento citato una serie di risultanze di seguito riportate :

- Si evidenzia che gli interventi atti ad adeguare i parametri di rumorosità ferroviaria alla normativa vigente sono di rilevante impatto visivo, e a questo proposito, si richiede che vengano proposte soluzioni tecnologiche ed estetiche alternative a quelle presentate, in particolare per i sottopassì del centro abitato;
- Va chiarito per quale motivo nel lato sud del tratto compreso tra la stazione ferroviaria ed il limitare dell'abitato in direzione Serravalle Scrivia non siano previste installazioni: qualora il progetto in esame costituisca un primo lotto di intervento, è necessario fornire il progetto generale di insieme;
- E' opportuno concordare preventivamente l'intervento con gli uffici comunali competenti, con particolare riguardo alle tempistiche dei lavori ed alle priorità esecutive, anche mediante sottoscrizione di convenzione tra le parti;
- Rilevato che in alcuni punti le installazioni sono particolarmente vicine ai fabbricati, si richiede di effettuare uno studio, supportato eventualmente da elaborati grafici, per verificare le esatte distanze delle barriere dagli edifici, anche ai fini del rispetto del DM 1444/68 in relazione alle distanze minime con pareti finestrate;
- L'edificio asilo sito in via San Giovanni Bosco, non è evidenziato come edificio sensibile (mappa 2 – relazione acustica: scheda dei ricettori parte 1 e 2);
- Il palazzo con la scuola Istituto Mazzini è inserito totalmente nella mappa come edificio sensibile;
- Nelle mappe l'Ospedale San Giacomo di via Raggio non è evidenziato come edificio sensibile (mappa 2 – relazione acustica – scheda dei ricettori parte 1 di 2)

“
nella medesima comunicazione, si segnalava la necessità che gli interventi discussi fossero comunque subordinati all'ottenimento del titolo abitativo da parte del Comune (Permesso di Costruire)

- In data 23/11/2009, a seguito di specifica richiesta avanzata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ad RFI, quest'ultima trasmetteva ai comuni ed alle regioni interessate, la documentazione utile al fine di avviare l'istruttoria dell'approvazione dal parte del Ministero stesso e di intesa con la conferenza unificata Stato-Regioni;
Nel medesimo documento, RFI comunicava che detto aggiornamento è stato eseguito sulla base delle segnalazioni pervenute dagli Enti Locali e dai soggetti locali sulla base delle attività svolte in ottemperanza al DL 194/2005.

- **La Commissione Edilizia nella seduta del 5 aprile 2016**, in sede di esame del “Progetto di variante della linea AV/AC - Eliminazione Shunt – ed installazione barriere antirumore” formulato da RFI S.p.A., evidenziava le seguenti criticità:
 - o la nuova proposta relativa alle barriere antirumore, e' ritenuta che sia di notevole impatto visivo, e che possa pregiudicare il rispetto del citato D.M. 1444/68;
 - o laddove le barriere non possano essere installate per questioni di spazio, viene proposto di intervenire sugli edifici con interventi di isolamento acustico; tali interventi devono però essere adeguatamente pianificati previa analisi puntuale di ogni edificio e le opere dovranno essere oggetto di specifico accordo con la proponente RFI in merito alla qualità, tempistiche ecc.;
 - o viene suggerito di prendere in considerazione soluzioni che prevedano binari fono assorbenti, già presenti in altre realtà europee per mezzo dei quali si possa ovviare alle barriere;
 - o si suggerisce inoltre di considerare l'eventualità di sottoporre l'intervento relativo alle barriere antirumore a concorso di idee / o concorso di progettazione;
 - o al fine di garantire l'accessibilità agli edifici oggetto di limitrofo posizionamento delle barriere antirumore ed il rispetto del DM 1444/68 in ordine alle distanze tra barriere antirumore e superfici finestrate dei limitrofi edifici, la Commissione Edilizia, per voce di un suo componente (Bersaglio) invita l'Amministrazione a richiedere ad RFI apposita relazione circa la compatibilità delle opere proposte eventualmente supportata anche da parere legale;
 - o viene, infine, evidenziato che le installazioni proposte, potrebbero sensibilmente ridurre il valore di mercato delle limitrofe unità immobiliari situate nelle immediate vicinanze delle barriere stesse.

6.1.1 Le misure di mitigazione del rumore e le barriere fonoassorbenti

Di seguito si esprimono alcune considerazioni relativamente alla proposta progettuale presentata dal *General Contractor* in cui vengono individuate le criticità e si propongono alcune possibili azioni ed interventi da attuare al fine di pervenire al risanamento dell'infrastruttura ferroviaria entro i termini stabiliti dalla Legge 447/1995.

L'art. 5, comma 3, del dm 29 novembre 2000, stabilisce che gli interventi strutturali finalizzati all'attività di risanamento devono essere effettuati secondo la seguente priorità:

- a) sulla sorgente rumorosa
- b) lungo la via di propagazione del rumore
- c) direttamente sul ricettore

Il piano presentato da Co.C.I.V. prevede esclusivamente interventi relativi alle tipologie b) e c). In realtà, per quanto riguarda gli interventi di tipo a), è possibile effettuare alcuni interventi già ampiamente adottati a livello internazionale per abbattere alla fonte il rumore ferroviario.

Si tratta di interventi non sperimentali, ma ampiamente consolidati, sia in altri Stati sia in Italia, da gestori di servizi e di infrastrutture ferroviarie diversi da R.F.I..

La scelta di privilegiare esclusivamente interventi di tipo b) con l'utilizzo di un'unica tipologia di barriere opache, particolarmente critiche dal punto di vista dell'inserimento visivo e paesaggistico, non risulta facilmente accettabile soprattutto nelle zone turistiche o con particolari valenze paesaggistiche che costituiscono una ricchezza e una risorsa per il Paese.

Nella realizzazione degli interventi, in particolare in corrispondenza con il centro abitato, si suggerisce di tenere presenti le esperienze di risanamento già realizzate utilizzando barriere non opache.

La scelta imposta da RFI di utilizzare una sola tipologia di barriere, probabilmente dettata da ragioni organizzative interne di tipo logistico legate alla necessità di standardizzazione delle attività di riparazione e manutenzione, potrebbe essere rivista, contemplando, nei casi più critici dal punto di vista dell'impatto visivo, soluzioni individuate utilizzando un approccio combinato con interventi sulla sorgente e presso i recettori per quei casi in cui la barriera risulti insufficiente, inoltre potrebbe essere previsto l'inserimento, laddove possibile, di quinte arboree per mitigare l'impatto visivo delle barriere stesse.

In molte situazioni può essere più efficace un utilizzo congiunto di azioni di mitigazione del rumore, che comporta l'utilizzo nello stesso luogo di interventi volti al contenimento del rumore alla sorgente, lungo l'infrastruttura e presso i recettori; tale approccio porta a vantaggi sia dal punto di vista dell'efficacia degli interventi sia per il rapporto costi/benefici.

Spesso, ad esempio, la mitigazione del rumore con barriere acustiche di altezza elevata comporta elevati costi di installazione e manutenzione, a fronte di una scarsa efficacia nei confronti di recettori posti ai piani più alti degli edifici prossimi all'infrastruttura; in tali casi si potrebbe attuare il risanamento con barriere di dimensioni più contenute e contemporaneamente interventi diretti sui recettori, quali la sostituzione dei serramenti, per i piani alti degli edifici nonché interventi sulla sorgente di cui alla lettera a) del paragrafo precedente.

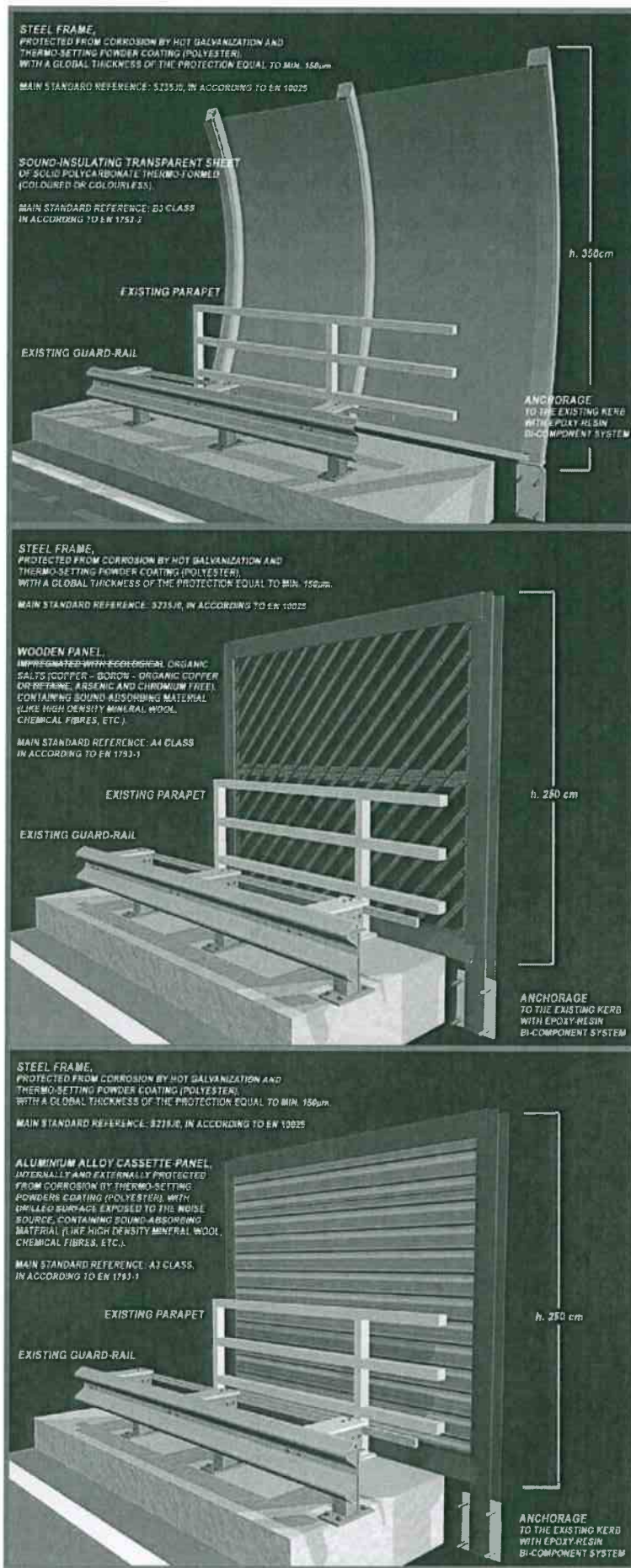
Tra gli interventi diretti sulla sorgente rumorosa si evidenziano:

- **le modifiche all'impianto frenante** dei carri merci, con la sostituzione dei ceppi dei freni in ghisa (tipo GG) con altri in composito (tipo K). Questa azione abbatte le emissioni di un treno merci da 8 a 10 dB;
- **l'utilizzo delle "ruote silenziate"** con la sostituzione delle ruote attuali con altre "silenziate" brevettate in Italia; questa azione è in grado di abbattere le emissioni di un treno merci di circa 5 dB. Si sottolinea che questa tipologia di intervento è già praticata in Italia nel caso della Val Venosta: STA, il proprietario dell'infrastruttura e dei veicoli, ha infatti prescritto ruote silenziate e tutti i veicoli utilizzati da SAD ne sono dotati. Si tratta di GTW 2/6 diesel e di FLIRT 4 e 6 casse elettrici, entrambi i tipi di veicoli transitano anche su impianti di RFI.;
- **la modifica del coefficiente di attrito ruota-rotaia**; Per le curve di piccolo raggio dove vi è uno "strisciamento" tra ruota e rotaia è possibile un trattamento localizzato con acqua ed una bassissima percentuale di speciale tensioattivo "HPF" sviluppato in Giappone. Ciò è sufficiente a modificare il comportamento della ruota ed abbattere le emissioni tipiche dello stridìo, che sono sempre ad altissima frequenza e, quindi, fastidiosissime. L'abbattimento in curve critiche arriva a 20 dB;
- **le modifiche sulla via di propagazione (barriere basse)**; Anche se non si tratta di un intervento diretto sulla fonte, il caso delle cosiddette "barriere basse", in taluni casi, può servire a mitigare acusticamente situazioni altrimenti non mitigabili. RFI ha effettuato sperimentazioni su barriere cosiddette "basse" (dai 90 ai 120 cm di altezza dal piano del ferro) in collaborazione con Tubosider attorno alla metà degli anni '90 presso il campo prove di Figline Valdarno. Sembra che i risultati dell'abbattimento, chiaramente dipendenti dalla posizione del ricettore, arrivino anche ad oltrepassare i 10 dB. L'applicazione di queste barriere è efficace se praticata in estrema vicinanza al binario di transito ma pare che sia proprio tale vicinanza a violare alcune regole di sicurezza italiane che riguardano l'evacuazione rapida di passeggeri dalla carrozza. In altre nazioni questa tipologia di barriera viene efficacemente utilizzata considerandole "marciapiede";
- **l'adozione di ammortizzatori ferroviari al gambo della rotaia**- l'effetto più importante, per quanto riguarda la riduzione del rumore dal binario, si ottiene implementando contromisure direttamente alla fonte di rumore: gli smorzatori che vengono applicati al gambo della rotaia, hanno dimostrato di creare una riduzione del rumore. Gli ammortizzatori sono montati su rotaie con l'ausilio di un treno di posa durante periodi di inattività brevi. La pigiatura e le operazioni di rettifica non sono ostacolate ed è assicurata una lunga durata ed efficienza funzionale. Gli ammortizzatori ferroviari al gambo sono forniti per tutti i profili di rotaia. Gli ammortizzatori ferroviari al gambo vengono impiegati in

quanto, non solo facilitano l'efficacia acustica ottimale, ma garantiscono anche una performance senza ostacoli delle operazioni di manutenzione e riparazione dopo il montaggio.

Nel passaggio in corrispondenza con il centro abitato sarà necessario prescrivere che, in assenza dell'adozione dei precedenti sistemi di risanamento acustico, le barriere fonoassorbenti vengano poste in opera individuando soluzioni architettonicamente compatibili con il contesto (*cf.* immagini sotto riportate) e sostituendo, in corrispondenza degli affacci delle abitazioni e dei sovrappassi ferroviari, i pannelli opachi con pannelli trasparenti.

VARIANTE DELL'INTERCONNESSIONE DI NOVI LIGURE ALTERNATIVA ALLO SHUNT
 OSSERVAZIONI DI MERITO IN MARGINE AL PROGETTO DEFINITIVO ED ALLO S.I.A.



Infine, nei casi in cui è previsto l'intervento dall'esterno della linea ferroviaria, utilizzando e, in parte, occupando strade pubbliche, si dovrà concordare con gli Uffici competenti il periodo più idoneo per intervenire con la finalità di ridurre al minimo le interferenze con la viabilità cittadina ed i disagi ai cittadini stessi

6.2 VIBRAZIONI

La relazione tecnica presentata offre misurazioni effettuate direttamente *in loco* e perviene a conclusioni che sono rassicuranti sia in fase di lavorazione per la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria sia in fase di esercizio dell'infrastruttura stessa.

In fase di costruzione le uniche criticità sono riscontrabili su due ricettori residenziali adiacenti al fronte di scavo e nelle aree coltivate tra le progressive pk 0+760 e pk 0+920 dell'"interconnessione pari" su cui sono stati stimati livelli di vibrazione associati allo scavo con martellone dell'ordine di 80 dB. In fase di costruzione questi edifici saranno oggetto di perizia in contraddittorio.

Per quanto riguarda la componente di rumore solido trasmessa dalle strutture, solo in concomitanza dei citati ricettori sono stati evidenziati livelli prossimi o superiori al valore limite di 25 dBA in ambiente abitativo nel periodo notturno, previsto dal DPCM 14.11.97 per l'applicabilità del criterio differenziale.

Dal momento che la mitigazione delle vibrazioni può solo essere eseguita alla fonte intervenendo, quando più possibile, sulla scelta delle attrezzature utilizzate, preferendo, ad esempio, macchine a rotazione rispetto a macchine a percussione o vibropercussione, utilizzando macchinari di recente omologazione, in buono stato di manutenzione ed organizzando le lavorazioni in orari meno disturbanti si raccomanda la massima attenzione alle precauzioni ed alle misure preventive citate.

Per tutte le fasi di costruzione che non possono prescindere dall'impiego di attrezzature ad elevato impatto o dallo svolgimento di attività caratterizzate da un elevato carico emissivo vibrazionale, quali ad esempio le attività di consolidamento con uso di sonde o le attività di demolizione di parti di strutture in cemento armato con martelli demolitori, le attività saranno sempre accompagnate da una preventiva comunicazione agli abitanti e alle strutture sensibili presenti sul territorio.

Le vibrazioni in fase di esercizio dell'infrastruttura ferroviaria sono originate dalle azioni all'interfaccia ruota-rotai, indotte dalla micro-rugosità delle superfici di rotolamento: il treno produce un carico sulla rotaia in corrispondenza del punto di contatto ruota-rotai; ciò dà luogo a vibrazioni che si propagano dall'armamento alle strutture dell'infrastruttura e da queste al suolo e quindi alle costruzioni prossime alla linea.

Negli edifici ricettori il disturbo è percepito o come moto meccanico degli elementi edili dell'edificio, e/o come rumore irraggiato nei locali dagli orizzontamenti e dalle pareti (ru-more solido o rumore strutturale).

Il transito di un treno genera sia onde di corpo sia onde di superficie, in misura differente in relazione al tipo di infrastruttura. Nel caso di linea superficiale su rilevato o a raso ragionevolmente è possibile assumere un'importanza relativa maggiore per le onde di superficie, che possono essere considerate predominanti, rispetto a quelle di corpo, comunque non trascurabili.

Le stime di impatto sono state effettuate in corrispondenza di tutti i ricettori contenuti nell'ambito di studio e sono riportate negli elaborati di progetto. Le verifiche previsionali hanno documentato la conformità dei livelli di vibrazione e di rumore solido ai limiti di riferimento durante l'esercizio delle due interconnessioni in progetto. In relazione alla conformità dei livelli di vibrazione stimati durante l'esercizio delle due interconnessioni, non è stata ritenuta necessaria la previsione di interventi di mitigazione.

Per il modello di esercizio del passaggio attraverso l'abitato di Novi Ligure nell'ambito della Variante lo studio ha assunto, come riferimento di lungo termine, lo scenario 3T riportato nello studio trasportistico annesso al progetto preliminare e datato 2003.

Ancorché sia oggi molto difficile effettuare previsioni credibili nel medio-lungo periodo e considerati i valori di crescita dei traffici del porto di Genova fatti registrare nel corso degli ultimi 15 anni è possibile ritenere ampiamente conservative le previsioni di traffico indicate dallo scenario 3T per il quale è previsto il funzionamento a regime del sistema terzo valico e dei potenziamenti infrastrutturali sulla rete nazionale; tale scenario, che originariamente era stato collocato all'anno 2020, ha ormai perso ogni riferimento temporale e deve quindi essere interpretato come uno scenario di "obiettivo" di sviluppo nel quale le infrastrutture del terzo valico lavorano a regime.

Sulla scorta di queste riflessioni preliminari i flussi ferroviari presi in considerazione per le valutazioni acustiche del Terzo Valico a pieno regime riguardano il cosiddetto Scenario **3T**-, definito come scenario di lungo termine e crescita bassa che prevede il transito di 203 convogli ferroviari attraverso la stazione ferroviaria di cui 30 a lunga percorrenza, 26 interregionali, 33 regionali e 114 merci. Dai dati presentati nello S.I.A. questa situazione di interazione opera-ambiente non subirà sostanziali modifiche a seguito dell'entrata in esercizio della interconnessione di Novi, sia perché le velocità di transito non verranno aumentate sia perché non verranno introdotte rotabili caratterizzate da maggiori emissioni di vibrazioni. Il futuro aumento della frequenza dei transiti, sebbene importante in termini numerici nel caso dello scenario di lungo

termine, interviene rispetto ad uno stato attuale già caratterizzato da un esercizio intenso (> 70 transiti/giorno).

Dal punto di vista degli indicatori di controllo delle vibrazioni il numero dei treni che transitano nel periodo diurno o notturno **non ha alcuna influenza in relazione ai parametri normativi di riferimento** che considerano le vibrazioni oggettivamente disturbanti per le persone all'interno degli edifici sulla base del livello di accelerazione del singolo evento.

6.3 SICUREZZA

In conclusione una considerazione va dedicata al tema della sicurezza correlato al previsto incremento del passaggio di convogli merci attraverso la stazione e l'abitato di Novi. Sul piano della sicurezza è assodato che il trasporto su rotaia sia in assoluto il più sicuro rispetto ad ogni altro mezzo di trasporto. Benchè l'incidente ferroviario di Viareggio, del 29 giugno 2009, che provocò 32 vittime e 25 feriti abbia fatto molto scalpore **la ferrovia risulta, di gran lunga, il sistema di trasporto più sicuro.**

Ogni anno, dai dati desunti da una relazione del M.I.T. Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, in Italia **i decessi** fatti registrare dagli incidenti stradali sono decisamente più numerosi; **il dettaglio statistico di incidentalità** ferroviaria rispetto a quello stradale ha mediamente un rapporto di **1 a 1.700**, ed i numeri dei decessi e dei feriti nella serie storica riportata in tabella risulta sempre molto sfavorevole agli incidenti stradali rispetto a quelli fatti registrare dal trasporto ferroviario.

Tabella – confronto fra decessi e indici incidentalità dei trasporti stradali e ferroviari (anni 2001-2013)

Anni												
2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
INCIDENTI STRADALI												
263.100	265.402	252.271	243.490	240.011	238.124	230.871	218.963	215.405	212.997	205.638	188.228	181.227
INCIDENTI FERROVIARI												
---	---	---	144	154	166	133	120	121	126	122	123	---
DECESSI IN SEGUITO AD INCIDENTE STRADALE												
7.096	6.980	6.563	6.122	5.818	5.669	5.131	4.725	4.237	4.114	3.860	3.753	3.385
DECESSI IN SEGUITO AD INCIDENTE FERROVIARIO												
---	---	---	59	100	83	71	68	82 *	86	71	80	---
FERITI IN SEGUITO AD INCIDENTE STRADALE												
373.286	378.492	356.475	343.179	334.858	332.955	325.850	310.745	307.258	304.720	292.019	266.864	257.421
FERITI IN SEGUITO AD INCIDENTE FERROVIARIO												
---	---	---	87	131	85	49	39	71 *	64	36	41	---

Fonte M.I.T. – Ministero Infrastrutture e Trasporti

*nel dato è compreso l'incidente di Viareggio.

Il trasporto ferroviario è universalmente riconosciuto come il più sicuro per la movimentazione delle merci pericolose, specialmente sulle lunghe distanze.

Il preciso controllo del movimento dei treni, l'autonomia della struttura fissa, l'abitudine ad applicare rigide norme di sicurezza nell'esercizio del traffico e nella verifica dei mezzi e dei carichi, sono i punti che garantiscono alla ferrovia un vantaggio rispetto ad ogni altro mezzo di trasporto in questo campo. Una rigida normativa regola il trasporto delle merci pericolose, con regole valide a livello internazionale, per garantire *standard* comuni di sicurezza. Questa normativa è predisposta e gestita dall' ONU attraverso l'UNECE per quanto riguarda l'Europa.

6.4 Aspetti Ambientali: Campi Elettromagnetici, Terre e Rocce, Aspetti relativi alle attività di cantiere – rimozione ballast

Si riporta di seguito estratto della "Relazione tecnica – Richiesta integrazioni redatta dall' ARPA Piemonte SC22 –Dipartimento Tematico Geologia e Dissesto SS 22.04 - Ambiente e Natura " ove vengono evidenziate le criticità riscontrate e le richieste di integrazioni che ne derivano per le diverse componenti ambientali interessate dall'opera per i seguenti aspetti.

6.4.1. Campi Elettromagnetici

RICHIESTA DI INTEGRAZIONI

- *Campi elettrici e magnetici generati dalle linee di trazione a 3kVcc. Il proponente afferma che tale sorgente non costituisce fonte di inquinamento significativo: si richiede che il proponente contestualizzi tale affermazione, sia alla luce dei vigenti limiti di esposizione a campi statici, sia della generazione di armoniche da parte di questa tipologia di sorgenti.*

Tali approfondimenti potranno anche fare riferimento a dati di letteratura in situazioni analoghe.

- *Campi elettrici e magnetici generati dalla SSE Novi S.Bovo. Viene indicata la presenza di un recettore per il quale sarà necessario prevedere attività di schermatura e/o contenimento dei campi: si richiedono, se possibile in questa fase progettuale, maggiori informazioni circa la posizione del recettore rispetto alla dislocazione degli apparati della SSE, in ragione del fatto che la possibilità di schermatura o contenimento dei campi dipende anche da quale apparato della SSE sia la sorgente più prossima al recettore stesso. Per alcune sorgenti, infatti, un sistema di riduzione dei livelli di campo è difficilmente realizzabile.*

6.4.2 Terre e Rocce – Osservazioni sul piano di utilizzo

SINTESI DELLE CRITICITÀ

Il proponente ha redatto un **Piano di Utilizzo** ai sensi del DM 161/12 che, a seguito dell'effettuazione di alcuni campionamenti finalizzati alla caratterizzazione ambientale dei siti di produzione e destinazione delle terre, ha evidenziato, con riferimento ai limiti del D. Lgs. 152/2006, Allegato 5 al Titolo V della Parte Quarta - Tabella 1.

SITO DI PRODUZIONE (Novi Ligure): Conformità ai limiti di Colonna A per tutti i campioni analizzati tranne: presenza di superi di colonna A per Cromo totale e Nichel in un campione (SOV42-3) e presenza di un superamento di Colonna A per Idrocarburi C>12 nel campione L2-S3

INDAGINI OPERA IN PROGETTO						
ID	Punto di campionamento	Campione	Profondità	Tipologia di Indagine	Esiti	Rapporto di Prova
1	P23	C1 C2	0-1 m 1-2 m	Pozzetto	Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All. 5 Parte IV	IT/2245/14 s-b IT/2246/14 s-b
2	L2-S1	C1	2-18 m	Sondaggio	Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All. 5 Parte IV	IT/2385/14 a-b
3	S-OV42-1	C1	25-35 m	Sondaggio	Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All. 5 Parte IV	IT/4838/14 a-b
4	S-OV42-2	C1	25-35 m	Sondaggio	Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All. 5 Parte IV	IT/4839/14 a-b
5	S-OV42-3	C1	18-28 m	Sondaggio	Non Non Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All. 5 Parte IV (*)	IT/4840/14 s-b
6	S-OV42-4	C1	7-17 m	Sondaggio	Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All. 5 Parte IV	IT/4841/14 a-b
7	L2-S3	C1 C2 C3 C4	0-1 m 1-2 m 3-4 m 9-10 m	Sondaggio	Conforme tab. 1 col. B D.Lgs. n. 152/2006 - All. 5 Parte IV (**)	14LA03595 14LA03597 14LA03598 14LA03599

SINTESI DELLE CRITICITÀ

Si ritiene che il nuovo panorama acustico ipotizzato sia ragionevolmente peggiorativo rispetto alla situazione attuale, tenendo soprattutto in considerazione che verranno aggiunti ulteriori transiti.

RICHIESTA DI INTEGRAZIONI

La documentazione consegnata presenta i seguenti aspetti da chiarire:

- Superamenti evidenti anche in seguito ai lavori di bonifica (edifici alti non necessariamente a ridosso della linea) quantificati nel 9% degli stabili
- È necessario chiarire se i valori di transiti ferroviari presenti nella tabella 3-5 (pag. 52 A301-0X-D-CV-RG-IM00-00-010-C00 "Acustica – Studio specialistico Scenario di prima fase") siano stati previsti mediamente o siano i massimi ipotizzabili in relazione alla capacità della linea
- Le barriere paiono non contemplare la presenza di riduttori antidiffrittivi
- Sequenze di barriere con numerose interruzioni anche in evidente corrispondenza di ricettori
- È necessario motivare alcune apparenti "fughe" di livelli in prossimità delle barriere (es. Tav. 2/9), evidenti nel modello previsionale ma non comprensibili dal punto di vista acustico

- Vengono presi in considerazione i soli ricettori residenziali pertanto gli interventi di mitigazione dovranno essere previsti anche per gli edifici non strettamente residenziali come previsto dal relativo decreto
- Il beneficio della mitigazione viene valutato esclusivamente in relazione alla situazione futura, non contemplando l'ulteriore contributo attuale
- È necessario che vengano esplicitate tramite tabelle e rappresentazioni grafiche maggiormente chiare, le condizioni di superamento limiti per gruppi di ricettori ante e postoperam, inteso come inserimento della linea AV/AC su quella storica rispetto al traffico ferroviario attuale (non solo come interposizione di barriere)
- Non risulta presente una mappatura acustica della situazione urbana attuale in Novi Ligure. Resta evidente la condizione peggiorativa all'interno dell'ambito cittadino rispetto alla precedente soluzione progettuale pertanto si ritiene necessaria una valutazione complessiva della situazione acustica relativa a tutti i transiti ferroviari

SITI DI DESTINAZIONE FINALE

- Conformità a Colonna A per il sito di Romanellotta;
- Per il sito di Sezzadio C.na Opera Pia sono stati utilizzati dati riferiti a campioni prelevati non in questo sito ma nell'adiacente area di C.na Borio; i risultati hanno messo in evidenza, per tutti i campioni, la non conformità a Colonna A (ma conformità alla colonna B) per Cromo totale e Nichel.

INDAGINI SITI DI DEPOSITO INTERMEDIO E DEFINITIVO						
ID	Punto di campionamento	Campione	Profondità	Tipologia di indagine	Esiti	Rapporto di Prova
1	DP08	01-sup 01-prof	0-1 m 1-2 m	Pozzetto	Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 Parte IV	479090 479051
2	DP08	02-sup 02-prof	0-1 m 1-2 m	Pozzetto	Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 Parte IV	479052 479053
3	DP08	03-sup 03-prof	0-1 m 1-2 m	Pozzetto	Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 Parte IV	479054 479055
4	Romanellotta	-	2-3 m	Pozzetto	Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 Parte IV	484990
5	C.na Opera Pia Campione 1	1918 / 2007	-	Pozzetto	Conforma alla tab. 1 col. B D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 parte IV (*)	7080
6	C.na Opera Pia Campione 2	1919 / 2007	-	Pozzetto	Conforme alle tab. 1 col. B D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 parte IV (**)	7081
7	C.na Opera Pia Campione 3	1920 / 2007	-	Pozzetto	Conforme alle tab. 1 col. B D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 parte IV (*)	7082
8	C.na Opera Pia Campione 4	1921 / 2007	-	Pozzetto	Conforme alle tab. 1 col. B D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 parte IV (**)	7083

Dal punto di vista urbanistico, dai dati ricavati dalla Relazione del proponente, risulta che il sito di Opera Pia Sezzadio è inquadrato urbanisticamente come "Cave in coltivazione – Ampliamento aree di cava", con riutilizzo previsto di tipo naturalistico/agrario; il sito di Romaellotta è invece inquadrato dal PRGC in parte in aree "A - Aree agricole" ed in parte in aree "AS - Aree disalvanguardia ambientale". Ad avviso della scrivente, per entrambi i siti dovrebbero essere presi a

riferimento i limiti di Colonna A, in considerazione dello stato attuale e del riuso finale delle aree.

Il proponente conclude il Piano di Utilizzo dichiarando la conformità generale tra i siti di produzione e destinazione, richiamando il fatto che tutti sono configurabili come aree produttive (e quindi soggette ai limiti di Colonna B) in quanto urbanisticamente inquadrabili come aree ferroviarie di cantiere, cave o ex cave (quindi soggette a variante automatica al Piano regolatore comunale ai sensi della L.R. 69/1978), anche se formalmente ancora non riconosciute come tali dalla versione vigente del PRGC.

Alla luce di queste considerazioni, il proponente non ha quindi proceduto all'esecuzione del Piano di Accertamento previsto dal DM 161/12, avendo evidenziato che i valori riscontrati sono conformi alla Colonna B per tutti i siti.

OSSERVAZIONI

□ Nel Piano di Utilizzo il proponente dichiara la conformità generale tra i siti di produzione e destinazione, richiamando il fatto che tutti sono configurabili come aree produttive (e quindi soggette ai limiti di Colonna B) in quanto urbanisticamente inquadrabili come aree ferroviarie di cantiere, cave o ex cave (quindi soggette a variante automatica al Piano regolatore comunale ai sensi della L.R. 69/1978), anche se formalmente ancora non riconosciute come tali dalla versione vigente del PRGC.

A fronte di quanto riportato nel parere della CTVA n. 3003 del 10/09/2015 di approvazione dell'aggiornamento del PUT alla pagina 35 di 51, si ritiene invece che sia ammissibile il conferimento ai 2 siti di destinazione finali delle sole terre conformi a Colonna A, in considerazione del fatto che i siti, anche se attualmente oggetto di attività estrattive o di cantiere, avranno una destinazione finale con riuso naturalistico/agricolo e che quindi necessitano di adeguati livelli di protezione del suolo e del sottosuolo. Si ritiene invece ammissibile il conferimento a Cascina Romanellotta delle terre conformi a Colonna B solo in regime di deposito intermedio, come peraltro previsto dal parere

□ Le analisi condotte dal proponente sulle acque sotterranee hanno evidenziato concentrazione di esaclorobutadiene superiore alla CSC nel piezometro L2-S3 (0,38ug/l a fronte di una CSC di 0,15ug/l); il superamento viene attribuito o ad un hotspot da indagare e verificare attraverso un monitoraggio annuale o, in alternativa, ricondotto a quanto osservato da Arpa nell'ambito del monitoraggio dello Stato Chimico delle acque sotterranee. A tale proposito si segnala che i superamenti di composti alifatici clorurati cancerogeni, rilevati da ARPA nell'ambito del monitoraggio dello Stato Chimico delle acque sotterranee a scala regionale, a cui il progettista fa riferimento, non sono legati al parametro in oggetto. Si può concordare con il monitoraggio che permette di accertare l'effettiva presenza di tale sostanza, ma si evidenzia che quello proposto non è però in grado di "definire eventuali migrazioni di pennacchi", come indicato da COCIV: tale obiettivo non può essere raggiunto ignorando l'ubicazione della sorgente e monitorando 1 solo

punto. Tale ipotesi andrà quindi meglio descritta definendone punti, modalità, periodicità, ecc... Si evidenzia infine che tutti e 4 i campioni di terreno prelevati e analizzati nel medesimo sondaggio hanno riscontrato superamenti delle CSC residenziali per il parametro idrocarburi pesanti (prelevati da cassetta catalogatrice, profondità indicata nei RdP 1m, 2m, 4m, 10m).

6.4.3. Aspetti relativi alle Attività di Cantiere – Rimozione ballast

SINTESI DELLE CRITICITÀ

Tra gli “Interventi propedeutici sulla linea storica” (Quadro Progettuale, par. 7.2.1) il proponente segnala la necessità di “...asportare alcune volumetrie di rifiuti e materiali di scarto in genere (ballast, traversine, parti metalliche, rilevati, ecc...)”. Il pietrisco ferroviario o ballast in passato in Piemonte veniva acquistato da cave in cui erano presenti rocce metamorfiche (serpentino) che potevano contenere vene di alcuni tipi di fibre di amianto. Il ballast ferroviario può essere quindi costituito da serpentiniti, un particolare litotipo che può contenere i minerali d’amianto tipicamente diffusi sulle Alpi occidentali (crisotilo, tremolite, actinolite). L’amianto può essere presente sulla superficie dei clasti o all’interno degli stessi.

I rischi connessi al ballast sono dovuti alla possibilità di liberazione di fibre aerodisperse come conseguenza della movimentazione del pietrisco in fase di rimozione

RICHIESTE DI INTEGRAZIONI

Si richiede che il progetto preveda le seguenti precauzioni per la gestione del ballast:

- prima della rimozione del ballast realizzazione di una caratterizzazione preliminare per verificare la presenza di materiale contenente amianto;
- indicazione del trasportatore;
- indicazione delle discariche in cui il materiale verrà trasportato;
- in caso di intervento parziale (non si rimuove tutto il ballast), in caso di accertata presenza di amianto si richiede di predisporre il Piano di Manutenzione e Controllo ai sensi del DM 6/09/94;
- in caso di rimozione totale, dopo la visuale di fondo scavo che attesti che sono state tolte tutte le pietre verdi, è prevista l'effettuazione dei campioni di fondo scavo per valutare presenza di amianto e necessità di asportate ulteriormente terreno;
- all'esterno del cantiere è richiesta l'effettuazione di un monitoraggio delle fibre aerodisperse con analisi SEM (il numero di punti è quello indicato sulle “Linee di indirizzo per la gestione del rischio di dispersione di fibre di amianto” della Regione Piemonte).

7. CONCLUSIONI

Il progetto definitivo della linea ferroviaria AV-AC MI-GE, terzo valico dei Giovi, approvato con Delibera C.I.P.E. n. 80/2006 e tuttora in vigore, prevede di risolvere il nodo di Novi con la realizzazione di una circonvallazione ferroviaria della città, definita tecnicamente con il nome di shunt, che, passando ad Est dell'abitato di Novi si collega con la linea storica Torino-Genova a Nord della città. In questo modo, il passaggio del traffico ferroviario da Genova verso Milano e Torino e viceversa proveniente della costruenda linea aggira completamente la stazione di Novi. Sottolineando le positive ricadute dell'adozione della variante presentata sotto il profilo trasportistico che consentono di non escludere dal nuovo circuito ferroviario la stazione e lo scalo di Novi S. Bovo si sottolineano le seguenti criticità:

- **assetto idrogeologico acque superficiali** - per quanto riguarda l'intervento della variante attualmente proposta da COCIV si sottolinea la massima attenzione, da parte di questa Amministrazione, nei confronti del territorio interessato dal "Rio Gazzo" e si sostiene la necessità di individuare una soluzione della problematica idraulica del Rio con interventi migliorativi che garantiscano il regolare smaltimento delle acque al fine di evitare eventuali esondazioni nella zona del "basso Pieve" in concomitanza con precipitazioni rilevanti. Le problematiche idrauliche coinvolgono, inoltre, sia il diversore del Rio Gazzo sia il Rio Gazzo, a valle del diversore stesso, nel tratto nel quale il rio intubato attraversa il concentrico di Novi Ligure per raggiungere il recapito finale dell'impianto di depurazione. **Si reputa, quindi, necessaria - attraverso un approfondimento progettuale - la realizzazione, con bocca di presa a monte del ricettore nel territorio a confine tra il Comune di Novi Ligure ed il Comune di Serravalle Scrivia, di un nuovo canale diversore del Rio Gazzo;**
- **assetto idrogeologico acque sotterranee** - si rende necessario approfondire le problematiche sollevate dal soggetto gestore pubblico del Servizio Idrico Integrato (Gestione Acqua S.p.A.) in ordine agli attingimenti idropotabili, a servizio degli acquedotti di Novi Ligure e Pozzolo Formigaro, che sorgono ad una distanza di circa 2.800 metri dall'interconnessione in Fraz. Barbellotta del Comune di Novi Ligure. Pertanto, in seguito alle osservazioni precedentemente esposte, **si richiede un'azione di monitoraggio ed una valutazione più approfondita della situazione in grado di escludere ogni rischio di interferenza con l'emungimento citato a servizio della cittadinanza/utenza di Novi Ligure e di Pozzolo Formigaro;**

- **modifiche del piano del ferro di Stazione** – l'Amministrazione intende proporre l'adozione di alcuni interventi finalizzati a migliorare la funzionalità della Stazione di Novi Ligure attraverso:
 - **la realizzazione del terzo marciapiede di stazione;**
 - **il miglioramento del collegamento ferroviario tra la Stazione di Novi e la Stazione di Pozzolo F.ro superando il breve tratto attualmente a binario semplice per consentire una maggiore efficienza dei collegamenti con la linea storica Novi-Tortona in previsto raddoppio;**

barriere fonoassorbenti - per quanto attiene al tema delle **barriere fonoassorbenti** che verranno installate lungo la ferrovia, prevalentemente nei tratti dell'attraversamento urbano, è necessario sottolineare che, in osservanza dell'art. 10, comma 5, della legge 447/1995, R.F.I., nella sua qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria, ha predisposto il Piano di risanamento acustico e in forza di tale Piano, **a prescindere dalla variante in oggetto**, dovrà realizzare interventi di risanamento del clima acustico. Come è già stato anticipato nei paragrafi precedenti il posizionamento delle barriere si mostra efficace tuttavia si richiede **di prendere in esame anche altri sistemi di mitigazione alternativi e/o complementari alle barriere fonoassorbenti al fine di offrire per il futuro, pur con il previsto incremento di traffico ferroviario, un clima acustico migliore di quello attuale. Ogni intervento di mitigazione dovrà essere posto in opera, previo esame degli Enti preposti, anticipatamente rispetto all'entrata in esercizio della linea ferroviaria di valico.** Si richiede infine che, ove strettamente necessario, le **barriere fonoassorbenti** vengano realizzate con soluzioni architettonicamente compatibili con il contesto sostituendo, in corrispondenza con gli affacci delle abitazioni e dei sovrappassi, **i pannelli opachi con pannelli trasparenti.** Nei casi in cui è previsto l'intervento dall'esterno della linea ferroviaria, utilizzando e, in parte, occupando strade pubbliche, si dovrà concordare con gli Uffici competenti il periodo più idoneo per intervenire con la finalità di ridurre al minimo le interferenze con la viabilità cittadina ed i disagi ai cittadini stessi.

Novi Ligure, 12 aprile 2016

Allegati:

- PEC prot. n. 7240 del 10/03/2016 della Società Novipraga SIINQ S.p.A. inviata al Ministero dell'Ambiente del Territorio e del Mare - Servizio VIA;
- PEC prot. n. 10829 del 13/04/2016 della Società Novipraga SIINQ S.p.A. inviata al Ministero dell'Ambiente del Territorio e del Mare - Servizio VIA;
- PEC prot. n. 10839 del 13/04/2016 Studio Legale Monti – Bruni a R.F.I. e Co. C.I.V in nome e per conto della PERNIGOTTI S.p.a.
- PEC prot. n. 6346 del 07/03/2016 dello Studio Legale Gerbi per conto della IMPRESA TRE COLLI S.p.A. inviata al Ministero dell'Ambiente del Territorio e del Mare - Servizio VIA;
- PEC prot. n. 9812 del 04/04/2016 della Società Gestione Acqua S.p.A. indirizzata al Sindaco di Novi Ligure, Pozzolo Formigaro e al Presidente ATO 6 Alessandrino.
- "Relazione tecnica – Richiesta integrazioni redatta dall'ARPA Piemonte SC22 – Dipartimento Tematico Geologia e Dissesto SS 22.04 - Ambiente e Natura" Prot. n. 28605/22.04 del 06/04/2016.

PEC : 7240

10/3/2016



Milano, 8 marzo 2016

A mezzo posta certificata
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Al
Ministero dell'Ambiente e
della Tutela del Territorio e del Mare
Servizio V.I.A.
Via Cristoforo Colombo, n. 44
00147 ROMA

OSSERVAZIONI

ai sensi dell'art. 183, comma 4 del D.lgs. 163/2006 e succ. mod.

della Società Novipraga SIINQ S.p.a., con sede in 20143 Milano, Via Morimondo n. 26 (edificio n. 18), capitale sociale sottoscritto e versato Euro 100.000,00, iscrizione al Registro Imprese di Milano e Codice Fiscale 02016850063, REA n. MI-2082222, in persona dell'Amministratore Unico Giuseppe Roveda

avente ad oggetto

il Progetto Definitivo della Variante "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt" della Linea Ferroviaria AV/AC "Terzo Valico dei Giovi" - Infrastruttura strategica di interesse nazionale ai sensi dell'art. 1 L. 443/2001.

* * * * *

Con "Avviso al pubblico" pubblicato sui quotidiani in data 8 febbraio 2016, il Consorzio COCIV - nella sua dichiarata qualità di General Contractor, che agisce in nome e per conto di Rete Ferroviaria Italiana - ha comunicato l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Progetto Definitivo

NOVIPRAGA SIINQ S.p.A.
Via Morimondo n. 26 - Edificio 18
20143 Milano
Tel. +39 02 62431
Fax +39 02 69002719

Capitale sociale € 100.000,00
C.F. P.I.V.A. e Reg. Imp. di Milano 02016850063
R.E.A. n. 2082222

della Variante “Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt” della Linea Ferroviaria AV/AC “Terzo Valico dei Giovi”.

Contestualmente all’Avviso, sono stati depositati per la pubblica consultazione i seguenti documenti:

- Progetto Definitivo;
- Studio di Impatto Ambientale
- Sintesi non Tecnica

L’esame di questa documentazione ha evidenziato alcune rilevanti interferenze tra il nuovo Progetto Definitivo della infrastruttura ferroviaria e il progetto già autorizzato per la realizzazione, da parte della Società esponente, di un Centro Commerciale Sequenziale, collocato in parte nel territorio del Comune di Serravalle Scrivia e in parte nel Comune di Novi Ligure.

Tutte le informazioni relative all’oggetto dell’intervento urbanistico-commerciale di Novipraga SIIQ S.p.a., e allo stato di avanzamento delle relative procedure, nonché la puntuale individuazione degli elementi di interferenza con tale iniziativa autorizzata del nuovo Progetto Definitivo della infrastruttura ferroviaria, sono contenute nel documento tecnico denominato “*Verifica degli impatti con i progetti pianificati nelle aree in Comune di Serravalle Scrivia e di Novi Ligure di proprietà della Società NOVIPRAGA SIIQ S.p.A.*”, allegato alle presenti Osservazioni sub n. 1), che si ha per integralmente richiamato, a costituire contenuto delle presenti Osservazioni.

In considerazione di detti elementi, si osserva quanto segue.

* * * * *



a) Sul piano giuridico, la procedura avviata dal Consorzio COCIV solleva alcune perplessità di ordine generale, concernenti alla conduzione delle fasi procedurali relative alla approvazione di un Progetto definitivo in variante di una infrastruttura strategica.

Occorre infatti, nella assenza di una disposizione specifica che regoli compiutamente questa ipotesi, coordinare le norme che presiedono alla approvazione della variante Progetto definitivo e alla fase di V.I.A. su detta Variante.

E' opinione della scrivente che la struttura tipica del Progetto definitivo debba avere la prevalenza, e pertanto che il primo necessario ed obbligatorio adempimento sia rappresentato dalla comunicazione di avvio del procedimento ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi dell'art. 166 c.2 e dell'art. 167 c. 5 D.lgs. 163/2006 e succ. mod..

Infatti, questa è la caratteristica principale del Progetto definitivo, che rimane comunque intoccata anche nel caso in cui in tale fase si svolga la V.I.A..

Ne consegue che non si ritiene conforme alle regole di diritto applicabili al caso la pubblicazione dell'Avviso relativo alla procedura di V.I.A. prima della pubblicazione dell'Avviso di avvio del procedimento finalizzato alla apposizione del vincolo preordinato all'espropriazione nonché alla dichiarazione di pubblica utilità.

Questo rilievo trova conferma nel testo dell'Avviso pubblicato sui quotidiani da RFI - Rete Ferroviaria Italiana solo in data 12 febbraio 2016 - e dunque successivamente a quello di COCIV, pubblicato il 18 febbraio; nell'avviso di RFI



si legge “... *che RFI S.p.A., in qualità di soggetto aggiudicatore, intende avviare la procedura di localizzazione e di valutazione di impatto ambientale dell'intervento...*”.

La formula utilizzata da RFI è assolutamente chiara nell'indicare quell'Avviso come il primo atto di tutta la procedura; e si ritiene che si tratti di una impostazione corretta alla luce delle norme richiamate.

Da ciò consegue che l'Avviso pubblicato da COCIV è da ritenere prematuro e non rispondente allo schema procedurale tipico; si ritiene che debba essere reiterato, in modo ed in tempi tali da essere coordinato e successivo all'esperimento della fase di pubblicazione e di osservazioni ai fini della dichiarazione di p.u..

* * * * *

b) Per quanto attiene, più nello specifico, alle interferenze tra il nuovo Progetto Definitivo della infrastruttura e il progetto di sviluppo urbanistico-commerciale che la Società esponente ha in corso, si ribadisce il richiamo al documento tecnico denominato “*Verifica degli impatti con i progetti pianificati nelle aree in Comune di Serravalle Scrivia e di Novi Ligure di proprietà della Società NOVIPRAGA SIIQ S.p.A.*”, allegato alle presenti Osservazioni sub n. 1), che si ha per integralmente qui riprodotto, a costituire contenuto delle presenti Osservazioni.

Da tale documento allegato emergono aspetti tecnici ed urbanistici che il nuovo Progetto Definitivo dell'infrastruttura non ha considerato, e dunque proprio



quei “*nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi*” a cui fa testuale riferimento l’Avviso pubblicato da COCIV.

Confidando nell’accoglimento delle presenti osservazioni, e riservata ogni tutela e richiesta di oneri e indennizzi determinati dalla Variante per il caso di mancato accoglimento, si porgono distinti saluti.

Si allega:

- 1) documento tecnico redatto dal Geom. Danilo Daglio, denominato “*Verifica degli impatti con i progetti pianificati nelle aree in Comune di Serravalle Scrivia e di Novi Ligure di proprietà della Società NOVIPRAGA SIIHQ S.p.A.*”

Novipraga SIIHQ S.p.A.
L’Amministratore Unico
Giuseppe Roveda



Geom. DAGLIO DANIELO

Iscrizione al Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Genova n. 3670
Via Gerolamo Picaluga n. 4/17
16149 Genova (GE)
Tel. 349/6173598 - P.I. 01659620064

TRATTA AV/AC TERZO VALICO DEI GIOVI
INTERCONNESSIONE DI NOVI LIGURE ALTERNATIVA ALLO SHUNT

VERIFICA DEGLI IMPATTI CON I PROGETTI PIANIFICATI NELLE AREE IN COMUNE
DI SERRAVALLE SCRIVIA E DI NOVI LIGURE DI PROPRIETA' DELLA SOCIETA'
NOVIPRAGA SINGU S.P.A.

PROGETTO:

CENTRO COMMERCIALE SEQUENZIALE DENOMINATO "INTERVENTO C1-C2" DEL
"SERRAVALLE RETAIL PARK"

Premessa

La nuova rete ferroviaria di Alta Capacità (treni passeggeri + treni merci) comprende la Linea del Terzo Valico dei Giovi. Essa ricade nel corridoio che unisce il bacino portuale ligure di Genova e la Pianura Padana e lo potenzia sensibilmente. La linea del Terzo Valico è interconnessa con la rete delle Linee Storiche sia sul versante ligure, sia su quello piemontese.

La linea AV/AC da Genova fino alla piana di Novi Ligure si sviluppa interamente in galleria ad eccezione di un unico breve tratto allo scoperto (di 1600 m circa) in corrispondenza della zona di Libarna in Comune di Serravalle Scrivia. Nella piana di Novi Ligure la linea si interconnette alle ferrovie esistenti Genova - Torino (per i flussi di traffici in direzione Genova-Torino, Frejus-Lione e Genova-Novara-Sempione) ed alla Linea Torino- Piacenza (per i traffici in direzione Milano e Nord-Est in generale).

Per l'interconnessione con la Linea Storica Genova - Torino la soluzione infrastrutturale del Progetto Definitivo del Terzo Valico dei Giovi prevede la realizzazione del collegamento denominato Shunt Torino, attraverso una galleria artificiale con sviluppo di circa 6,9 km, che dalla Linea Terzo Valico, si connette a "salto di montone" a Ovest di Novi Ligure.

Il Progetto Definitivo del "Terzo Valico" è stato approvato con Delibera CIPE n. 80/2006 (G.U. n. 197/2006); in ottemperanza alle Prescrizioni della predetta Delibera il Consorzio COCIV, in accordo con la committente RFI S.p.A., ha redatto il progetto di variante denominato "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt".

L' "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt" ricade in Provincia di Alessandria, nel territorio dei Comuni di Novi Ligure, Serravalle Scrivia e Pozzolo Formigaro. Essa costituisce variante alle Opere del Terzo Valico, in particolare esclude la costruzione della galleria artificiale di 6,9 km denominata "Shunt Torino", prevedendo di arretrare di circa 4 km verso Genova le interconnessioni fra la linea AV/AC del "Terzo valico" e la Linea Storica, conseguendo così uno sviluppo più limitato delle opere di connessione tra le sopraccitate linee ferroviarie. In particolare, la variante prevede la realizzazione di un collegamento diretto del binario pari, per il traffico da Alessandria verso Genova, e un collegamento a "salto di montone" del binario dispari, per il traffico da Genova verso Alessandria, che, dopo aver scavalcato la Linea AV/AC alla progressiva chilometrica 34+800 circa, si connette alla Linea Storica alla progressiva 113+778 di quest'ultima.

Con nota EP/AP/AO/GP/pm/00441/16 del 27.01.2016 è stata avviata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi degli art. 165 e 167, comma 5 e dell'art. 183 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. di competenza Statale. In data 8.02.2016 è stato pubblicato l'avviso pubblico dell'avvio del procedimento sui quotidiani "La Repubblica" e "La Stampa". Da tale data decorrono in termini per la presentazione delle osservazioni con scadenza in data 09.03.2016.

Il presente Elaborato ha lo scopo di evidenziare le interferenze tra il progetto "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt" e il progetto per la realizzazione del Centro Commerciale Sequenziale denominato "Intervento C1-C2" del Parco Commerciale "Serravalle Retail Park".

Descrizione Progetto

Il progetto, promosso dalla Società Novipraga SIINQ S.p.A., prevede la realizzazione di un Centro Commerciale Sequenziale denominato "Intervento C1-C2" del Parco Commerciale "Serravalle Retail Park", da realizzarsi in parte (Intervento C1) in Comune di Serravalle Scrivia (AL) e in parte (Intervento C2) in Comune di Novi Ligure (AL), avente una superficie di vendita complessiva di mq. 10.478.

Società Proprietaria delle aree e promotrice del Progetto

Società Novipraga SIINQ S.p.A. con sede in Via Morimondo n. 26, 20143 Milano.

Geom. DAGLIO DANILLO

Iscrizione al Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Genova n. 3670

Via Gerolamo Picoletto n. 4/17

16149 Genova (GE)

Tel. 349/6173598 - P.I. 01655620064

Stato autorizzativo

Autorizzazione amministrativa

Con Deliberazione della Conferenza dei Servizi Direzione Commercio e Artigianato della Regione Piemonte n. 12782/17.1 del 14 settembre 2005 è stata accolta l'istanza di autorizzazione amministrativa presentata dalla società Novipraga S.r.l. per l'attivazione di un Centro Commerciale Sequenziale – Intervento C1-C2 (tipologia G-CC2; sup. di vendita totale mq. 9.564).

In data 14.10.2005 il Comune di Serravalle Scrivia e il Comune di Novi Ligure hanno rilasciato alla Società Novipraga S.r.l. l'autorizzazione intercomunale n. 1.

In seguito alla richiesta di ampliamento, formulata dalla Società Novipraga S.r.l.:

- il Comune di Serravalle Scrivia provvedeva a rilasciare in data 29.03.2006 le seguenti autorizzazioni commerciali ampliate, portando la superficie autorizzata in Comune di Serravalle Scrivia da mq. 1.580 a mq. 1.848:

INTERVENTO C1 - SERRAVALLE SCRIVIA

N. Autorizzazione Comunale	Tipologia	Mq. superficie di vendita
01/C1.1	Esercizio di vicinato	120
01/C1.2	M-SE2	720
01/C1.3	M-SAM2	888
01/C1.4	Esercizio di vicinato	120
TOTALE		1.848

- il Comune di Novi Ligure provvedeva a rilasciare in data 30.03.2006 le seguenti autorizzazioni commerciali ampliate, portando la superficie autorizzata in Comune di Novi Ligure da mq. 7.984 a mq. 8.630:

INTERVENTO C2 – NOVI LIGURE

N. Autorizzazione Comunale	Tipologia	Mq. superficie di vendita
3006	G-SE3	6.000
3007/2	M-SE3	1.286
3008	M-SE3	1.094
2960/4	Esercizio di vicinato	250
TOTALE		8.630

La superficie di vendita complessiva del Centro Commerciale risulta pertanto pari a mq. 10.478.

A seguito di richiesta della società proprietaria delle aree, i Comuni di Novi Ligure e Serravalle Scrivia hanno rilasciato le seguenti proroghe all'autorizzazione intercomunale n. 1 del 14.10.2005:

- prima proroga rilasciata in data 12.10.2007 (validità prorogata al 14.10.2009);
- seconda proroga rilasciata in data 16.09.2009 (validità prorogata al 14.10.2013).

In data 08/04/2013 la società Novipraga S.r.l. presentava infine comunicazione ai Comuni di Serravalle Scrivia e Novi Ligure, in merito alla sospensione dei termini per l'attivazione dell'autorizzazione amministrativa intercomunale n. 1 del 14.10.2005, a causa del ricorso dei Sig.ri Magri per l'annullamento del "Protocollo di intesa per la modifica degli interventi di completamento del sistema viabilistico generale di raccordo tra il Comune di Novi Ligure ed il Comune di Serravalle Scrivia del 28.02.2011".

Congiuntamente i Comuni di Novi Ligure e Serravalle Scrivia in data 03.06.2013 redigevano una presa d'atto inerente la sospensione dei termini di cui al paragrafo precedente, tuttora in essere.

Fase di verifica ambientale

Il progetto preliminare dell'Intervento C1-C2 del Parco Commerciale "Serravalle Retail Park" è stato escluso dalla valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) con Determinazione n. 15 del 19.01.2006 della Regione Piemonte, Direzione Commercio e Artigianato, Settore Programmazione ed Interventi dei Settori Commerciali.

A seguito di rivisitazione e modifica dell'impianto edilizio complessivo il progetto del Centro Commerciale Sequenziale è stato nuovamente sottoposto a Fase di Verifica Ambientale.

Con Determinazione n. 613 del 25.09.2015 della Regione Piemonte, Direzione Competitività del Sistema Regionale, Settore Commercio e terziario, il nuovo progetto preliminare dell'Intervento C1-C2 del Parco Commerciale "Serravalle Retail Park" è stato escluso dalla valutazione di impatto ambientale (V.I.A.).

Pianificazione comunale

Come precedentemente accennato il Centro Commerciale Sequenziale in argomento si sviluppa in parte (Intervento C1) in Comune di Serravalle Scrivia (AL) e in parte (Intervento C2) in Comune di Novi Ligure (AL).

L'intervento C1 in Comune di Serravalle Scrivia è ricompreso all'interno del Piano Esecutivo Convenzionato denominato "Praga"; la Variante n. 7 al P.E.C. è lo strumento urbanistico esecutivo di riferimento per l'intervento in oggetto. La Variante n. 7 è stata approvata con Delibera di Giunta Comunale n. 41 del 12.04.2012 ed il successivo Aggiornamento n. 1 approvato con Delibera di Giunta Comunale n. 85 del 18.09.2014. La convenzione urbanista relativa all'Aggiornamento n. 1 alla Variante n. 7 al P.E.C. "Praga" è stata sottoscritta in data 25.09.2014 a rogito Notaio Franco Borghero di Novi Ligure Rep. n. 60660, Racc. n. 22034 registrato a Novi Ligure il 07.10.2014 al n. 1643 Serie 1T.

L'intervento C2 in Comune di Novi Ligure è ricompreso all'interno del Piano Esecutivo Convenzionato denominato "Retail Park Novi-Serravalle"; l'Aggiornamento n. 2 al P.E.C., approvato con Delibera di Giunta Comunale n. 180 del 21.07.2015, è lo strumento urbanistico esecutivo di riferimento per l'intervento in oggetto. La convenzione urbanistica dell'Aggiornamento n. 2 al P.E.C. "Retail Park Novi-Serravalle" è stata sottoscritta in data 24.09.2015 a rogito Notaio Franco Borghero di Novi Ligure Rep. n. 61521, Racc. n. 22550 registrato ad Alessandria il 09.10.2015 al n. 9949 Serie 1T.

La Società Novipraga SIINO S.p.A. ha presentato le istanze per il rilascio dei seguenti permessi di costruire:

- istanza presentata in data 30.12.2015 Partica n. 433 - prot. n. 0036360 al Comune di Novi Ligure per il rilascio del Permesso di Costruire necessario per la realizzazione delle "Opere propedeutiche alla realizzazione dell'intervento C1-C2 del "Serravalle Retail Park";
- istanza presentata in data 30.12.2015, Pratica SUAP n. 197/2015 – prot. 14361/2015 al Comune di Serravalle Scrivia per il rilascio del Permesso di Costruire necessario per la realizzazione delle "Opere propedeutiche alla realizzazione dell'intervento C1-C2 del "Serravalle Retail Park".

Interferenze

Impegni convenzionali

La Società Novipraga SIINQ S.p.A. tra gli impegni convenzionali assunti nei confronti del Comune di Novi Ligure con la sottoscrizione della Convenzione Urbanistica, si è impegnata alla:

1. cessione di un'area, in proprietà esterna al perimetro di P.E.C., avente una superficie pari a mq. 2.655, catastalmente individuata con il foglio 55 Mappali 397, 392, 404, 413 e 415, a parziale soddisfacimento degli standard urbanistici relativi al P.E.C.;
2. realizzazione di una nuova viabilità, denominata Nuova Strada Cascine Barbellotta, necessaria alla chiusura, per motivi di sicurezza stradale, del collegamento esistente sulla S.P. 35 bis dei Giovi di Serravalle a favore di un collegamento sulla Rotatoria Pantani;
3. realizzazione di un tratto di fognatura per la raccolta delle acque nere del Centro Commerciale Sequenziale;
4. realizzazione di nuova condotta fognaria per il convogliamento delle acque bianche al ricettore finale Rio Gazzo come da elaborato n. 4B allegato alla Convenzione Urbanistica precitata.

Si riporta di seguito lo stralcio della planimetria catastale nella quale sono individuate le aree di proprietà della Società Novipraga e la planimetria con l'indicazione della Nuova Strada Cascine Barbellotta.

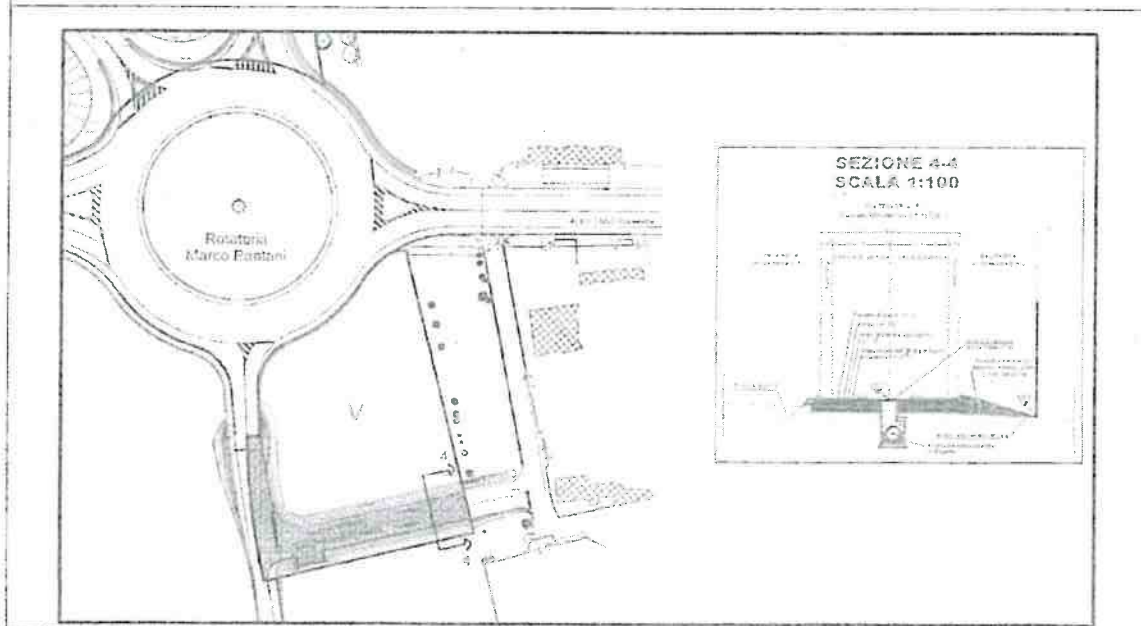
Geom. DAGLIO DANIO

Iscrizione al Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Genova n. 3670
Via Gerolamo Pistaliga n. 4/17
16149 Genova (GE)
Tel. 349/6173598 - P.I. 01659620064

Stralcio Elaborato n. 6 "Planimetria catastale" allegato alla Convenzione Urbanistica

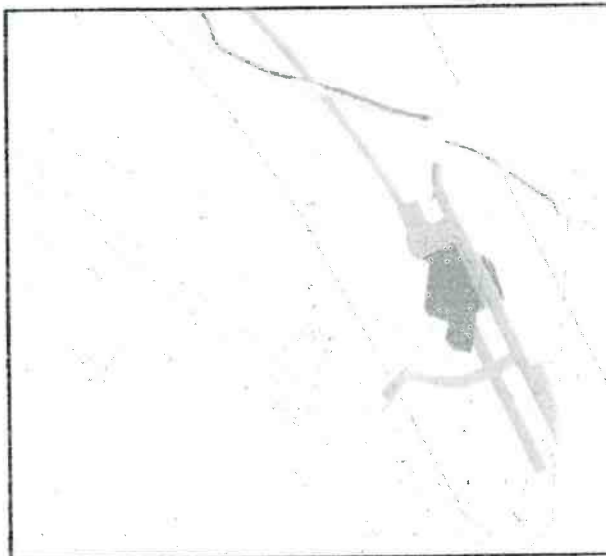


Stralcio Elaborato n. 13A "Opere di urbanizzazione: viabilità, parcheggi, verde" allegato alla Fase di Verifica Ambientale approvata nel 2015



Si riportano di seguito gli stralci degli elaborati per la definizione delle aree da espropriare da parte di Cociv.

Stralcio elaborati vari allegati al Progetto "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt"



1	Area di espropriazione
2	Area di espropriazione
3	Area di espropriazione
4	Area di espropriazione
5	Area di espropriazione
6	Area di espropriazione
7	Area di espropriazione
8	Area di espropriazione
9	Area di espropriazione
10	Area di espropriazione
11	Area di espropriazione
12	Area di espropriazione
13	Area di espropriazione
14	Area di espropriazione
15	Area di espropriazione
16	Area di espropriazione
17	Area di espropriazione
18	Area di espropriazione
19	Area di espropriazione
20	Area di espropriazione
21	Area di espropriazione
22	Area di espropriazione
23	Area di espropriazione
24	Area di espropriazione
25	Area di espropriazione
26	Area di espropriazione
27	Area di espropriazione
28	Area di espropriazione
29	Area di espropriazione
30	Area di espropriazione
31	Area di espropriazione
32	Area di espropriazione
33	Area di espropriazione
34	Area di espropriazione
35	Area di espropriazione
36	Area di espropriazione
37	Area di espropriazione
38	Area di espropriazione
39	Area di espropriazione
40	Area di espropriazione
41	Area di espropriazione
42	Area di espropriazione
43	Area di espropriazione
44	Area di espropriazione
45	Area di espropriazione
46	Area di espropriazione
47	Area di espropriazione
48	Area di espropriazione
49	Area di espropriazione
50	Area di espropriazione

Stralcio Elaborato n. A301 00 CV PZ AQVA 0X 001 D00 "Piano particellare di esproprio - Tav. 1 di 4" allegato al Progetto "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt"

ELENCO DITTE

N. PIANO **22**

Opera: SISTEMA ALTA VELOCITA' LINEA MILANO - GENOVA TRATTA III VALICO DEI GIOVI

Comune: (F965) - NOVI LIGURE

Ditta catastale: NOVIPRAGA S.p.A. INDIRIZZO: VIA SERRAVALLE 22/001 16149 NOVI LIGURE (GE)

DITTE SPOS	PARTICELLE CATASTALI					TITOLI DELLE AREE DA ESPROPRIARE				ANZIANI SALERNO	ANZIANI SPOS	C.C. TENE ADT 16 APR 167 044
	101	102	103	104	105	Superficie in mq	Superficie in mq	Superficie in mq	Superficie in mq			
1	101	102	103	104	105	720	0	224	0	0	0	0

Stralcio Elaborato n. A301 00 D CV ED AQVA 0X 005 B00 "Elenco ditte" allegato al Progetto "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt"

Il Piano particellare di esproprio del progetto "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt" prevede l'esproprio, per deviazione di strade minori, di un'area di 254 mq in proprietà della società Novipraga SIINO S.p.A.. Tale area è oggetto di cessione, ai sensi

Geom. DAGLIO DANILLO

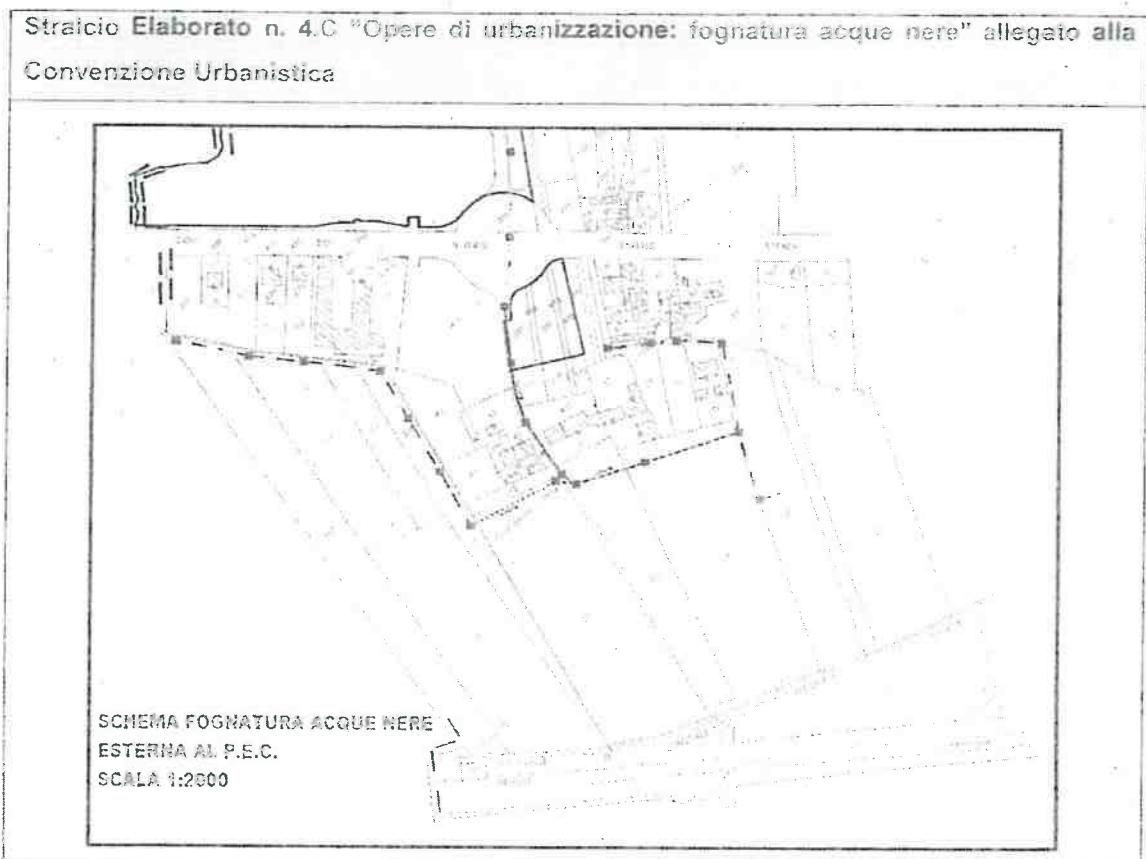
Iscrizione al Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Genova n. 3670
Via Gerolamo Deotaligi n. 4/17
16149 Genova (GE)
Tel. 3496123598 - P.I. 01459620064

della Convenzione Urbanistica sottoscritta con il Comune di Novi Ligure in data 24.09.2015, e concorre al soddisfacimento degli standard urbanistici del P.E.C..

Rete di smaltimento acque nere

La rete fognaria per la raccolta delle acque nere del Centro Commerciale Sequenziale vedrà come recapito finale l'esistente fognatura realizzata dall'Amministrazione del Comune di Novi Ligure; la tubazione in progetto, dopo l'attraversamento della strada provinciale in corrispondenza della Rotatoria "Pantani", prosegue fino al recapito finale sotto la sede stradale oggetto, in parte, dell'esproprio previsto dal Consorzio Cociv.

Si riporta di seguito lo stralcio planimetrico della fognatura acque nere.



Come si evince dagli elaborati relativi agli espropri, riportati precedentemente, la viabilità sotto la quale dovrà essere realizzata la rete fognaria sarà espropriata per deviazione di strade minori e pubblici servizi.

Geom. DAGLIO DANILLO

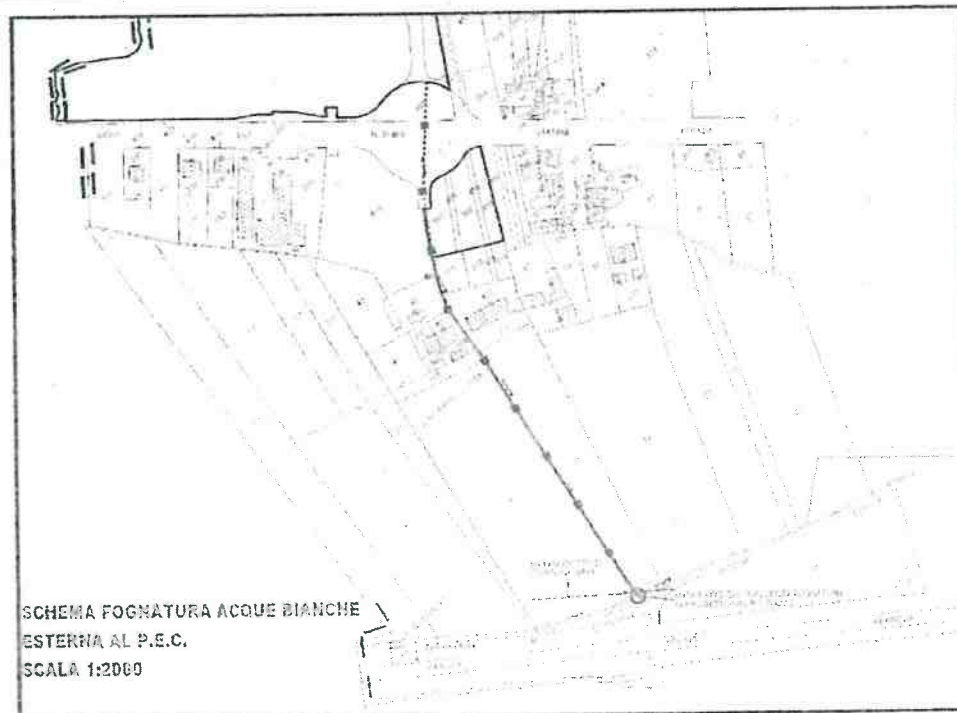
Iscrizione al Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Genova n. 3670
Via Garibaldi Pitaluga n. 417
16149 Genova (GE)
Tel. 349/6173598 - P.I. 01659620064

Rete di smaltimento acque bianche

La rete di smaltimento delle acque bianche in progetto, destinata a raccogliere le acque del versante ricadente nel Comune di Novi Ligure, e le acque delle aree impermeabilizzate, è costituita, nel primo tratto, da una condotta esistente in calcestruzzo DN 1200 mm, mentre dopo l'attraversamento della S.P. 35 bis dei Giovi di Serravalle da uno scatolare rettangolare in c.a. di dimensioni nette interne 2500x800 mm sino al ricettore finale costituito dal Rio Gazzo.

Si riporta di seguito lo stralcio planimetrico e il profilo longitudinale di progetto della fognatura acque bianche; si può notare, nel profilo longitudinale l'interferenza con le canne della tratta AVIAC del Terzo Valico dei Giovi.

Stralcio Elaborato n. 13B "Opere di urbanizzazione: Fognature acque bianche" allegato all'istanza di Fase di Verifica Ambientale



Stralcio Planimetrico

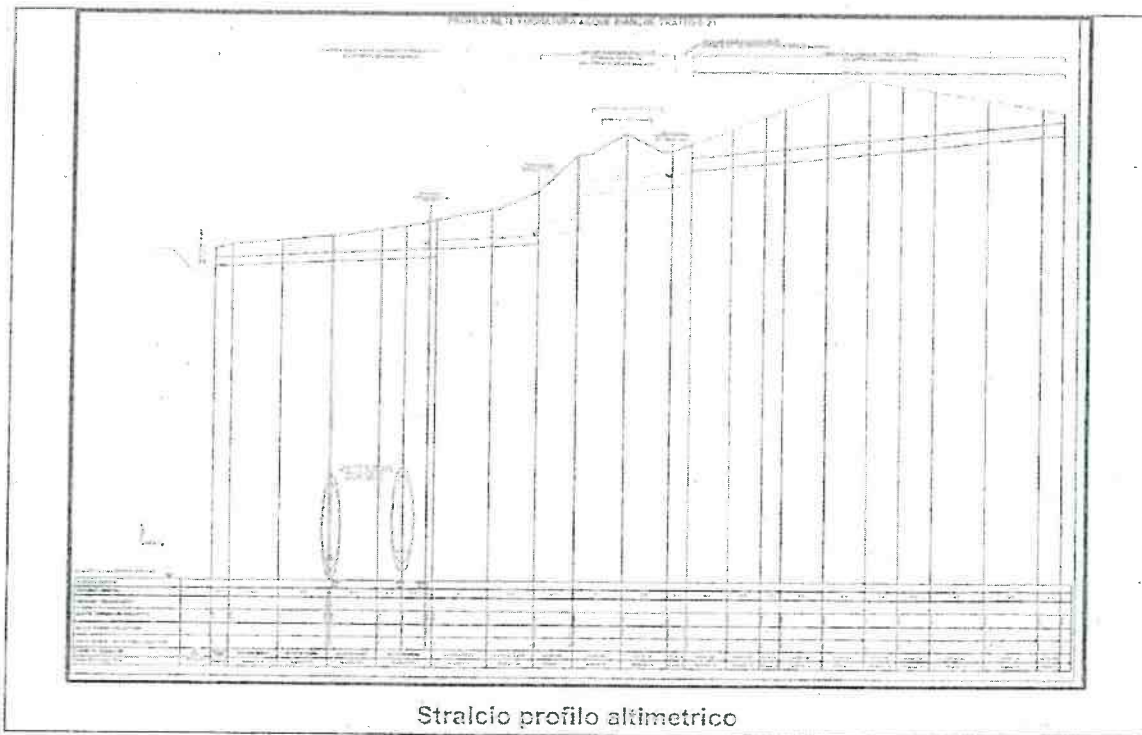
Geom. DAGLIO DANIELO

Iscrizione al Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Genova n. 3673

Via Gerolamo Patrizi n. 4/12

16149 Genova (GE)

Tel. 349/6173598 - P.I. 01659620064



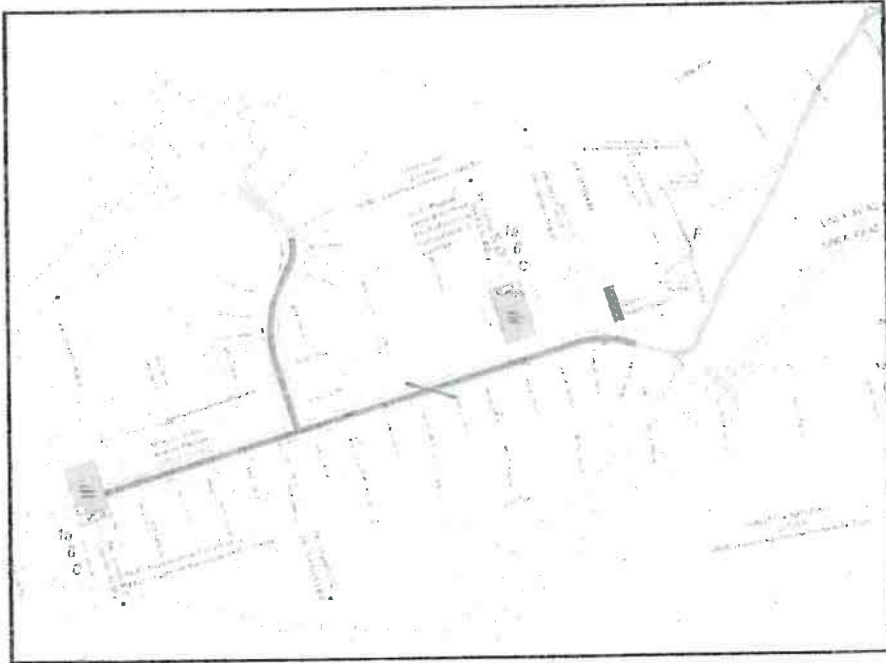
La realizzazione del "Camerone" sul binario pari, prevista nel progetto redatto dal Consorzio Cociv denominato "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt", avverrà mediante scavo in tradizionale a partire da un pozzo circolare di accesso. Tutte le operazioni di scavo avverranno in sotterranea.

Si riporta di seguito lo stralcio planimetrico e stralcio del profilo longitudinale relativi al binario pari del progetto di "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt".

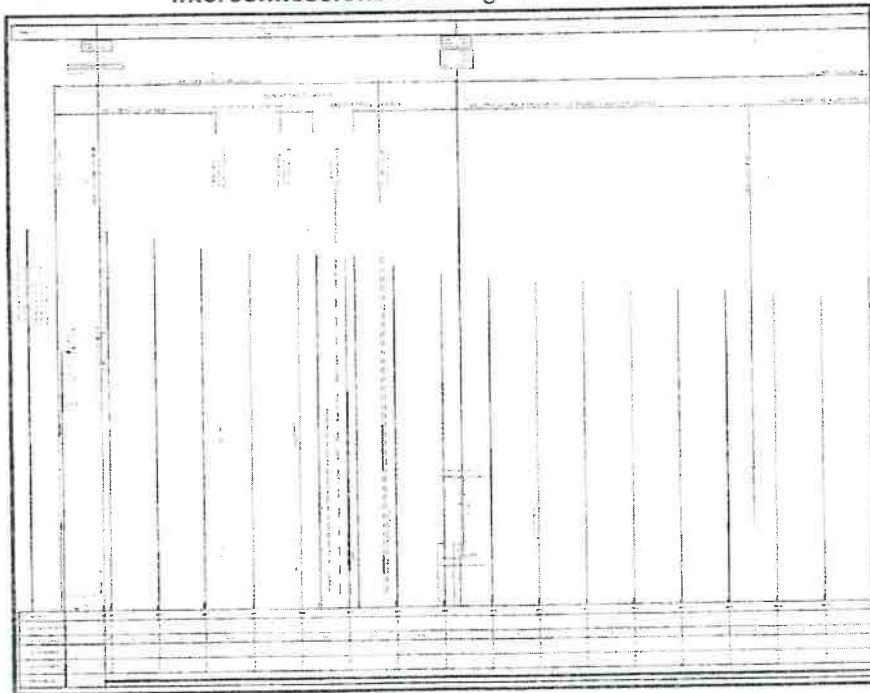
Geom. DAGLIO DANIELO

Iscrizione al Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Genova n. 3670
Via Gerolamo Picaluga n. 4/17
16149 Genova (GE)
Tel. 04976173598 - P.I. 01459620064

Elaborati vari del Progetto "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt"



Stralcio Elaborato n. "A301 0X D CV P7 OC00 00 005 C00 - Planimetria di progetto area di interconnessione Novi Ligure - Tav. 1 di 3"



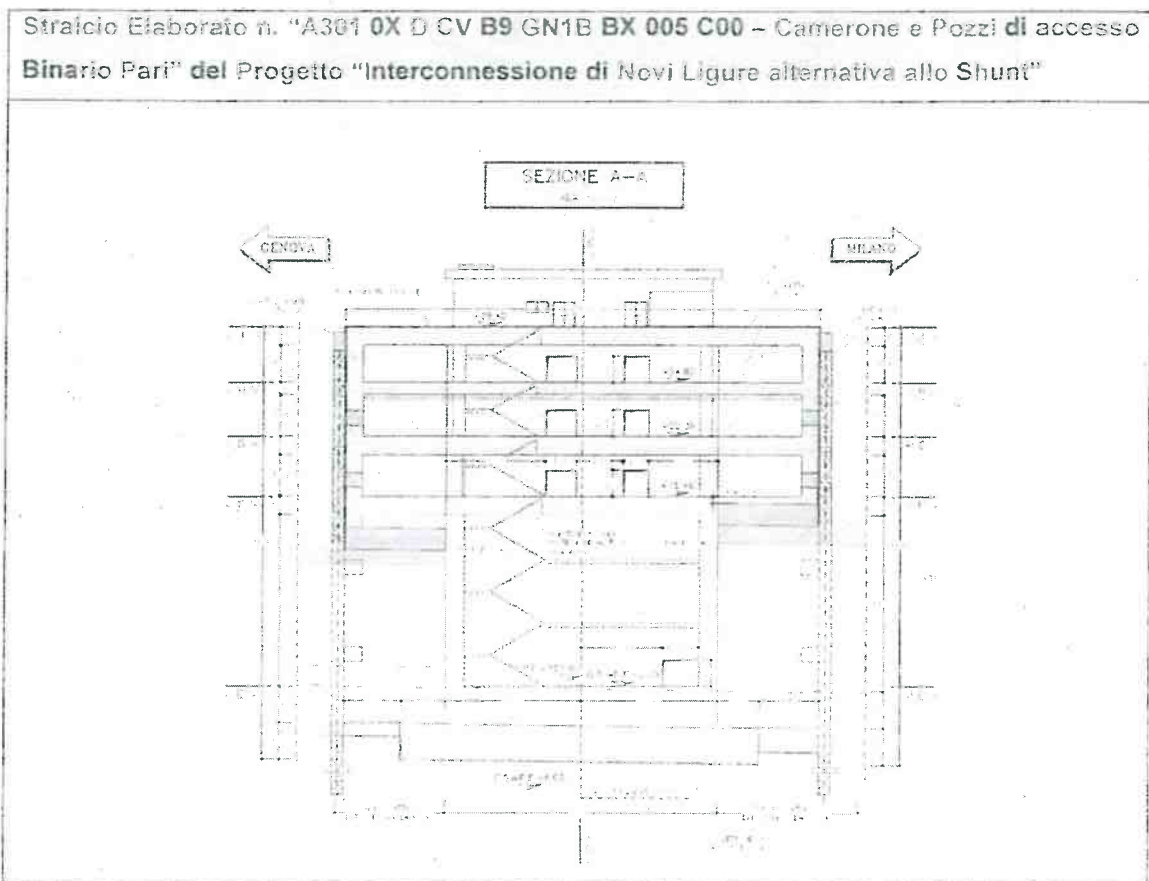
Stralcio Elaborato "A301 0X D CV F8 OC00 00 001 C00 - Interconnessione Binario Dispari - Profilo longitudinale interconnessione pari"

Geom. DAGLIO DANILO

Iscrittione al Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Genova n. 3670
Via Gerolamo Picaluga n. 4/17
16149 Genova (GE)
Tel. 349/6173398 - F.I. 91639620064

Il pozzo ha forma circolare con diametro interno, al netto delle strutture perimetrali, pari a 35.6 m. In superficie, all'attuale quota di piano campagna, in corrispondenza del pozzo, verrà realizzata una piazzola di sicurezza, con dimensioni 21x40 m, sulla quale verrà realizzato un fabbricato, con funzione di uscita di sicurezza della linea ferroviaria, di dimensioni indicative 35 x 8 m e altezza fuori terra di circa 5 m, nel quale alloggeranno ascensori, gruppo elettrogeno, ventilatori, vano scala e vano quadri.

Si riportano di seguito alcune sezioni del pozzo di accesso in progetto sui binario pari.



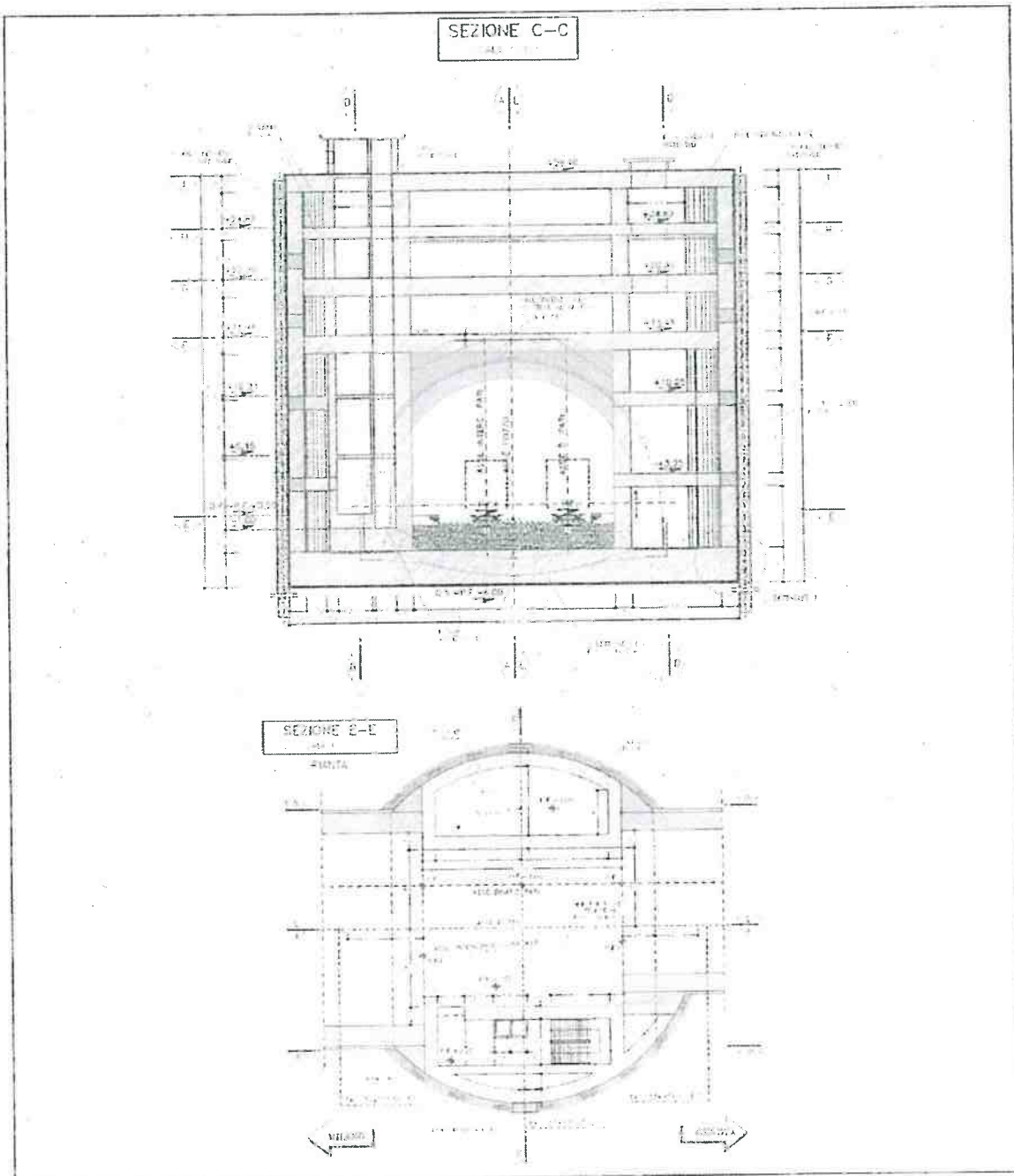
Geom. DAGLIO DANILO

Iscrizione al Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Genova n. 3670

Via Gerolamo Picozza n. 9/17

16149 Genova (GE)

Tel. 3496173598 - P.I. 01659620064

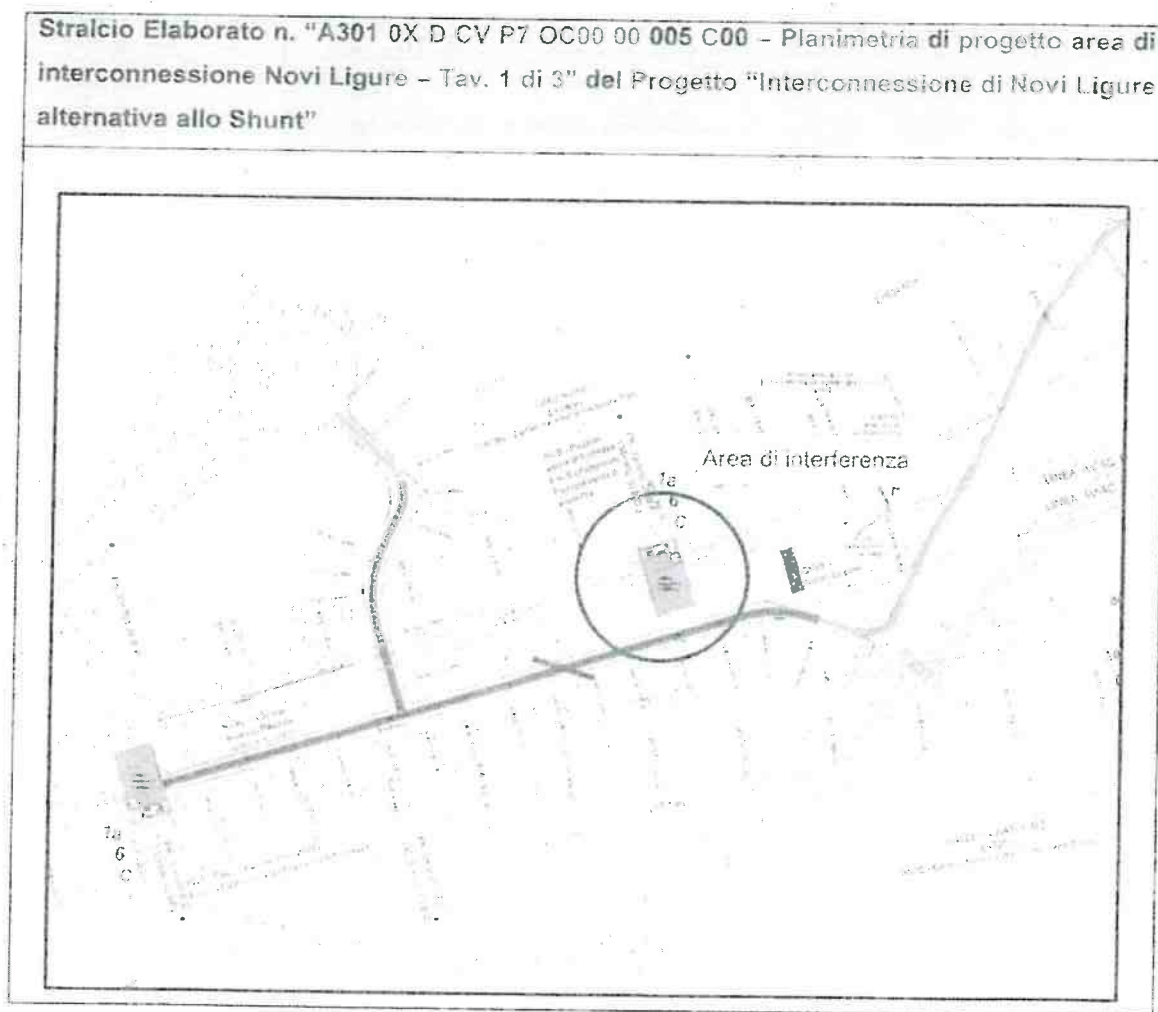


Il progetto "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt" interferisce con la rete di smaltimento delle acque bianche, la quale interseca il pozzo di accesso alle infrastrutture ferroviarie.

Geom. DAGLIO DANILLO

Iscrizione al Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Genova n. 3670
Via Gerolamo Picaluga n. 4117
16149 Genova (GE)
Tel. 34976173596 -- P.I. 01659420064

Si riporta di seguito lo stralcio planimetrico con l'identificazione dell'interferenza tra le due opere.



Conclusioni

Il progetto "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt", incide sugli impegni previsti dalla Convenzione Urbanistica sottoscritta con il Comune di Novi Ligure in data 24.09.2015 in quanto:

- le aree espropriate alla società Novipraga SINO S.p.A. fanno parte di un'area la cui cessione al Comune di Novi Ligure concorre al soddisfacimento degli standard urbanistici del P.E.C.. Su tale area, oggetto di esproprio, è in parte prevista la

realizzazione della Nuova Strada Cascine Barbellotta, anch'essa opera oggetto di impegno convenzionale con il Comune di Novi Ligure.

- parte delle aree, sotto le quali dovrà essere realizzata la rete fognaria per lo smaltimento delle acque nere, sarà oggetto di esproprio (aree non di proprietà della società Novipraga SIINQ S.p.A.). Si ricorda che dopo la sua realizzazione la rete fognaria verrà ceduta agli enti gestori. Si precisa che il tracciato della rete fognaria non interferisce con il progetto "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt" in quanto si collega con la fognatura esistente prima delle opere ferroviarie in progetto.
- non consente la realizzazione della rete di smaltimento delle acque bianche a servizio del Centro Commerciale Sequenziale denominato "Intervento C1-C2" del Parco Commerciale "Serravalle Retail Park"; pertanto risulta interdetto il recapito delle acque bianche al ricettore finale.

Premesso che la Società Novipraga SIINQ S.p.A. ha in programma la realizzazione del Centro Commerciale Sequenziale entro l'anno 2017 e quindi, con ogni probabilità, in tempi antecedenti alla realizzazione delle opere ricomprese nel progetto del Consorzio Cociv, si propone quanto segue:

- gli impegni per la realizzazione della Nuova Strada Cascine Barbellotta, che si dovrà collegare sull'esistente viabilità, con accesso dalla Rotatoria Pantani, per la quale il progetto "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt" ne ha previsto l'esproprio e il futuro ampliamento, vengano assunti dal Consorzio Cociv;
- al fine della realizzazione della rete fognaria per la raccolta delle acque nere, si chiede al Consorzio Cociv formale impegno a mettere a disposizione le aree per la realizzazione della rete fognaria stessa;
- al fine della realizzazione della rete fognaria per la raccolta delle acque bianche, si chiede al Consorzio Cociv formale impegno a mettere a disposizione le aree per la realizzazione della rete fognaria stessa;
- rilocalizzare la condotta di smaltimento delle acque bianche, con recapito finale nel Rio Gazzo, trasladone il percorso planimetrico a valle del pozzo di accesso previsto nel progetto proposto dal Consorzio Cociv. La condotta di scarico dovrà, ovviamente, essere compatibile con le opere previste nel progetto sopra citato e opportunamente


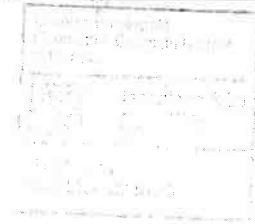
Geom. DAGLIO DANILLO

Iscrizione al Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Genova n. 3576
Via Gerolamo Ricalugi n. 4/17
16149 Genova (GE)
Tel. 34576173598 - P.I. 01659620061

dimensionata di concerto con i progettisti del Consorzio Cociv e prevedere la possibilità di smaltire anche le acque della località Cascine Barbellotta qualora l'attuale recapito fosse ostacolato dalla realizzazione delle opere ferroviarie.

Data
07 Marzo 2016

Geom. Daglio Danilo



Data: Mar 08/03/2016 16:58
Da: posta-certificata@pec.aruba.it
A: novipraga@legalmail.it
Oggetto: CONSEGNA: Variante "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt" - OSSERVAZIONI NOVIPRAGA SIINQ S.P.A.
Allegato/i: daticert.xml(*dimensione 1 KB*)
postacert.eml (*dimensione 12.02 MB*) **Messaggio di posta elettronica**
smime.p7s(*dimensione 2 KB*)

Ricevuta di avvenuta consegna

Il giorno 08/03/2016 alle ore 16:58:18 (+0100) il messaggio "Variante "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt" - OSSERVAZIONI NOVIPRAGA SIINQ S.P.A." proveniente da "novipraga@legalmail.it" ed indirizzato a "dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it" è stato consegnato nella casella di destinazione.
Identificativo messaggio: C515B142.005104D3.56F2F9E9.07672324.posta-certificata@legalmail.it

Messaggio di posta elettronica riferito dalla ricevuta :	postacert.eml
--	---------------

Data: Mar 08/03/2016 16:57
Da: NOVIPRAGA <novipraga@legalmail.it>
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: Variante "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt" - OSSERVAZIONI NOVIPRAGA SIINQ S.P.A.
Allegato/i: Alternativa Shunt_OSSERVAZIONI art. 183_co 4 Dlgs 163_2006_Novipraga SIINQ S.p.A.pdf (*dimensione 7.81 MB*)

Si riporta di seguito il contenuto delle osservazioni ai sensi dell'art. 183, comma 4 del D.lgs. 163/2006 e succ. mod. nell'interesse di Novipraga SIINQ S.p.A. allegate (con pedissequo documento tecnico allegato alle osservazioni stesse) alla presente comunicazione di posta elettronica certificata, a ogni effetto di legge:

"Milano, 8 marzo 2016

A mezzo posta certificata
DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Al
Ministero dell'Ambiente e
della Tutela del Territorio e del Mare
Servizio V.I.A.
Via Cristoforo Colombo, n. 44
00147 ROMA

OSSERVAZIONI

ai sensi dell'art. 183, comma 4 del D.lgs. 163/2006 e
succ. mod.

della Società Novipraga SIINO S.p.a., con sede in
20143 Milano, Via Morimondo n. 26 (edificio n. 18),
capitale sociale sottoscritto e versato Euro
100.000,00, iscrizione al Registro Imprese di Milano
e Codice Fiscale 02016850063, REA n. MI-2082222, in
persona dell'Amministratore Unico Giuseppe Roveda
avente ad oggetto

il Progetto Definitivo della Variante
"Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo
Shunt" della Linea Ferroviaria AV/AC "Terzo Valico
dei Giovi" - Infrastruttura strategica di interesse
nazionale ai sensi dell'art. 1 L. 443/2001.

* * * * *

Con "Avviso al pubblico" pubblicato sui quotidiani in
data 8 febbraio 2016, il Consorzio COCIV - nella sua
dichiarata qualità di General Contractor, che agisce
in nome e per conto di Rete Ferroviaria Italiana - ha
comunicato l'avvio della procedura di Valutazione di
Impatto Ambientale del Progetto Definitivo della
Variante "Interconnessione di Novi Ligure alternativa
allo Shunt" della Linea Ferroviaria AV/AC "Terzo
Valico dei Giovi".

Contestualmente all'Avviso, sono stati depositati per
la pubblica consultazione i seguenti documenti:

• Progetto Definitivo;
• Studio di Impatto Ambientale
• Sintesi non Tecnica

L'esame di questa documentazione ha evidenziato
alcune rilevanti interferenze tra il nuovo Progetto
Definitivo della infrastruttura ferroviaria e il
progetto già autorizzato per la realizzazione, da
parte della Società esponente, di un Centro
Commerciale Sequenziale, collocato in parte nel
territorio del Comune di Serravalle Scrivia e in
parte nel Comune di Novi Ligure.

Tutte le informazioni relative all'oggetto
dell'intervento urbanistico-commerciale di Novipraga
SIINO S.p.a., e allo stato di avanzamento delle
relative procedure, nonché la puntuale individuazione
degli elementi di interferenza con tale iniziativa
autorizzata del nuovo Progetto Definitivo della
infrastruttura ferroviaria, sono contenute nel
documento tecnico denominato "Verifica degli impatti
con i progetti pianificati nelle aree in Comune di
Serravalle Scrivia e di Novi Ligure di proprietà

della Società NOVIPRAGA SIINO S.p.A.", allegato alle presenti Osservazioni sub n. 1), che si ha per integralmente richiamato, a costituire contenuto delle presenti Osservazioni.

In considerazione di detti elementi, si osserva quanto segue.

* * * * *

a) Sul piano giuridico, la procedura avviata dal Consorzio COCIV solleva alcune perplessità di ordine generale, concernenti alla conduzione delle fasi procedurali relative alla approvazione di un Progetto definitivo in variante di una infrastruttura strategica.

Occorre infatti, nella assenza di una disposizione specifica che regoli compiutamente questa ipotesi, coordinare le norme che presiedono alla approvazione della variante Progetto definitivo e alla fase di V.I.A. su detta Variante.

E' opinione della scrivente che la struttura tipica del Progetto definitivo debba avere la prevalenza, e pertanto che il primo necessario ed obbligatorio adempimento sia rappresentato dalla comunicazione di avvio del procedimento ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi dell'art. 166 c.2 e dell'art. 167 c. 5 D.lgs. 163/2006 e succ. mod.. Infatti, questa è la caratteristica principale del Progetto definitivo, che rimane comunque intoccata anche nel caso in cui in tale fase si svolga la V.I.A..

Ne consegue che non si ritiene conforme alle regole di diritto applicabili al caso la pubblicazione dell'Avviso relativo alla procedura di V.I.A. prima della pubblicazione dell'Avviso di avvio del procedimento finalizzato alla apposizione del vincolo preordinato all'espropriazione nonché alla dichiarazione di pubblica utilità.

Questo rilievo trova conferma nel testo dell'Avviso pubblicato sui quotidiani da RFI - Rete Ferroviaria Italiana solo in data 12 febbraio 2016 - e dunque successivamente a quello di COCIV, pubblicato il 18 febbraio; nell'avviso di RFI si legge "... che RFI S.p.A., in qualità di soggetto aggiudicatore, intende avviare la procedura di localizzazione e di valutazione di impatto ambientale dell'intervento...".

La formula utilizzata da RFI è assolutamente chiara nell'indicare quell'Avviso come il primo atto di tutta la procedura; e si ritiene che si tratti di una impostazione corretta alla luce delle norme richiamate.

Da ciò consegue che l'Avviso pubblicato da COCIV è da ritenere prematuro e non rispondente allo schema procedurale tipico; si ritiene che debba essere reiterato, in modo ed in tempi tali da essere coordinato e successivo all'esperimento della fase di pubblicazione e di osservazioni ai fini della dichiarazione di p.u..

* * * * *

b) Per quanto attiene, più nello specifico, alle

interferenze tra il nuovo Progetto Definitivo della infrastruttura e il progetto di sviluppo urbanistico-commerciale che la Società esponente ha in corso, si ribadisce il richiamo al documento tecnico denominato "Verifica degli impatti con i progetti pianificati nelle aree in Comune di Serravalle Scrivia e di Novi Ligure di proprietà della Società NOVIPRAGA SIINQ S.p.A.", allegato alle presenti Osservazioni sub n. 1), che si ha per integralmente qui riprodotto, a costituire contenuto delle presenti Osservazioni. Da tale documento allegato emergono aspetti tecnici ed urbanistici che il nuovo Progetto Definitivo dell'infrastruttura non ha considerato, e dunque proprio quei "nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi" a cui fa testuale riferimento l'Avviso pubblicato da COCIV.

* * * * *

Confidando nell'accoglimento delle presenti osservazioni, e riservata ogni tutela e richiesta di oneri e indennizzi determinati dalla Variante per il caso di mancato accoglimento, si porgono distinti saluti.

Si allega:

1) documento tecnico redatto dal Geom. Danilo Daglio, denominato "Verifica degli impatti con i progetti pianificati nelle aree in Comune di Serravalle Scrivia e di Novi Ligure di proprietà della Società NOVIPRAGA SIINQ S.p.A."

Novipraga SIINQ S.p.A.
L'Amministratore Unico
Giuseppe Roveda"

Novipraga SIINQ S.p.A.

NOVIPRAGA SIINQ S.p.A.
Via Morimondo n. 26 - Edificio 18
20143 Milano
Cap. Soc. Euro 100.000,00
Cod. Fisc. 02016850063
N. REA 2082222
Società unipersonale soggetta ad attività di
direzione e coordinamento di Augusto S.p.A.

PEE n° 10828 del 13/04/2016



Milano, 11 APRILE 2016

A mezzo posta certificata

proc-aut-espro@legalmail.it

A
Italferr S.p.A.
Via Vito Giuseppe Galati, 71
00155 Roma

Responsabile della Unità
Organizzativa Costruzione - Settore
Procedure Autorizzatorie e
Contenzioso

OSSERVAZIONI

ai sensi dell'art. 166, comma 2 del D.lgs. 163/2006 e succ. mod.

della Società Novipraga SIIQ S.p.a. (di seguito la "Società"), con sede in 20143 Milano, Via Morimondo n. 26 (edificio n. 18), capitale sociale sottoscritto e versato Euro 100.000,00, iscrizione al Registro Imprese di Milano e Codice Fiscale 02016850063, REA n. MI-2082222, in persona dell'Amministratore Unico Giuseppe Roveda

avente ad oggetto

il Progetto Definitivo della Variante Interconnessione Tratta AV/AC "Terzo Valico dei Giovi" con Linea Storica Torino - Genova (C.U.P. F81H92000000008) (di seguito il "Nuovo Progetto Definitivo") - Infrastruttura strategica di interesse nazionale ai sensi dell'art. 1 L. 443/2001.

* * * * *

NOVIPRAGA SIIQ S.p.A.
Via Morimondo n. 26 - Edificio 18
20143 Milano
Tel. +39 02 621131
Fax +39 02 23002719

Capitale sociale € 100.000,00
C.F. P.I.V.A. e Reg. Imp. di Milano 02016850063
R.E.A. n. 2082222

Con "Avviso al pubblico" pubblicato sui quotidiani in data 12 febbraio 2016, la Società Italferr S.p.A. - nella sua dichiarata qualità di incaricata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per espletare le attività di cui all'art. 6, comma 6 DPR 327/2001 e s.m.i. ai fini della partecipazione dei privati al provvedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità dell'opera di cui sopra - ha comunicato l'avvio del procedimento finalizzato all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, nonché alla dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5 del Dlgs 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i..

Contestualmente all'Avviso, sono stati depositati per la pubblica consultazione i seguenti documenti:

- Progetto Definitivo.

L'Avviso di cui sopra, fa seguito all'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Progetto Definitivo della Variante "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt" della Linea Ferroviaria AV/AC "Terzo Valico dei Giovi" di cui all' "Avviso al pubblico" pubblicato sui quotidiani in data 8 febbraio 2016 da parte di Consorzio COCIV - nella sua dichiarata qualità di General Contractor, che agisce in nome e per conto di Rete Ferroviaria Italiana. In relazione alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Progetto Definitivo di cui sopra, la Società ha trasmesso in data 8 marzo 2016 le osservazioni ai sensi dell'art. 183, comma 4 del D.lgs. 163/2006 e succ. mod. (di seguito "Osservazioni Valutazione Ambientale").

* * * * *



Dall'esame della documentazione depositata nella procedura finalizzata all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, nonché alla dichiarazione di pubblica utilità, la Società ha rinvenuto alcune rilevanti interferenze tra il piano particellare di esproprio del Nuovo Progetto Definitivo della infrastruttura ferroviaria e il progetto già autorizzato per la realizzazione, da parte della Società esponente, di un Centro Commerciale Sequenziale denominato "Intervento C1-C2" del Parco Commerciale "Serravalle Retail Park", collocato in parte nel territorio del Comune di Serravalle Scrivia e in parte nel Comune di Novi Ligure (di seguito il "Centro Commerciale Sequenziale"); interferenze già, peraltro, evidenziate con le Osservazioni Valutazione Ambientale.

Tutte le informazioni relative alla puntuale individuazione degli elementi di interferenza del piano particellare di esproprio del Nuovo Progetto Definitivo della infrastruttura ferroviaria e il progetto di sviluppo urbanistico-commerciale che la Società ha in corso, nonché con gli impegni già assunti dalla Società con la Convenzione Urbanistica sottoscritta con il Comune di Novi Ligure in data 24 settembre 2015 e registrata ad Alessandria il 9 ottobre 2015 al n. 9949 serie 1T (la "Convenzione Urbanistica") sono contenute nel documento tecnico denominato *"Osservazioni relative al procedimento finalizzato all'approvazione del vincolo preordinato all'espropriazione nonché alla dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5 del D.Lgs 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i."*, allegato alle presenti Osservazioni sub n. 1), che si ha per integralmente richiamato, a costituire contenuto delle presenti Osservazioni.

* * * * *

Alla luce delle interferenze con il progetto di sviluppo urbanistico-commerciale per la realizzazione del Centro Commerciale Sequenziale, che la Società ha in corso, il cui cronoprogramma, peraltro, prevede la richiesta dei Permessi di Costruire entro il mese di Giugno dell'anno 2016 e l'apertura entro l'anno 2017, nonché con gli impegni già assunti dalla Società con la Convenzione Urbanistica, si chiede quanto segue:

1. per quanto riguarda l'esproprio ai danni della Società di un'area di 254 mq del foglio 55, mappale 397, per i motivi tutti di cui al documento tecnico denominato "*Osservazioni relative al procedimento finalizzato all'approvazione del vincolo preordinato all'espropriazione nonché alla dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5 del D.Lgs 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i.*" sub. allegato 1 che si intende qui integralmente richiamato:

(i) in via principale, non procedere all'esproprio su sede fissa dell'area di proprietà della Società posto che l'eventuale esproprio **precluderebbe** la cessione al Comune di Novi Ligure della medesima area in ottemperanza all'impegno assunto dalla Società ai sensi della Convenzione Urbanistica per il **soddisfacimento degli standard urbanistici del Piano Esecutivo Convenzionato** (di seguito il "P.E.C"), nonché **impedirebbe** di far fronte all'ulteriore impegno, sempre con il Comune di Novi Ligure, in forza della convenzione dianzi richiamata, di realizzazione della nuova strada Cascine della Barbellotta che sorgerà, in parte, sull'area di proprietà della Società e oggetto di esproprio. A quanto sopra si aggiungano le conseguenze che deriverebbero in

capo alla Società con riguardo allo svincolo della polizza n. UR 0608411 del 17 settembre 2015 per un importo complessivo di € 265.500,00 rilasciata da Atradius Credit Insurance N.V. con sede in Roma prestato al Comune di Novi Ligure a garanzia dell'obbligo di cessione dell'area di cui è parte anche la superficie oggetto di esproprio e richiamate nel documento tecnico denominato *"Osservazioni relative al procedimento finalizzato all'approvazione del vincolo preordinato all'espropriazione nonché alla dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5 del D.Lgs 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i."* sub. allegato 1, da intendersi qui integralmente riportate;

(ii) in via di subordine, nella denegata e non creduta ipotesi di mancato accoglimento di quanto richiesto in via principale e, pertanto, nell'ipotesi di esproprio su sede fissa delle aree di cui sopra, si richiamano le conclusioni precisate nel documento tecnico denominato *"Osservazioni relative al procedimento finalizzato all'approvazione del vincolo preordinato all'espropriazione nonché alla dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5 del D.Lgs 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i."* sub. allegato 1 che costituisce parte integrante delle presenti Osservazioni:

a. adattare, facendosi carico dei relativi costi, l'andamento planimetrico della strada, a partire dalla Rotatoria Pantani, per la quale il Nuovo Progetto Definitivo della infrastruttura ferroviaria ne ha previsto l'esproprio e il futuro ampliamento, in modo da non impattare e diminuire la superficie destinata a standard urbanistici, pari a mq. 2.190 così come definiti dalla Convenzione



Urbanistica; in tale modo la Società sarà in grado di soddisfare gli impegni convenzionali già sottoscritti e non dovrà predisporre la ridefinizione del P.E.C.;

b. prevedere, nell'atto di esproprio, il mantenimento della Volumetria a destinazione residenziale, consentita dal P.R.G.C. vigente sulle aree oggetto di esproprio, a disposizione della Società;

c. adattare, facendosi carico dei relativi costi, l'andamento piano-altimetrico della strada, a partire dalla Rotatoria Pantani, per la quale il Nuovo Progetto Definitivo della infrastruttura ferroviaria ne ha previsto l'esproprio e il futuro ampliamento, alle quote progettuali di realizzazione della Nuova Strada Cascine Barbellotta.

2. per quanto riguarda la realizzazione della rete di smaltimento delle acque nere del Centro Commerciale Sequenziale in progetto, altrimenti compromessa con rilevanti conseguenze quanto alla possibilità di procedere alla realizzazione del progetto edilizio - urbanistico dianzi richiamato, per i motivi tutti di cui al documento tecnico denominato "*Osservazioni relative al procedimento finalizzato all'approvazione del vincolo preordinato all'espropriazione nonché alla dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5 del D.Lgs 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i.*" sub. allegato 1, da intendersi qui integralmente riportate:

(i) in via principale, non procedere all'esproprio su sede fissa delle aree sotto le quali dovrebbe essere realizzata la tubazione per lo smaltimento delle



acque nere del Centro Commerciale Sequenziale in progetto, poiché l'eventuale esproprio **impedirebbe** la realizzazione della relativa rete di smaltimento;

(ii) in via di subordine, nella denegata e non creduta ipotesi di mancato accoglimento di quanto richiesto in via principale e, pertanto, nell'ipotesi di esproprio su sede fissa delle aree di cui sopra, si chiede formale impegno, facendosi carico dei relativi costi, a mettere a disposizione della Società l'area oggetto di esproprio sotto la quale dovrebbe sorgere parte della rete di smaltimento delle acque nere del Centro Commerciale Sequenziale al fine di permettere, in ogni caso, la realizzazione della medesima.

3. per quanto riguarda la realizzazione della rete di smaltimento delle acque bianche del Centro Commerciale Sequenziale in progetto, altrimenti compromessa con rilevanti conseguenze quanto alla possibilità di procedere alla realizzazione del progetto edilizio - urbanistico dianzi richiamato, per i motivi tutti di cui al documento tecnico denominato "*Osservazioni relative al procedimento finalizzato all'approvazione del vincolo preordinato all'espropriazione nonché alla dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5 del D.Lgs 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i.*" sub. allegato 1, da intendersi qui integralmente riportate:

(i) in via principale, non procedere all'esproprio su sede fissa delle aree sotto le quali dovrebbe essere realizzata la tubazione per lo smaltimento delle acque bianche del Centro Commerciale Sequenziale in progetto, poiché

l'eventuale esproprio impedirebbe la realizzazione della relativa rete di smaltimento;

(ii) in via di subordine, nella denegata e non creduta ipotesi di mancato accoglimento di quanto richiesto in via principale e, pertanto, nell'ipotesi di esproprio su sede fissa delle aree di cui sopra, si richiamano le conclusioni precisate nel documento tecnico denominato "*Osservazioni relative al procedimento finalizzato all'approvazione del vincolo preordinato all'espropriazione nonché alla dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5 del D.Lgs 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i.*" sub. allegato 1, che costituisce parte integrante delle presenti Osservazioni:

- a. formale impegno, facendosi carico dei relativi costi, a mettere a disposizione della Società le aree oggetto di esproprio sotto le quali dovrebbe sorgere parte della rete di smaltimento delle acque bianche del Centro Commerciale Sequenziale al fine di permettere, in ogni caso, la realizzazione della medesima;
- b. al fine di mantenere inalterato il cronoprogramma pianificato dalla Società e sul presupposto che il nuovo tracciato della condotta per lo smaltimento delle acque bianche dovrà essere compatibile con le opere previste nel Nuovo Progetto Definitivo della infrastruttura ferroviaria, definire, facendosi carico dei relativi costi, il nuovo tracciato planimetrico, condividendolo con la Società, entro e non oltre il termine di 30 giorni dalla data di ricevimento della presente;



- c. formale impegno a farsi carico dei costi aggiuntivi che la Società dovrà sostenere per la riprogettazione del tracciato della condotta di smaltimento delle acque bianche, con recapito finale nel Rio Gazzo;
- d. formale impegno a farsi carico dei costi aggiuntivi, rispetto agli obblighi di cui alla Convenzione Urbanistica, che la Società dovrà affrontare per la realizzazione del nuovo tracciato della rete di smaltimento delle acque bianche, con recapito finale nel Rio Gazzo;
- e. formale impegno, facendosi carico dei relativi costi, a mettere a disposizione, espletando le indispensabili procedure amministrative, nei tempi utili per la realizzazione del Centro Commerciale Sequenziale, le aree necessarie alla realizzazione della condotta acque bianche secondo il tracciato che sarà definito al fine di risolvere l'interferenza con il Progetto Definitivo della infrastruttura ferroviaria.

4. in ogni caso, confidando nell'accoglimento delle presenti osservazioni, la Società si riserva ogni tutela e richiesta di oneri, indennizzi e danni a qualsiasi titolo (che si riserva, fin d'ora, di quantificare), derivanti dal Nuovo Progetto Definitivo della infrastruttura ferroviaria.

Distinti saluti

Si allega:

- 1) documento tecnico redatto dal Geom. Danilo Daglio, denominato
*“Osservazioni relative al procedimento finalizzato all’approvazione del
vincolo preordinato all’espropriazione nonché alla dichiarazione di
pubblica utilità, ai sensi e per gli effetti dell’art. 167, comma 5 del D.Lgs
12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i.”.*

Novipraga SIINQ S.p.A.
L'Amministratore Unico
~~Giuseppe Roveda~~



Genovese D'AGUIO DANIELO

Ente di Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati in Genova n. 3870
Via Garibaldi Italia n. 417
16149 Genova (GE)
Tel: 019/6173398 - P.I. 01659610064

Progetto Definitivo della Linea Ferroviaria AV/AC Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi" – Variante Interconnessione tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi con Linea Storica Torino – Genova.

Osservazioni relative al procedimento finalizzato all'apposizione del vincolo preordinato all'espropriazione nonché alla dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i..

Progetto: *Centro Commerciale Sequenziale denominato "Intervento C1-C2" del Parco Commerciale "Serravalle Retail Park".*

Comuni: *Comune di Novi Ligure e Comune di Serravalle Scrivia.*

Proprietà: *Società Novipraga SIINQ S.p.A., con sede in 20143 Milano, Via Morimondo n. 26 (edificio n. 18).*

1. PREMESSE

Il presente Elaborato ha lo scopo di formulare le osservazioni sulle interferenze tra il "Progetto Definitivo della Linea Ferroviaria AV/AC Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi" – Variante Interconnessione tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi con Linea Storica Torino – Genova" (di seguito il "Progetto Definitivo") e il progetto per la realizzazione del Centro Commerciale Sequenziale denominato "Intervento C1-C2" del Parco Commerciale "Serravalle Retail Park" promosso dalla Società Novipraga SIINQ S.p.A., con sede in 20143 Milano, Via Morimondo n. 26 (edificio n. 18), iscrizione al Registro delle Imprese di Milano e Codice Fiscale 02016850063, REA n. MI-2082222.

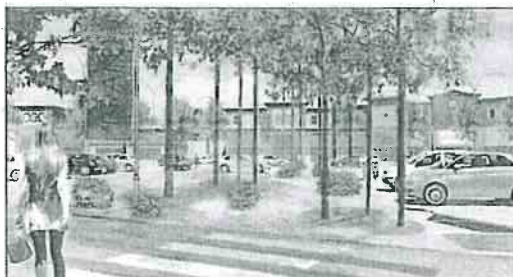
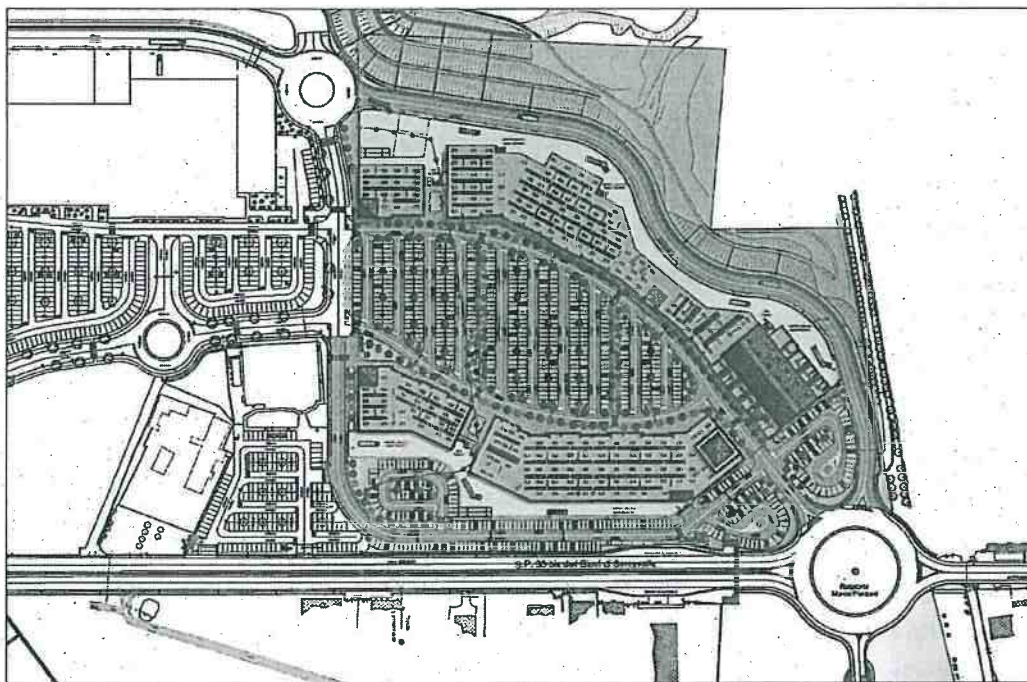
2. DESCRIZIONE DEL CENTRO COMMERCIALE SEQUENZIALE

La Società Novipraga SIINQ S.p.A. è proprietaria di un'area sulla quale è prevista la realizzazione di un Centro Commerciale Sequenziale denominato "Intervento C1-C2" del Parco Commerciale "Serravalle Retail Park", da realizzarsi in parte (Intervento C1) in Comune di Serravalle Scrivia (AL) e in parte (Intervento C2) in Comune di Novi Ligure (AL), avente una superficie di vendita complessiva di mq. 10.478.

Studio D'ALICIO DAMIANI

Istituto di Collegio Progettazione, Architettura e Geometria s.p.a. di Genova s. 3670
Via Gianfranco Fittaluga 10 - 0117
16149 Genova (GE)
Tel. 049/6173598 - P.I. 01659620068

Si riporta di seguito stralcio dell'elaborato planivolumetrico del Centro Commerciale Sequenziale denominato "Intervento C1-C2" del Parco Commerciale "Serravalle Retail Park".



Gianni DAGLIO DANIELO

Iscrizione al Collegio Provinciale Commerciali e Giuristi Laureati di Genova n. 3070
Via Gerolamo Piccollego n. 4/1?
16149 Genova (GE)
Tel. 349/4173398 – P.I. 01659431061

Stato autorizzativo

Autorizzazione amministrativa

Con Deliberazione della Conferenza dei Servizi Direzione Commercio e Artigianato della Regione Piemonte n. 12782/17.1 del 14 settembre 2005 è stata accolta l'istanza di autorizzazione amministrativa presentata dalla società Novipraga per l'attivazione di un Centro Commerciale Sequenziale – Intervento C1-C2 (tipologia G-CC2; sup. di vendita totale mq. 9.564).

In data 14.10.2005 il Comune di Serravalle Scrivia e il Comune di Novi Ligure hanno rilasciato alla Società Novipraga l'autorizzazione intercomunale n. 1.

In seguito alla richiesta di ampliamento, formulata dalla Società Novipraga:

- il Comune di Serravalle Scrivia provvedeva a rilasciare in data 29.03.2006 le seguenti autorizzazioni commerciali ampliate, portando la superficie autorizzata in Comune di Serravalle Scrivia da mq. 1.580 a mq. 1.848:

INTERVENTO C1 - SERRAVALLE SCRIVIA

N. Autorizzazione Comunale	Tipologia	Mq. superficie di vendita
01/C1.1	Esercizio di vicinato	120
01/C1.2	M-SE2	720
01/C1.3	M-SAM2	888
01/C1.4	Esercizio di vicinato	120
TOTALE		1.848

- il Comune di Novi Ligure provvedeva a rilasciare in data 30.03.2006 le seguenti autorizzazioni commerciali ampliate, portando la superficie autorizzata in Comune di Novi Ligure da mq. 7.984 a mq. 8.630:

INTERVENTO C2 – NOVI LIGURE

N. Autorizzazione Comunale	Tipologia	Mq. superficie di vendita
3006	G-SE3	6.000
3007/2	M-SE3	1.286
3008	M-SE3	1.094
2960/4	Esercizio di vicinato	250
TOTALE		8.630

La superficie di vendita complessiva del Centro Commerciale risulta pertanto pari a mq. 10.478.

A seguito di richiesta della società proprietaria delle aree, i Comuni di Novi Ligure e Serravalle Scrivia hanno rilasciato le seguenti proroghe all'autorizzazione intercomunale n. 1 del 14.10.2005:

- prima proroga rilasciata in data 12.10.2007 (validità prorogata al 14.10.2009);
- seconda proroga rilasciata in data 16.09.2009 (validità prorogata al 14.10.2013).

In data 08/04/2013 la società Novipraga presentava infine comunicazione ai Comuni di Serravalle Scrivia e Novi Ligure, in merito alla sospensione dei termini per l'attivazione dell'autorizzazione amministrativa intercomunale n. 1 del 14.10.2005, a causa del ricorso dei Sig.ri Magrì per l'annullamento del "Protocollo di intesa per la modifica degli interventi di completamento del sistema viabilistico generale di raccordo tra il Comune di Novi Ligure ed il Comune di Serravalle Scrivia del 28.02.2011".

Congiuntamente i Comuni di Novi Ligure e Serravalle Scrivia in data 03.06.2013 redigevano una presa d'atto inerente la sospensione dei termini di cui al paragrafo precedente, tuttora in essere.

Fase di verifica ambientale

Il progetto preliminare dell'Intervento C1-C2 del Parco Commerciale "Serravalle Retail Park" è stato escluso dalla valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) con Determinazione n. 15 del 19.01.2006 della Regione Piemonte, Direzione Commercio e Artigianato, Settore Programmazione ed Interventi dei Settori Commerciali.

A seguito di rivisitazione e modifica dell'impianto edilizio complessivo il progetto del Centro Commerciale Sequenziale è stato nuovamente sottoposto a Fase di Verifica Ambientale.

Con Determinazione n. 613 del 25.09.2015 della Regione Piemonte, Direzione Competitività del Sistema Regionale, Settore Commercio e terziario, il nuovo progetto preliminare dell'"Intervento C1-C2" del Parco Commerciale "Serravalle Retail Park" è stato escluso dalla valutazione di impatto ambientale (V.I.A.).

Pianificazione comunale

Come precedentemente accennato il Centro Commerciale Sequenziale in argomento si sviluppa in parte (Intervento C1) in Comune di Serravalle Scrivia (AL) e in parte (Intervento C2) in Comune di Novi Ligure (AL).

L'intervento C1 in Comune di Serravalle Scrivia è ricompreso all'interno del Piano Esecutivo Convenzionato denominato "Praga"; la Variante n. 7 al P.E.C. è lo strumento urbanistico esecutivo di riferimento per l'intervento in oggetto. La Variante n. 7 è stata approvata con Delibera di Giunta Comunale n. 41 del 12.04.2012 ed il successivo Aggiornamento n. 1 approvato con Delibera di Giunta Comunale n. 85 del 18.09.2014. La convenzione urbanistica relativa all'Aggiornamento n. 1 alla Variante n. 7 al P.E.C. "Praga" è stata sottoscritta in data 25.09.2014 a rogito Notaio Franco Borghero di Novi Ligure Rep. n. 60660, Racc. n. 22034 registrato a Novi Ligure il 07.10.2014 al n. 1643 Serie 1T.

L'intervento C2 in Comune di Novi Ligure è ricompreso all'interno del Piano Esecutivo Convenzionato denominato "Retail Park Novi-Serravalle"; l'Aggiornamento n. 2 al P.E.C., approvato con Delibera di Giunta Comunale n. 180 del 21.07.2015, è lo strumento urbanistico esecutivo di riferimento per l'intervento in oggetto. La convenzione urbanistica dell'Aggiornamento n. 2 al P.E.C. "Retail Park Novi-Serravalle" è stata sottoscritta in data 24.09.2015 a rogito Notaio Franco Borghero di Novi Ligure Rep. n. 61521, Racc. n. 22550 registrata ad Alessandria il 09.10.2015 al n. 9949 Serie 1T (di seguito la "Convenzione Urbanistica").

La Società Novipraga ha presentato le istanze per il rilascio dei seguenti permessi di costruire:

- istanza presentata in data 30.12.2015 Partica n. 433 - prot. n. 0036360 al Comune di Novi Ligure per il rilascio del Permesso di Costruire necessario per la realizzazione delle "Opere propedeutiche alla realizzazione dell'intervento C1-C2 del "Serravalle Retail Park";
- istanza presentata in data 30.12.2015, Pratica SUAP n. 197/2015 – prot. 14361/2015 al Comune di Serravalle Scrivia per il rilascio del Permesso di Costruire necessario per la realizzazione delle "Opere propedeutiche alla realizzazione dell'intervento C1-C2 del "Serravalle Retail Park".

Impegni convenzionali

La Società Novipraga SIINQ S.p.A. tra gli impegni convenzionali assunti nei confronti del Comune di Novi Ligure, a seguito della sottoscrizione della "Convenzione Urbanistica", si è impegnata alla:

1. cessione di un'area, in proprietà esterna al perimetro di P.E.C., avente una superficie pari a mq. 2.655, catastalmente individuata con il foglio 55 Mappali 397, 392, 404, 413 e 415, a parziale soddisfacimento degli standard urbanistici relativi al P.E.C.;
2. realizzazione di una nuova viabilità, denominata Nuova Strada Cascine Barbellotta, necessaria alla chiusura, per motivi di sicurezza stradale, del collegamento esistente sulla S.P. 35 bis dei Giovi di Serravalle a favore di un collegamento sulla Rotatoria Pantani;
3. realizzazione di un tratto di fognatura per la raccolta delle acque nere del Centro Commerciale Sequenziale;
4. realizzazione di nuova condotta fognaria per il convogliamento delle acque bianche al ricettore finale Rio Gazzo come da elaborato n. 4B allegato alla "Convenzione Urbanistica".

3. DESCRIZIONE DEL "PROGETTO DEFINITIVO"

La nuova rete ferroviaria di Alta Capacità (treni passeggeri + treni merci) comprende la Linea del Terzo Valico dei Giovi. Essa ricade nel corridoio che unisce il bacino portuale ligure di Genova e la Pianura Padana e lo potenzia sensibilmente. La linea del Terzo Valico è interconnessa con la rete delle Linee Storiche sia sul versante ligure, sia su quello piemontese.

La linea AV/AC da Genova fino alla piana di Novi Ligure si sviluppa interamente in galleria ad eccezione di un unico breve tratto allo scoperto (di 1600 m circa) in corrispondenza della zona di Libarna in Comune di Serravalle Scrivia. Nella piana di Novi Ligure la linea si interconnette alle ferrovie esistenti Genova - Torino (per i flussi di traffici in direzione Genova-Torino, Frejus-Lione e Genova-Novara-Sempione) ed alla Linea Torino- Piacenza (per i traffici in direzione Milano e Nord-Est in generale).

Per l'interconnessione con la Linea Storica Genova - Torino la soluzione infrastrutturale del Progetto del Terzo Valico dei Giovi prevede la realizzazione del collegamento denominato Shunt Torino, attraverso una galleria artificiale con sviluppo di circa 6,9 km, che dalla Linea Terzo Valico, si connette a "salto di montone" a Ovest di Novi Ligure.

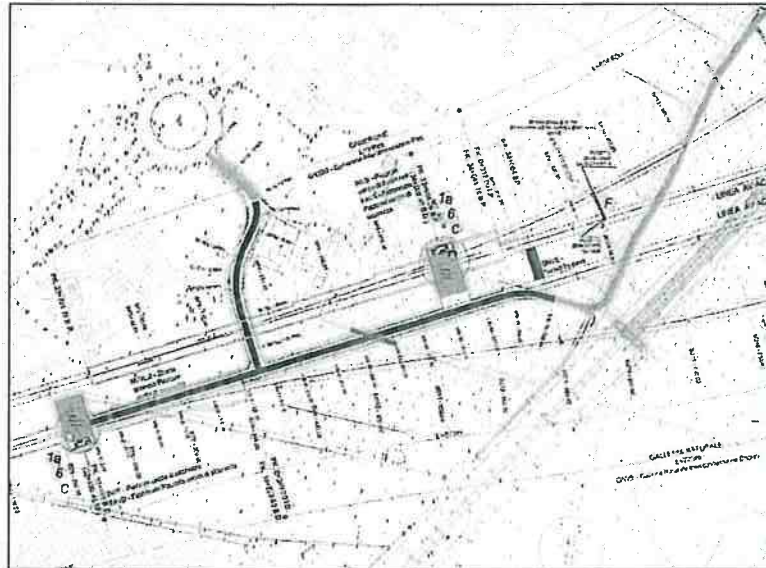
Il Progetto del "Terzo Valico" è stato approvato con Delibera CIPE n. 80/2006 (G.U. n. 197/2006); in ottemperanza alle Prescrizioni della predetta Delibera il Consorzio COCIV, in accordo con la committente RFI S.p.A., ha redatto il progetto di variante denominato "Progetto Definitivo".

Il "Progetto Definitivo" ricade in Provincia di Alessandria, nel territorio dei Comuni di Novi Ligure, Serravalle Scrivia e Pozzolo Formigaro. Esso costituisce variante alle Opere del Terzo Valico, in particolare esclude la costruzione della galleria artificiale di 6,9 km denominata "Shunt Torino", prevedendo di arretrare di circa 4 km verso Genova le interconnessioni fra la linea AV/AC del "Terzo valico" e la Linea Storica, conseguendo così uno sviluppo più limitato delle opere di connessione tra le sopracitate linee ferroviarie. In particolare, la variante prevede la realizzazione di un collegamento diretto del binario pari, per il traffico da Alessandria verso Genova, e un collegamento a "salto di montone" del binario dispari, per il traffico da Genova verso Alessandria, che, dopo aver scavalcato la Linea AV/AC alla progressiva chilometrica 34+800 circa, si connette alla Linea Storica alla progressiva 113+778 di quest'ultima.

Geom. DANILO DANIELI

Iscritto al Collegio Nazionale Geometri e Geometri Laureati di Genova il 26/03/00
Via Gerolamo Patali, n. 4117
16149 Genova (GL)
Tel. 0496173590 - P.I. 01659620044

Stralcio Elaborato n. "A301 0X D CV P7 OC00 00 005 C00 – Planimetria di progetto area di interconnessione Novi Ligure – Tav. 1 di 3" allegato al "Progetto Definitivo"



La realizzazione del "Camerone" sul binario pari, prevista nel "Progetto Definitivo" redatto dal Consorzio Cociv, avverrà mediante scavo in tradizionale a partire da un pozzo circolare di accesso. Tutte le operazioni di scavo avverranno in sotterranea.

Il pozzo ha forma circolare con diametro interno, al netto delle strutture perimetrali, pari a 35.6 m. In superficie, all'attuale quota di piano campagna, in corrispondenza del pozzo, verrà realizzata una piazzola di sicurezza, con dimensioni 21x40 m, sulla quale verrà realizzato un fabbricato, con funzione di uscita di sicurezza della linea ferroviaria, di dimensioni indicative 35 x 8 m e altezza fuori terra di circa 5 m, nel quale alloggeranno ascensori, gruppo elettrogeno, ventilatori, vano scala e vano quadri.

In data 12.02.2016 è stato pubblicato, sui quotidiani "La Repubblica" e "Il Piccolo", l'avviso pubblico dell'avvio del procedimento finalizzato all'apposizione del vincolo preordinato all'espropriazione nonché alla dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi e per gli effetti dell'art.

Genio DAVIDO PERRI

Bentone al Collegio Provinciali, Consiglieri e Governatori Laureati di Genova n. 1073

Via Galvani Firenze n. 412

16149 Genova (GE)

Tel. 3496173598 - Fx. 0101340064

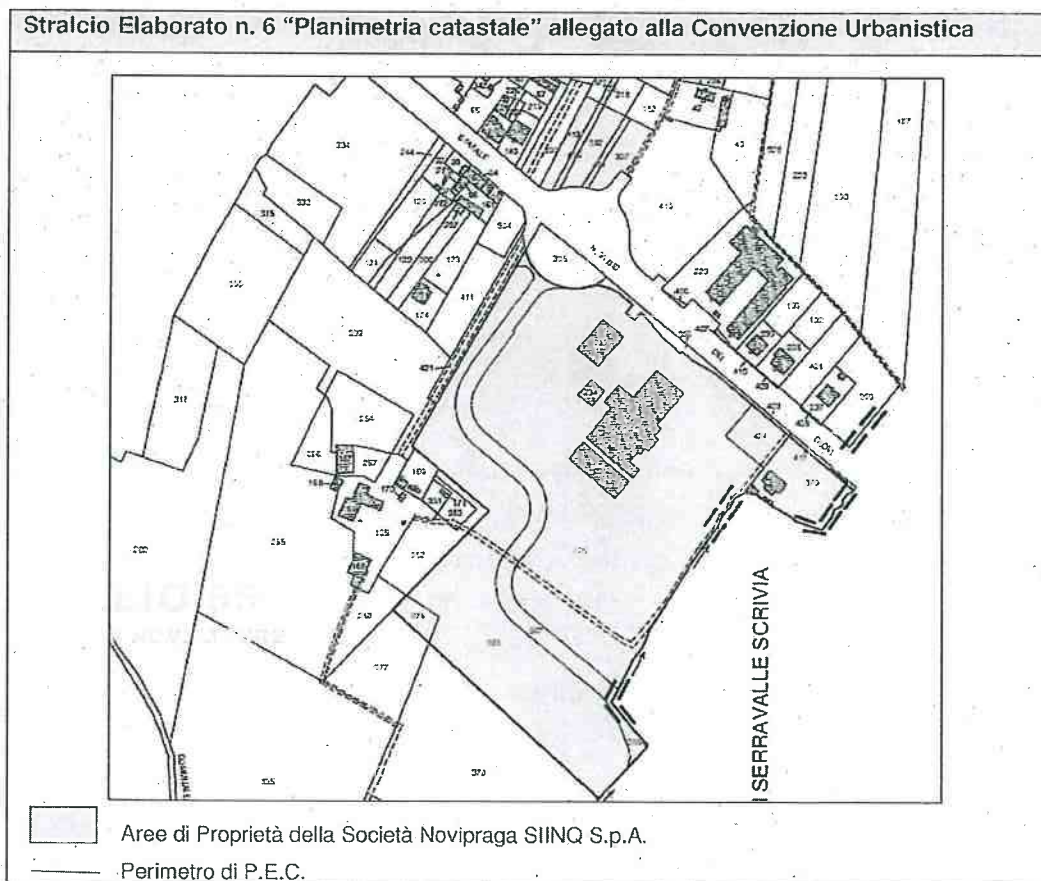
167, comma 5 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i.. Da tale data decorrono in termini per la presentazione delle osservazioni con scadenza in data 12.04.2016.



4. IMPATTI DEL "PROGETTO DEFINITIVO" SULLA REALIZZAZIONE DEL CENTRO COMMERCIALE SEQUENZIALE DENOMINATO "INTERVENTO C1-C2" DEL PARCO COMMERCIALE "SERRAVALLE RETAIL PARK"

Di seguito vengono analizzate, nel dettaglio, le interferenze che il "Progetto Definitivo" genera sugli impegni convenzionali, elencati al capitolo precedente, assunti dalla Società Novipraga SIINQ S.p.A. nei confronti del Comune di Novi Ligure.

Si riporta lo stralcio della planimetria catastale nella quale sono individuate le aree di proprietà della Società Novipraga e la planimetria con l'indicazione della Nuova Strada Cascine Barbellotta.



Gra. P. FABIO DANILO

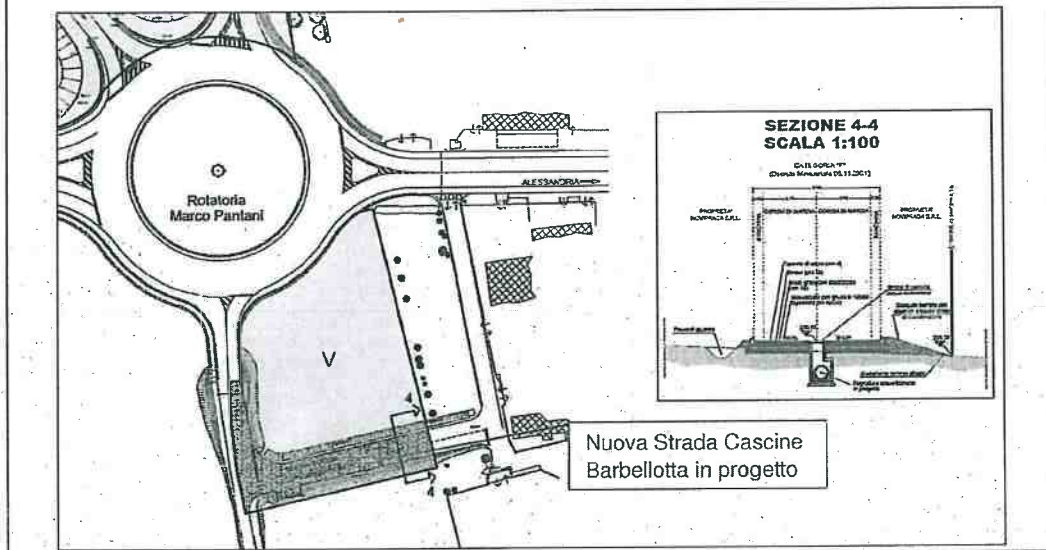
Funzione al Collegio Provinciale Cavour n. 2, Genova, Corso di Genova n. 2679

Via Carlo Emanuele Filiberto n. 4/17

10149 Genova (GE)

TEL. 34976171590 - P.I. 01659670063

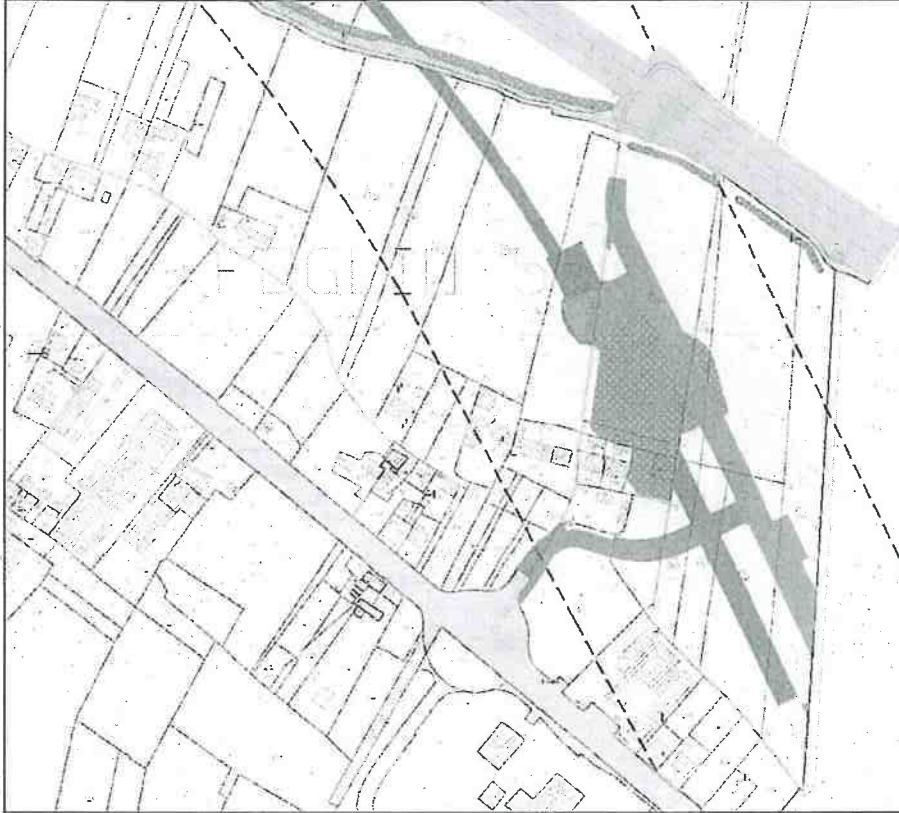
Stralcio Elaborato n. 13A "Opere di urbanizzazione: viabilità, parcheggi, verde" allegato alla Fase di Verifica Ambientale approvata nel 2015 dalla Regione Piemonte



Si riportano di seguito gli stralci degli elaborati per la definizione delle aree da espropriare da parte di Cociv.

D

Stralcio elaborati vari allegati al "Progetto Definitivo"



SIMBOLOGIA DI PIANO PARTICELLARE	
GRUPPO	DESCRIZIONE
ESISTENTE	Attuale sede ferroviaria
	Strade pubbliche
	Corsi d'acqua
AREE DA DICHIARARE DI PUBBLICA UTILITA'	Aree, dichiarate di pubblica utilità con delibera del Cipe n. 80 del 29/03/2006, in corso di acquisizione per Sede Ferroviaria
	Aree, dichiarate di pubblica utilità con delibera del Cipe n. 80 del 29/03/2006, in corso di acquisizione per Strade Pubbliche, Mitigazioni e Fossi
	Aree, dichiarate di pubblica utilità con delibera del Cipe n. 80 del 29/03/2006, non acquisite

AREE PER LE QUALI NECESSITA' LA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA'		Aree da espropriare per sede stabile della ferrovia e sue dipendenze
		Aree da espropriare per deviazioni di strade, pubblici servizi, corsi d'acqua e condotte idropotabili
		Aree da espropriare per interventi di riqualificazione ambientale
		Demolizioni di costruzioni situate al di fuori della fascia di esproprio, costituenti intralcio, ostacolo o pericolo per l'opera da realizzare
		Aree da assoggettare a servitù (passo, scolo acque, gallerie, altro)
		Aree da occuparsi in via provvisoria ai sensi dell'art. 49 del D.P.R. 8/06/2001 n. 327
		Limite vincolo urbanistico

Stralcio Elaborato n. A301 00 CV PZ AQVA 0X 001 D00 "Piano particellare di esproprio - Tav. 1 di 4"

Genova DAGLIO DANILIO

Iscrizione al Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Genova n. 3670
Via Gerolamo Pittaluga n. 4/17
16149 Genova (GE)
Tel. 349/6173598 - P.I. 01659620064

ELENCO DITTE												N. PIANO	
Opera: SISTEMA ALTA VELOCITA' LINEA MILANO - GENOVA TRATTA III VALICO DEI GIOVI												42	
Comune: [F965] - NOVI LIGURE													
Ditta catastale: NOVIPRAGA S.R.L. con sede in SERRAVALLE SCRIVIA Proprieta' per 1/1:													
DATI PROG.		DATI CATASTALI				TITOLO DELLE AREE DA ESPROPRIARE				ASSERV. GALLERIA	ASSERV. PP.SS.	OCC. TEMP. ART. 49 DPR 327/2001	
W.R.S.	Foglio	Mappale	cat.	QUALITA' CATASTALE	SI. P. (mq.)	Sehe stabile e sue dip.	Strade minori	Kirralica	Mitigazioni ambientali				
	55	397		SEMINATIVO	740	0	254	0	0	0	0	0	

Stralcio Elaborato n. A301 00 D CV ED AQVA 0X 005 B00 "Elenco ditte"

Il Piano particellare di esproprio del "Progetto Definitivo" prevede l'esproprio, per deviazione di strade minori, di un'area di 254 mq, del foglio n. 55 mappale n. 397, in proprietà della società Novipraga SIINQ S.p.A..

La società Novipraga SIINQ S.p.A., ai sensi della "Convenzione Urbanistica", si impegna a cedere gratuitamente al Comune di Novi Ligure un'area di superficie pari a mq. 2.655, catastalmente individuata al foglio n. 55 mappali n. 397, 392, 404, 413 e 415, di cui mq. 2.190 concorrono al soddisfacimento degli standard urbanistici del P.E.C., nello stato di fatto e di diritto in cui si trovava al momento della sottoscrizione della "Convenzione Urbanistica". La società Novipraga SIINQ S.p.A., a garanzia dell'obbligo di cessione dell'area di cui sopra, ha prestato al Comune di Novi Ligure, polizza n. UR 0608411 del 17 settembre 2015 per un importo complessivo di € 265.500,00 rilasciata da Atradius Credit Insurance N.V. con sede in Roma; lo svincolo di detta polizza è previsto al momento della cessione gratuita dell'area al Comune di Novi Ligure. La Volumetria a destinazione residenziale consentita nell'area, calcolata in base all'Indice di densità edilizia territoriale del Comune di Novi Ligure, è pari a mc. 796,50; tali diritti edificatori, ai sensi della "Convenzione Urbanistica", rimangono in capo alla Società Novipraga SIINQ S.p.A..

Geom. DAGLIO DANILO

Iscrizione al Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Genova n. 3670

Via Gerolamo Pittaluga n. 4/17

16149 Genova (GE)

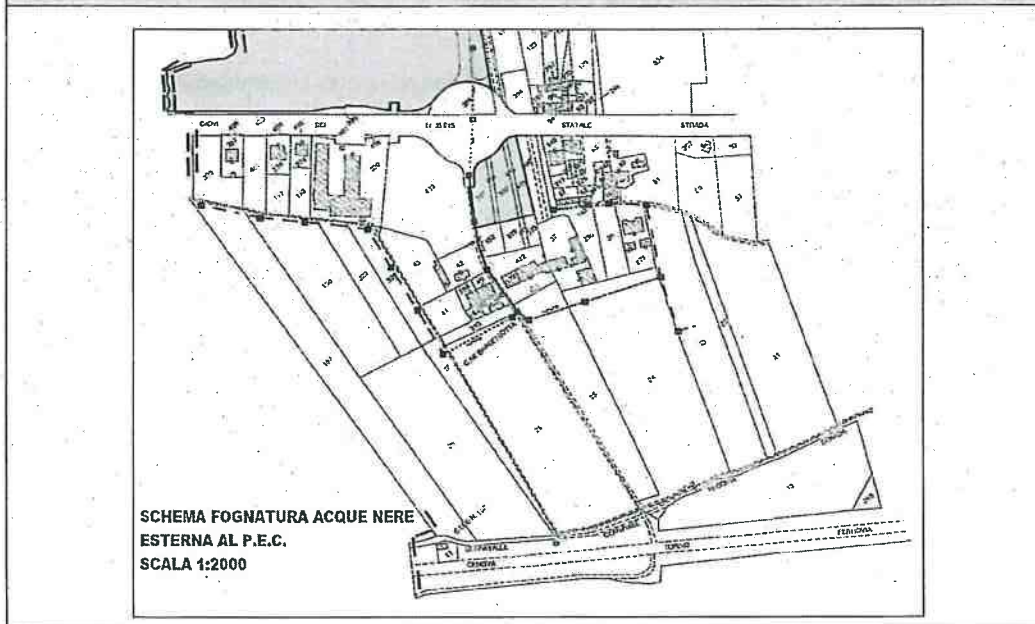
Tel. 349/6173598 – P.I. 01659620064

Rete di smaltimento acque nere

La rete fognaria per la raccolta delle acque nere del Centro Commerciale Sequenziale vedrà come recapito finale l'esistente fognatura realizzata dall'Amministrazione del Comune di Novi Ligure; la tubazione in progetto, dopo l'attraversamento della S.P. 35 bis dei Giovi di Serravalle in corrispondenza della Rotatoria "Pantani", prosegue fino al recapito finale sotto la sede stradale oggetto, in parte, dell'esproprio previsto dal Consorzio Cociv.

Si riporta di seguito lo stralcio planimetrico della fognatura acque nere.

Stralcio Elaborato n. 4.C "Opere di urbanizzazione: fognatura acque nere" allegato alla "Convenzione Urbanistica"



Come si evince dagli elaborati relativi agli espropri, riportati precedentemente, la viabilità sotto la quale dovrà essere realizzata la rete fognaria sarà espropriata per deviazione di strade minori e pubblici servizi.

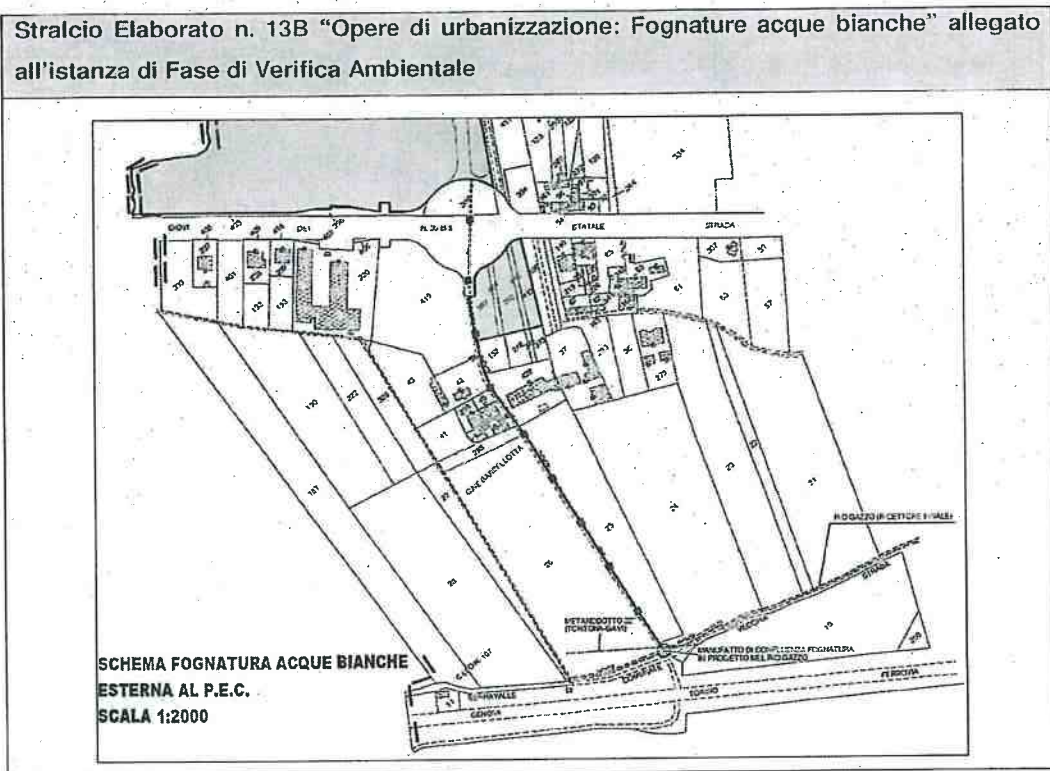
Gen. DAGLIO DANILLO

Iscrittore al Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Genova n. 3670
Via Gerolamo Pittaligi n. 4/17
16149 Genova (GE)
Tel. 349/0172598 - P.I. 01659620064

Rete di smaltimento acque bianche

La rete di smaltimento delle acque bianche in progetto, destinata a raccogliere le acque del versante ricadente nel Comune di Novi Ligure e le acque delle aree impermeabilizzate, è costituita, nel primo tratto, da una condotta esistente in calcestruzzo DN 1200 mm, mentre dopo l'attraversamento della S.P. 35 bis dei Giovi di Serravalle, come previsto nel progetto preliminare, da uno scatolare rettangolare in c.a. di dimensioni nette interne 2500x800 mm sino al ricettore finale costituito dal Rio Gazzo.

Si riporta di seguito lo stralcio planimetrico di progetto della fognatura acque bianche.



Il "Progetto Definitivo" interferisce con la rete di smaltimento delle acque bianche, la quale interseca il pozzo di accesso alle infrastrutture ferroviarie.

Si riporta di seguito lo stralcio planimetrico con l'identificazione dell'interferenza tra le due opere.

Geom. DAGLIO DANILG

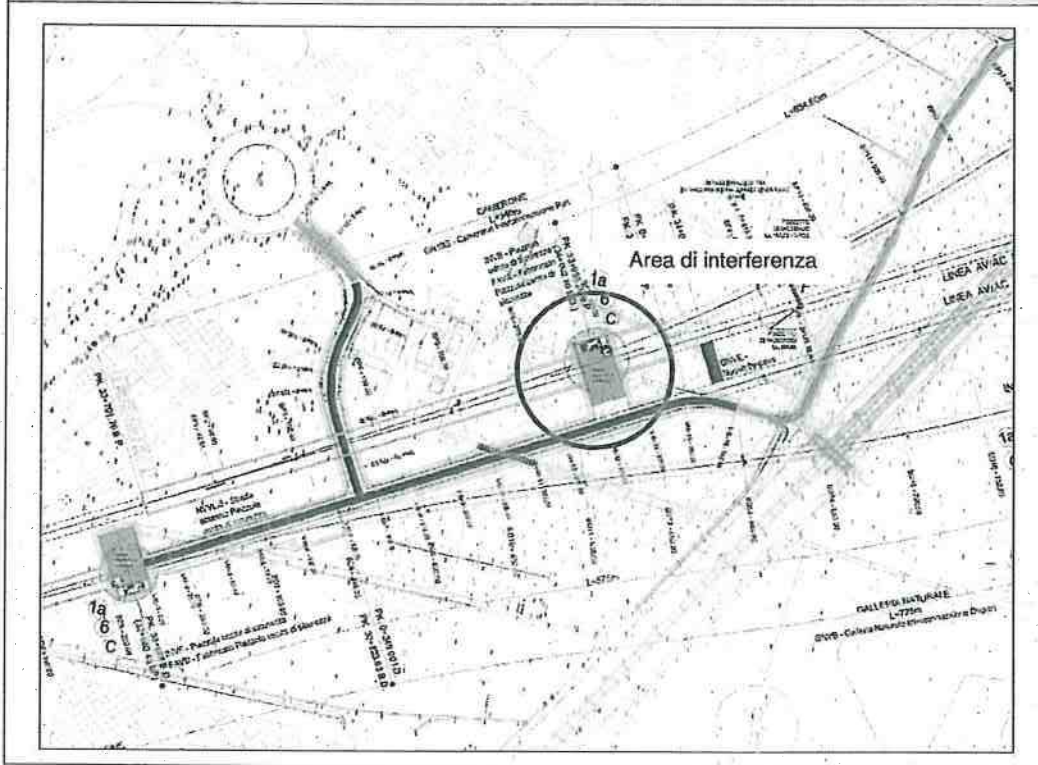
Iscrizione al Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Genova n. 3670

Via Gerolamo Picaluga n. 17

16149 Genova (GE)

Tel. 349/6173598 – P.I. 01659/20064

Stralcio Elaborato n. "A301 0X D CV P7 OC00 00 005 C00 – Planimetria di progetto area di interconnessione Novi Ligure – Tav. 1 di 3" del "Progetto Definitivo"



C_F965 - C_F965 - - 2016-04-19 - 0011571

5. CONCLUSIONI

Il "Progetto Definitivo", incide sugli impegni previsti dalla "Convenzione Urbanistica" in quanto:

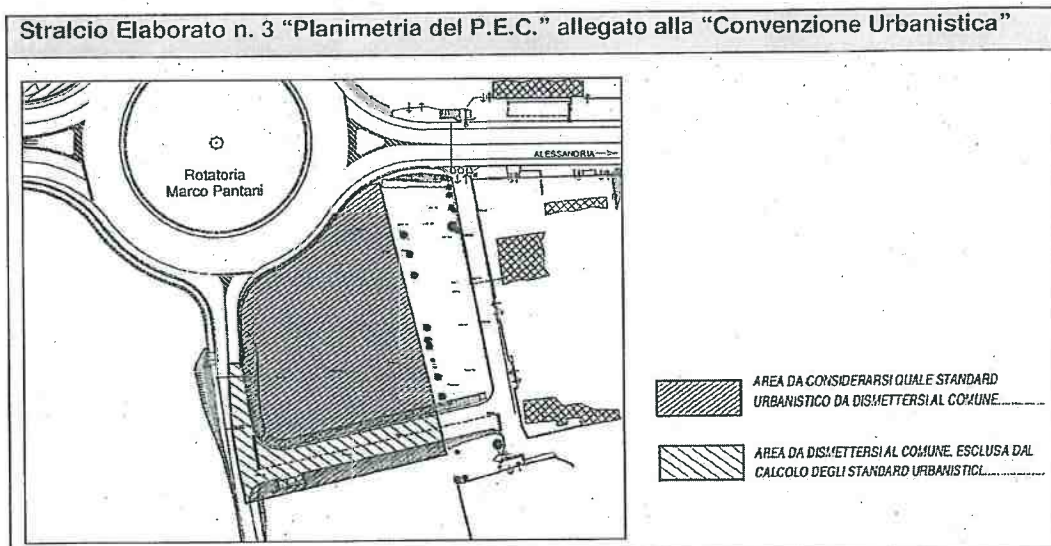
1. l'esproprio da parte di RFI genera ai danni della Società Novipraga SIINQ S.p.A. i seguenti impatti:

i. l'area espropriata è così distinta:

- area da considerare a standard urbanistico da cedere al Comune di Novi Ligure,
- area da dismettere al Comune di Novi Ligure esclusa dal calcolo degli standard in quanto destinata a viabilità;

l'esecuzione dell'esproprio comporterà una diminuzione della somma complessiva delle superfici a standard, previste e pianificate all'interno dell'Aggiornamento n. 2 al P.E.C. "Retail Park Novi-Serravalle, la quale non soddisferà più il fabbisogno di superficie a standard ai sensi di legge, compromettendo di fatto l'attuazione del P.E.C..

Si riporta di seguito lo stralcio planimetrico dal quale si evincono le aree a parziale soddisfacimento degli standard urbanistici.



- ii. perdita di diritti edificatori per una Volumetria totale a destinazione residenziale pari a mq. 76,2;
 - iii. su quota parte dell'area oggetto di esproprio, è prevista la realizzazione della Nuova Strada Cascine Barbellotta, anch'essa opera oggetto di impegno convenzionale con il Comune di Novi Ligure;
 - iv. ai sensi della "Convenzione Urbanistica", contestualmente alla cessione dell'area, il Comune di Novi Ligure provvederà allo svincolo della polizza n. UR 0608411 del 17 settembre 2015; a seguito dell'esproprio di una quota parte dell'area da cedere al Comune di Novi Ligure (pari a mq. 254) al momento dello svincolo della polizza il **Comune** potrebbe trattenerne quota parte, pari all'importo corrispondente alla **superficie** espropriata, inoltre il Comune potrebbe inoltre chiedere la monetizzazione dell'area.
2. Parte delle aree, sulle quali dovrà essere realizzata la rete fognaria per lo smaltimento delle acque nere, sarà oggetto di esproprio (aree non di proprietà della società Novipraga SIINQ S.p.A.). Si ricorda che dopo la sua realizzazione la rete fognaria verrà ceduta agli enti gestori. Si precisa che il tracciato della rete fognaria non interferisce con il "Progetto Definitivo" in quanto si collega con la fognatura esistente prima delle opere ferroviarie in progetto.
 3. Parte delle aree, sulle quali dovrà essere realizzata la rete fognaria per lo smaltimento delle acque bianche, sarà oggetto di esproprio (aree non di proprietà della società Novipraga SIINQ S.p.A.). Si ricorda che dopo la sua realizzazione la rete verrà ceduta agli enti gestori. La realizzazione della Variante Interconnessione tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi con Linea Storica Torino – Genova non consente la realizzazione della rete di smaltimento delle acque bianche a servizio del Centro Commerciale Sequenziale denominato "Intervento C1-C2" del Parco Commerciale "Serravalle Retail Park", in **quanto** la rete fognaria interseca la linea ferroviaria in progetto in corrispondenza del pozzo di accesso al Camerone previsto sul binario pari; risulta pertanto interdetto il recapito delle acque bianche al ricettore finale.

Premesso che il cronoprogramma, pianificato dalla Società Novipraga SIINQ S.p.A., per la realizzazione del Centro Commerciale Sequenziale denominato "Intervento C1-C2" del

Geom. DAGLIO DANILLO

Iscrizione al Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Genova n. 3670
Via Gerolamo Pittaluga n. 4/17
16149 Genova (GE)
Tel. 349/6173598 - P.I. 01659620064

Parco Commerciale "Serravalle Retail Park", prevede la richiesta dei Permessi di Costruire entro il mese di Giugno c.a. e l'apertura del Centro Commerciale entro l'anno 2017, con ogni probabilità tali opere verranno realizzate in tempi antecedenti alla realizzazione delle opere ricomprese nel progetto del Consorzio Cociv; si propone pertanto, anche al fine di coordinare le tempistiche esecutive dei due progetti, quanto segue:

1. per quanto riguarda l'esproprio, ai danni della Società Novipraga SIINQ S.p.A., da parte di RFI per la realizzazione del "Progetto Definitivo" si chiede:
 - i. di adattare l'andamento planimetrico della strada, a partire dalla Rotatoria Pantani, per la quale il "Progetto Definitivo" ne ha previsto l'esproprio e il futuro ampliamento, in modo da non impattare e diminuire la superficie destinata a standard urbanistici, pari a mq. 2.190 così come definiti dalla "Convenzione Urbanistica"; in tale modo la Società Novipraga SIINQ S.p.A. sarà in grado di soddisfare gli impegni convenzionali già sottoscritti e non dovrà predisporre la ridefinizione del Piano Esecutivo Convenzionale;
 - ii. che l'atto di esproprio preveda il mantenimento della Volumetria a destinazione residenziale, consentita dal P.R.G.C. vigente sulle aree oggetto di esproprio, a disposizione della Società Novipraga SIINQ S.p.A.;
 - iii. di adattare l'andamento plano-altimetrico della strada, a partire dalla Rotatoria Pantani, per la quale il "Progetto Definitivo" ne ha previsto l'esproprio e il futuro ampliamento, alle quote progettuali di realizzazione della Nuova Strada Cascine Barbellotta.
2. Al fine della realizzazione della rete fognaria per la raccolta delle acque nere, si chiede al Consorzio Cociv formale impegno a mettere a disposizione le aree oggetto di esproprio per la realizzazione della rete fognaria stessa.
3. Premesso che a causa dell'interferenza con il "Progetto Definitivo" sarà necessario rilocalizzare parte del tracciato della condotta di smaltimento delle acque bianche, si chiede al Consorzio Cociv quanto segue:
 - i. formale impegno a mettere a disposizione le aree oggetto di esproprio per la realizzazione della rete fognaria stessa;
 - ii. al fine di mantenere inalterato il cronoprogramma pianificato dalla Società Novipraga SIINQ S.p.A., e premesso che il nuovo tracciato della condotta per lo smaltimento delle acque bianche dovrà essere compatibile con le opere previste nel

Geom. DAGLIO DANILLO

Iscrizione al Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Genova n. 3670

Via Gerolamo Panabagna, 4/17

16149 Genova (GE)

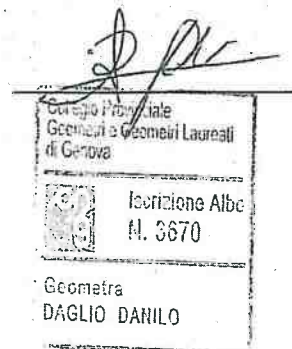
Tel. 3496173598 - P.I. 01659620064

- progetto ferroviario, si chiede al Consorzio Cociv, entro 30 giorni dalla data di ricevimento della presente, la definizione del nuovo tracciato planimetrico;
- iii. formale impegno a farsi carico dei costi aggiuntivi che la Società Novipraga SIINQ S.p.A. dovrà affrontare per la riprogettazione del tracciato della condotta di smaltimento delle acque bianche, con recapito finale nel Rio Gazzo;
 - iv. formale impegno a farsi carico dei costi aggiuntivi, rispetto agli obblighi convenzionali preventivati, che la Società Novipraga SIINQ S.p.A. dovrà affrontare durante le fasi di realizzazione del nuovo tracciato, con recapito finale nel Rio Gazzo;
 - v. formale impegno a mettere a disposizione, espletando le indispensabili procedure amministrative, nei tempi utili per la realizzazione del Centro Commerciale Sequenziale, la cui apertura è prevista per Ottobre 2017, le aree necessarie alla realizzazione della condotta acque bianche secondo il tracciato che sarà definito al fine di risolvere l'interferenza con il "Progetto Definitivo".

Data

31 Marzo 2016

Geom. Daglio Danilo



PEC PROT. N° 10833 del 13/04/2016

STUDIO LEGALE MONTI-BRUNI
C.SO E. CAVALLOTTI, 68 - TELEFAX (0131) 23.62.21 - 15121 ALESSANDRIA

Avv. PIERO MONTI - TEL. (0131) 25.25.26
PATROCINANTE IN CASSAZIONE
studiolegaleavvmonti@gmail.com - avvpiromonti@enfpec.it

11.04.2016

Avv. BRUNA BRUNI - TEL. (0131) 23.60.09
PATROCINANTE IN CASSAZIONE
avv_brunabruni@hotmail.com - avvbrunabruni@enfpec.it

Avv. PAMELA SANDRI - TEL. (0131) 25.25.26
avv.pamelasandri@libero.it - avv.pamelasandri@enfpec.it

Avv. GIORGIO NATTA - TEL. (0131) 23.60.09
avvgiorgionatta@hotmail.it - avvgiorgionatta@puntopec.it

Avv. STEFANIA SANDRI - TEL. (0131) 25.25.26
avv.stefaniasandri@libero.it - avv.stefaniasandri@enfpec.it

Avv. CORRADO SAVIO - TEL. (0131) 23.67.44
avvsavio@hotmail.com - avv.corradosavio@pec-giuffre.it

Raccomandata a.r.

Spett.le CO.C.I.V. Consorzio Collegamenti
Integrati Veloci
Sede legale
Via R. Bianchi n. 40
16152 GENOVA

PEC: pec@cociv.postecert.it

Spett.le CO.C.I.V. Consorzio Collegamenti
Integrati Veloci
Ufficio Tecnico Amministrativo
Via R. Bianchi n. 40
16152 GENOVA

Raccomandata a.r.

Spett.le RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.
Sede legale
Via della Croce Rossa n. 1
00161 ROMA

Raccomandata a.r.

Spett.le RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.
Direzione Territoriale Produzione di Genova
Ufficio Territoriale per le Espropriazioni
P.zza Acqua Verde n. 5
16126 GENOVA

Raccomandata a.r.

Spett.le ITALFERR S.p.A.
Sede legale -U.O. Riserve e espropri
Via Galati n. 71
00155 ROMA

C_F965 - C_F965 - - 2016-04-19 - 0011571

Raccomandata a.r.

Spett.le ITALFERR S.p.A.
Sede Territoriale
Via Bombrini n. 11
16149 Genova

PEC: protocollo.novi.ligure@cert.ruparpiemonte.it

↓
Spett.le COMUNE di NOVI LIGURE
Settore Urbanistica ed Edilizia
Via Paolo Giacometti n. 22
15067 – Novi Ligure (AL)

Oggetto:

- Tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi / Secondo Lotto Costruttivo
- progetto definitivo 2015/2016 – Variante per eliminazione “shunt”
- rilievi critici – denuncia di illegittimità

A nome, per conto e nell'interesse della Pernigotti S.p.A., che fa proprie le seguenti deduzioni ed istanze ad ogni effetto di legge con sottoscrizione apposta in calce da parte dell'Ing. Francesco DE NARDO, legale rappresentante munito dei poteri di firma, quanto segue si

OSSERVA

Il progetto definitivo 2015/2016 recante la Variante adottata a seguito della eliminazione del c.d. “Shunt” comporterà nuovi espropri e/o vincoli a carico dei terreni di proprietà di Pernigotti S.p.a. che si appalesano *ictu oculi* illegittimi per le seguenti ragioni.

I. Contestazione circa la paventata espropriazione dei terreni di proprietà Pernigotti di cui al foglio 49, mapp. 343

In primo luogo, dall'esame delle tavole di corredo del precitato Progetto Definitivo, pare di comprendere come una delle opere previste dalla variante ricada su un'ampia porzione della particella di cui al NTC foglio 49 mapp. 343, la cui metratura, non ancora determinata ufficialmente, può essere stimata approssimativamente in circa 4.600/4.700 mq. (sui 20.125 mq. totali di estensione del mappale 343).

Con riferimento a tale sedime si eccepisce l'inesistenza di ragioni tecniche e fattuali che possano giustificare tale esproprio; ragioni che non sono state ancora ostese dall'amministrazione espropriante e che non possono essere desunte in via induttiva

dall'esame del Progetto, non essendo ancora specificata con precisione la natura e la portata degli interventi rispetto ai quali l'esproprio sarebbe funzionale.

Sotto il profilo dell'indennità di espropriazione, poi, si rappresenta sin da ora come essa dovrà tenere debito conto delle specifiche circostanze di fattispecie.

Innanzitutto, il terreno in questione è già stato sottoposto ad ablazione parziale nell'ambito delle procedure espropriative relative al Terzo Valico. L'integrità e conformazione del fondo originario, dunque, viene ulteriormente menomata, così determinandosi una forte perdita anche sotto il profilo della complessiva fruibilità ed utilità materiale del reliquato.

In secondo luogo, il sedime è attualmente oggetto di trattativa di vendita, per cui il suo valore di scambio da prendere in considerazione in sede di liquidazione dell'indennità di esproprio, più che essere ancorato ad indici generali ed astratti, dovrà tenere conto anche delle chances di guadagno che sono attualmente in fieri e che andrebbero inevitabilmente perdute nella denegata ipotesi di ablazione.

2. Contestazione circa la paventata espropriazione e/o i paventati vincoli sulla proprietà Pernigotti di cui al foglio 48, particelle 15 e 142.

Sempre l'esame delle tavole allegate al progetto definitivo restituisce la presenza di indicazioni grafiche relative a lavori di modifica ed adeguamento della esistente viabilità ("Adeguamento viabilità pedonale/carrabile") che interesserebbero i terreni, sempre di proprietà Pernigotti S.p.a., di cui al foglio 48, particelle 15 e 142.

Si specifica immediatamente come, allo stato non sia materialmente possibile definire la natura e la portata di tali interventi e dei relativi vincoli: in modo particolare, non è dato comprendere se il tratteggio blu (ved. Pagg. 5 e 6 relazione allegata) si riferisca al preesistente percorso del Rio Gazzo o ad un segmento stradale di nuovo insediamento.

Se fosse confermata questa seconda evenienza – che, si ripete, allo stato attuale non si può far altro che ipotizzare – si rileva come il prefato segmento stradale andrebbe a tagliare in modo assolutamente incongruo ed incomprensibile il piazzale di carico/scarico degli automezzi di cui è dotato lo stabilimento della Pernigotti.

In altre parole, la collocazione di una strada in coincidenza della predetta linea tratteggiata comporterebbe l'occupazione delle baie di carico di un magazzino logistico: questo significherebbe privare tale insediamento proprio della sua unica ed essenziale utilità (quella logistica appunto) e rendere, pertanto, la sua stessa sopravvivenza priva di alcun interesse produttivo.

In termini strettamente giuridici, tale iniziativa sconta un evidente ed insuperabile vizio di irragionevolezza e di illegittimità, in quanto imporrebbe al privato (Pernigotti S.p.a) un sacrificio che è esponenzialmente maggiore rispetto all'utilità pubblica ricavabile dalla sua apposizione e che non trova alcuna giustificazione sotto il profilo tecnico.

Un eventuale tracciato stradale potrebbe individuarsi altrove (per ipotesi, dall'altro lato della linea ferroviaria), con ciò risparmiando a Pernigotti S.p.a. un'enorme penalizzazione (si ripete, l'intero stabilimento diverrebbe inutile per i fini logistici per cui è stato edificato e sfruttato sino ad oggi) senza doverla addossare, per converso, ad altri soggetti privati.

In questo senso, la totale assenza del benché minimo approfondimento circa l'esistenza di soluzioni tecniche alternative costituisce un grave deficit istruttorio che inficia la legittimità e la regolarità della procedura amministrativa su questo specifico punto.

Non solo. Anche laddove il predetto tratteggio blu non rappresentasse un'arteria stradale, i temuti inconvenienti si verificherebbero anche nel caso di un qualsiasi altro intervento occupativo (anche provvisorio) o ablativo, poiché esso avrebbe inevitabilmente l'effetto di rendere impossibile l'utilizzo del piazzale con le conseguenze pregiudizievoli sulla produttività dello stabilimento che si sono già denunciate.

Una riconversione del capannone – ammesso e non concesso che fosse tecnicamente possibile – comporterebbe la modifica della struttura interna dell'immobile e dei processi di lavorazione ivi svolgentisi che, assommata agli ulteriori costi (incremento dell'utilizzo di carrelli elevatori, maggior impiego di risorse umane, riposizionamento delle bocche con conseguenti escavazioni del terreno, etc.), non sarà complessivamente inferiore ad € 1.000.000,00 (pregiudizio che, a tutto concedere, dovrà essere necessariamente liquidato in sede di determinazione dell'indennità di espropriazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 33 D.P.R. 327/2001).

A questo punto, è evidente come il precitato Progetto Definitivo comporti un rilevante sacrificio dei diritti del terzo proprietario dei fondi soggetti a espropriazione e/o occupazione e/o a costituzione di limiti e vincoli che, come detto, ne inficia irrimediabilmente la correttezza e la legittimità. Esso, pertanto, dovrà essere modificato per lasciar spazio a soluzioni ed accorgimenti idonei ad evitare tale sacrificio.

Per tutte le sovraesposte ragioni Pernigotti S.p.a.

Si oppone fin da ora al Piano Definitivo 2015/2016 e, in modo particolare, alle soluzioni tecniche ivi indicate che interessano i terreni di proprietà Pernigotti S.p.a. individuati al foglio

n. 49 mapp. 343, ed al foglio n. 48 part. 15 e 142, denunciandone la **illegittimità, irragionevolezza, incongruenza, ed erroneità tecnica e amministrativa.**

Insta affinché gli enti in indirizzo, ognuno per quanto di propria competenza, adotti ogni atto, provvedimento o determinazione, di natura giuridica, amministrativa o **tecnica** (in quest'ultimo caso anche in sede meramente esecutiva), che tenga conto delle presenti osservazioni e che abbia l'effetto di evitare il verificarsi delle conseguenze **pregiudizievoli** sopra descritte, in modo particolare per quanto concerne i rilievi formulati con riferimento ai vincoli sui terreni di cui al foglio n. 48 part. 15 e 142.

Diffida le stesse **amministrazioni** dall'adottare atti o comportamenti in contrasto con le presenti osservazioni e tali da conservare o portare ad ulteriori conseguenze le denunciate situazioni di illegittimità.

Riserva in modo ampio ed incondizionato al prosieguo ogni iniziativa giudiziale, di natura amministrativa e civile (ivi incluse quelle che al momento attuale non possono essere intraprese per la non sufficiente **determinazione** della natura e della portata dei vincoli che andrebbero a gravare sui fondi di proprietà Pernigotti S.p.A.) in caso di mancato recepimento delle presenti osservazioni e del protrarsi delle denunciate situazioni di illegittimità.

Richiama integralmente le osservazioni degli Arch. Gregorini e Bellini che si allegano quale parte integrante e sostanziale.

Si allega:

copia relazione Arch. Fabio Gregorini Arch. Francesca Bellini

Avv. Bruna Bran


per Pernigotti S.p.A.
Ing. Francesco De Nardo


B&G

ARCHITETTI

Studio Associato

Arch. Francesca Bellini

Arch. Fabio Gregorini

p. iva 02345140061

Novi Ligure Via Gramsci, 21

tel/fax. 0143/746464

email: studio@bgarchitettinovi.it

pec: francesca.bellini@archiworldpec.it

pec: fabio.gregorini@archiworldpec.it

iscr. ord. arch. Al n. 722/671

iscrizione albo CTU Tribunale AL n°189/190

attestato tecnico ambientale

abilitazione alla sicurezza D.Lgs 81/08

iscrizione Albo Certificatori Energ. Piemonte matr. n° 105094

Committente:

PERNIGOTTI S.P.A.

CONSIDERAZIONI TECNICHE

SUL PROGETTATO ESPROPRIO IN SEGUITO ALLA VARIANTE AL

PROGETTO TAV 2016

immobili siti a Novi Ligure

Strada Serravalle, 84

Km 3+455 lato dx della ex Strada Statale 35 bis dei Giovi

Novi Ligure, aprile 2016

PREMESSA

La presente perizia ha il fine di analizzare la situazione dei terreni di proprietà della **Pernigotti S.p.a.** interessati da espropri, imposizione di vincoli e occupazioni temporanee legate al passaggio della linea ad alta velocità c/d "Terzo Valico", relativamente a quanto si prospetta nel nuovo progetto definitivo 2015/2016 approvato e pubblicato sui siti istituzionali ai fini della pubblicità di legge (variante per eliminazione del cosiddetto "Shunt"): essi sono siti a Novi Ligure Strada Serravalle, 84 Km 3+455 lato dx della ex Strada Statale 35 bis dei Giovi (Stabilimento Barbellotta).

Gli immobili in oggetto, avente destinazione industriale produttiva, risultano attualmente catastalmente intestati in proprietà alla Soc. Pernigotti S.P.A., con sede a Novi Ligure viale Rimembranza 100.

Area di piano regolatore di Novi Ligure in cui i beni ricadono: si noti che tutto il complesso in esame, ad esclusione solo della casa del custode con suo sedime di pertinenza, ricade nell'area di P.R.G. denominata "area I p/8" destinata ad usi produttivi da completare, "aree da completare" (vedasi CDU allegato alla presente)

Rete Ferroviaria Italiana, consorzio COCIV, o chi per loro non hanno ancora notificato l'avvio di una procedura di esproprio ed occupazione di tali terreni, ma il gruppo Ferrovie dello Stato ha pubblicato sui siti istituzionali il progetto definitivo, contenente il piano di espropriazione. Si tratta di una numerosa serie di tavole grafiche che illustrano il progetto di variante ad un buon livello di dettaglio. Questi tecnici hanno esaminato le tavole in questione, confrontandole con il vecchio

progetto, con il PRG del Comune di Novi Ligure e con gli estratti catastali ed hanno in merito rilevato quanto segue.

Tra le opere in variante rispetto al progetto in precedenza già abbondantemente studiato, e che ha generato la prima fase di espropri ad oggi in via di perfezionamento, si è rilevati un intervento che genererà la necessità di procedere da parte dello stato a nuovi espropri. Infatti analizzando la tavola denominata "PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO - TAV. 2 DI 4 – A301-00-D-CV-PZ-AQVA-0X-002-D00" si rileva che una delle opere previste dalla variante va a ricadere su di un terreno proprietà Pernigotti Spa da sottoporre ad esproprio: si tratta di una ampia porzione della particella di cui al NCT foglio 49 mapp. 343, sotto forma di una ampia superficie della stessa di forma grossomodo rettangolare, ad occupare parte dell'attuale sedime dell'ex raccordo ferroviario, ubicato presso il già in precedenza progettato cavalcavia. Trattasi per quanto riguarda tale particella di una metratura da espropriare ancora non ufficialmente definita, ma da questi tecnici stimata in circa 4.600/4.700 mq (su 20.125 mq totali di estensione del mappale 343).

Si sono rilevate inoltre alcune stranezze relativamente alla prevista viabilità di contorno all'opera, di cui meglio si espone nel seguito.

Considerazioni in merito all'esproprio ed alle altre opere previste dal nuovo progetto in variante.

L'intervento di esproprio in esame va a colpire un terreno industriale di valore, dotato di remunerativa capacità edificatoria, (vedasi CDU allegato) pertanto andando a danneggiare fortemente il patrimonio della Pernigotti Spa.

andando inoltre a sminuire il valore del restante lotto di terreno anche nelle more di ipotesi di vendita del medesimo a confinanti interessati. Inoltre, si sottolinea come la realizzazione di tutte le opere in esame andrà a riguardare nuovamente un terreno già colpito dall'esproprio precedente, il quale aveva già danneggiato la regolare conformazione del lotto dovendovi inserire varie opere accessorie alla nuova ferrovia (nuovo cavalcavia, rilevato stradale di accesso etc), andando quindi, con questo nuovo intervento, ad aggravare la situazione già precedentemente creata.

ATTENZIONE - Si precisa inoltre che si è rilevato un possibile ulteriore grave nocumento alle attività della ditta committente scon riguardo ai terreni di cui al fg 48 particelle 15 e 142, per quanto riguarda la logistica e l'organizzazione del magazzino attualmente utilizzato dalla proprietà, in quanto in altra tavola (quindi non segnato nella tavola che raggruppa gli espropri), e precisamente nella A301-0X-D-CV-P7-OC00-00-006-C00, anche se non direttamente interessanti l'esproprio o l'occupazione a scopo di cantiere di terreni proprietà della committenza in precedenza citati, vengono indicati lavori di modifica ed adeguamento della esistente viabilità, in particolare con un tratto di tratteggio blu (non si specifica se si tratta del corso d'acqua denominato "Rio Gazzo" o se di strada che sembra entrare dentro e tagliare per il lungo parte del piazzale logistico di Pernigotti Spa. (vedasi immagine sottostante)



Tale presunta viabilità, segnata a tratto blu tratteggiato, andrebbe a tagliare in maniera inaccettabile il piazzale di carico dei camion, andando a creare gravissimo nocurmento alle attività della committenza, e, qualora confermata, sarebbe del tutto inaccettabile, andando a rendere inutilizzabili le baie di carico del magazzino logistico!!!. Anche nel caso in cui tale tratteggio stia a simboleggiare invece il percorso del rio anzidetto, e non si tratti invece di sedime stradale, poiché in legenda nulla è specificato al riguardo, questi tecnici fanno rilevare come qualsiasi intervento, (anche provvisorio) che vada a tagliare il piazzale in esame non potrà che creare un grave fermo produttivo, andando a rendere inutilizzabile il piazzale di carico scarico, componente vitale dell'impianto in questione.

Ad aggiungere ulteriore motivo di sospetto, sul fatto che le Ferrovie vogliano creare una propria viabilità nell'area attualmente occupata dal piazzale

logistico, si consideri anche quanto riportato nella tavola A301 0X D CV D5 IM 0000 001 D (vedasi immagine di seguito riportata):



In questa immagine i tratti di viabilità indicati in blu sono in legenda descritti come "Adeguamento viabilità pedonale/carrabile", gettando ulteriore allarme con riguardo al tratto viabile segnato in aderenza al capannone logistico Pernigotti Spa (sempre indicato a tratteggio blu).

Quindi in sintesi abbiamo due gravi criticità relativamente alla variante progettuale che è stata depositata presso i competenti organi per la pubblicità:

1) il consistente esproprio che andrebbe a colpire un'ampia estensione di terreno

edificabile Pernigolli S.p.a. pari a circa 4.600 – 4.700 mq);

2) la non chiara ed allarmante situazione viaria e/o relativa al rio Gazzo nel tratto che andrebbe ad interessare il piazzale di manovra del capannone logistico esistente, sicuramente da rigettare, in quanto andrebbe ad inficiare completamente la utilizzabilità di tale area di manovra, la quale è vitale per il funzionamento del magazzino.

Novi Ligure, li 11/04/2016

Arch. Francesca Bellini

Arch. Fabio Gregorini



A handwritten signature in black ink, appearing to read "Fabio Gregorini".

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Francesca Bellini".



**COMUNE DI NOVI LIGURE
SETTORE URBANISTICA
UFFICIO GESTIONE TERRITORIO**

CERTIFICATO DI DESTINAZIONE URBANISTICA

Cert. n. 72 /2014

IL DIRIGENTE DEL III SETTORE

Preso atto che è pervenuta richiesta da parte del/della sig. Francesco De Nardo, direttore Attività Operativa della ditta PERNIGOTTI s.p.a.;

Vista l'istanza pervenuta in data 14-10-2014, registrata al n. 28369 del Protocollo Generale;

Vista l'istruttoria informatica ed il successivo controllo della bozza del certificato da parte del Responsabile dell'Ufficio;

Visto l'art. 30 comma II e III del D.P.R. n. 380/01 e s.m. ed i.;

CERTIFICA

che secondo le previsioni del Piano Regolatore Generale, approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 48/1721 in data 19-11-1990 e le successive modifiche e varianti, l'immobile censito a Catasto al:

Foglio n. 49 mappale n. 8

è classificato come: AREA I p/8 DESTINATA AD USI PRODUTTIVI DA COMPLETARE (percentuale di appartenenza⁽¹⁾: 100%)

interessato dal vincolo: FASCIA DI RISPETTO A.C. A.V. COME PREVISTA DAL PROGETTO DEFINITIVO APPROVATO DAL CIPE CON DELIBERAZIONE DEL 29-03-2005 N. 80 (percentuale di appartenenza⁽²⁾: 89,5%)

interessato dal vincolo: ART. 142 DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 42/2004 E smi, "SPONDE O PIEDI DELL'ARGINE PER UNA FASCIA DI 150M CIASCUNA" DEL RIO GAZZO (percentuale di appartenenza⁽³⁾: 100%)

Foglio n. 49 mappale n. 123

è classificato come: AREA I p/7 DESTINATA AD USI PRODUTTIVI DA COMPLETARE (percentuale di appartenenza⁽¹⁾: 86,7%)

è classificato come: AREA AGRICOLA DI PIANURA A STRUTTURAZIONE DIFFUSA (percentuale di appartenenza⁽¹⁾: 7,3%)

è classificato come: AREE PER ATTREZZATURE AL SERVIZIO DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI (percentuale di appartenenza⁽¹⁾: 6,0%)

interessato dal vincolo: FASCIA DI RISPETTO A.C. A.V. COME PREVISTA DAL PROGETTO DEFINITIVO APPROVATO DAL CIPE CON DELIBERAZIONE DEL 29-03-2006 N. 80 (percentuale di appartenenza⁽²⁾: 48,6%)

interessato dal vincolo: ART. 142 DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 42/2004 E smi, "SPONDE O PIEDI DELL'ARGINE PER UNA FASCIA DI 150M CIASCUNA" DEL RIO GAZZO (percentuale di appartenenza⁽³⁾: 100%)

Foglio n. 49 mappale n. 237

è classificato come: AREA I p/8 DESTINATA AD USI PRODUTTIVI DA COMPLETARE (percentuale di appartenenza⁽¹⁾: 100%)

Nota:

⁽¹⁾ :Si precisa che la percentuale di appartenenza presente nel certificato è dedotta graficamente dalla base cartografica in possesso del III Settore ed ha valore puramente indicativo.





interessato dal vincolo: FASCIA DI RISPETTO A.C. A.V. COME PREVISTA DAL PROGETTO DEFINITIVO APPROVATO DAL CIPE CON DELIBERAZIONE DEL 29-03-2006 N. 80 (percentuale di appartenenza⁽¹⁾: 100%)
 interessato dal vincolo: ART. 142 DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 42/2004 E smi, "SPONDE O PIEDI DELL'ARGINE PER UNA FASCIA DI 150M CIASCUNA" DEL RIO GAZZO (percentuale di appartenenza⁽¹⁾: 100%)

Foglio n. 55 mappale n. 12

è classificato come: AREA I p/8 DESTINATA AD USI PRODUTTIVI DA COMPLETARE (percentuale di appartenenza⁽¹⁾: 100%)

interessato dal vincolo: FASCIA DI RISPETTO A.C. A.V. COME PREVISTA DAL PROGETTO DEFINITIVO APPROVATO DAL CIPE CON DELIBERAZIONE DEL 29-03-2006 N. 80 (percentuale di appartenenza⁽¹⁾: 25,6%)

interessato dal vincolo: ART. 142 DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 42/2004 E smi, "SPONDE O PIEDI DELL'ARGINE PER UNA FASCIA DI 150M CIASCUNA" DEL RIO GAZZO (percentuale di appartenenza⁽¹⁾: 99%)

Foglio n. 55 mappale n. 223

è classificato come: AREA I p/8 DESTINATA AD USI PRODUTTIVI DA COMPLETARE (percentuale di appartenenza⁽¹⁾: 100%)

interessato dal vincolo: FASCIA DI RISPETTO A.C. A.V. COME PREVISTA DAL PROGETTO DEFINITIVO APPROVATO DAL CIPE CON DELIBERAZIONE DEL 29-03-2006 N. 80 (percentuale di appartenenza⁽¹⁾: 25,6%)

Gli immobili sono normati dagli artt.:

29.3 del TITOLO III - CAPO 5 : AREE DA COMPLETARE (n)

42 del TITOLO III - CAPO 7 : Aree agricole di pianura a strutturazione diffusa

71.A3 del TITOLO IV - CAPO 3 : Aree e fasce di rispetto alle attrezzature ferroviarie delle Norme di Attuazione del P.R.G.

Per quanto riguarda il vincolo del Rio Gazzo si rimanda al Codice dei Beni Culturali del Paesaggio di cui al Decreto Legislativo n. 42/2004 e smi.

Il presente certificato ha validità di un anno a partire dalla data di rilascio ove non intervengano modifiche agli strumenti urbanistici vigenti.

Il presente certificato non può essere prodotto agli organi della pubblica amministrazione o ai privati gestori di pubblici servizi, ai sensi del art. 40 comma 02 D.P.R. 445/2000 come modificato dall'art. 15 comma 1 lettera a) della Legge n. 183 del 12-11-2011.

Novi Ligure, li 16/10/2014



DIRIGENTE DEL III SETTORE
 ING. PAOLO RAVERA

Nota:

⁽¹⁾ :Si precisa che la percentuale di appartenenza presente nel certificato è decotta graficamente dalla base cartografica in possesso del III Settore ed ha valore puramente indicativo.

VIA ROMA, 11/1 - 16121 GENOVA

AVV. GIOVANNI GERBI
AVV. FRANCESCO MASSA

AVV. ILARIA DELUIGI
AVV. ILARIA GRECO
AVV. LUCA SAGUATO
AVV. CARLO BILANCI
AVV. ELISABETTA CAORSI
AVV. GIANLUCA PETRUZZELLI
AVV. EMANUELE GERBI
AVV. LUCA LEONARDI

GENOVA, 7 marzo 2016
TEL. 010 5968927 (R.A.) - FAX 010 591817
E. MAIL: segreteria@studiogerbimassa.it
COD. FISC. E PART. IVA 01800550007

On.le
Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare
Servizio VIA
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Osservazioni
ai sensi dell'art. 183. D.Lgs. 163/2006

di **IMPRESA TRE COLLI s.p.a.**, con sede legale in Fidenza (Pr), Via S. Pertini 17 e sede operativa in Carrosio (Al), Via Iutificio 1 (p. i.v.a. 0016640342), in persona del legale rappresentante signor Tarcisio Persegona, per essa sottoscritte dall'Avv. Giovanni Gerbi che ne ha ricevuto espresso incarico,

nei confronti

del progetto definitivo di variante dell'interconnessione di Novi Ligure, alternativa allo shunt del progetto AV/AC **Terzo Valico dei Giovi**. Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale della variante.

* * *

- La società Impresa Tre Colli S.p.a. esponente è proprietaria, in Comune di Novi Ligure, polo industriale sud-est, area produttiva 1.2 secondo il vigente strumento urbanistico generale, di un ampio compendio di **circa mq. 200.000**.
- Il compendio è stato fatto oggetto di un P.E.C. convenzionato con il Comune

di Novi Ligure in data 14 novembre 2007 (atto a rogito notaio Franco Borghero di Novi Ligure rep. n. 52682/17378).

- In attuazione del P.E.C. sono stati approvati e realizzati cinque degli interventi produttivi previsti, con le relative e pertinenti opere di urbanizzazione.

Mancano, per il definitivo completamento del piano, alcuni interventi sui lotti ancora liberi, essendo peraltro in corso i lavori di realizzazione delle relative opere di urbanizzazione.

- In termini *quantitativi* può dirsi che l'area già trasformata, rispetto a quella non ancora trasformata, è di circa il 25% (mq. 50.000 circa rispetto alla indicata superficie fondiaria di circa mq. 200.000).
- Sul quotidiano *Le Repubblica* del giorno 8 febbraio 2016 è stato pubblicato l'avviso di avvio della procedura di valutazione dell'impatto ambientale di una variante (detta della "*interconnessione di Novi Ligure alternativa allo shunt*") al progetto definitivo del "*Terzo Valico dei Giovi*", approvato dal CIPE con deliberazione 80/2006.
- Per quanto è stato possibile alla deducente constatare, il progetto di variante interessa **per intero il P.E.C. di cui essa è titolare**, *attraversandolo* trasversalmente da un capo all'altro e rendendo **totalmente inattuabili** le previsioni di completamento della organica ed unitaria disciplina urbanistico-attuativa, approvata e convenzionata.

La impossibilità di completare il P.E.C. deriva sia dalla imposizione del vincolo espropriativo **diretto** su molte aree immediatamente interessate dalle nuove opere ferroviarie previste in variante sia dai vincoli **indiretti**, connessi ai *corridoi* e alle *servitù* gravanti sulle aree laterali alla nuova linea ferroviaria.

Di più. Anche aree solo *apparentemente* non interessate dalla variante ne subiscono (ne subirebbero) pesantemente le conseguenze o perché esse

vengono rese totalmente (ed insuperabilmente) **inaccessibili** (come ad esempio quelle che verrebbero racchiuse tra due linee ferroviarie) o perché non più proficuamente utilizzabili in quanto oramai avulse da un contesto che era stato pensato, studiato, approvato e realizzato **unitariamente**, come è tipico e proprio dei piani urbanistici esecutivi.

In tal modo diventa assolutamente impossibile mantenere e rispettare gli impegni assunti con il Comune in forza della stipulata convenzione attuativa del P.E.C..

- E' noto che la valutazione ambientale dei piani e programmi (V.A.S.) e dei progetti (V.I.A.) deve assicurare "*che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile e quindi (deve svolgersi, ndr) nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse (e) della salvaguardia della biodiversità*" (art. 4 D.Lgs. 152/2006 "*Norme in materia ambientale*") ma deve, al contempo, assicurare "*un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica*".

L'art. 183 D.Lgs. 163/2006, nel precisare l'oggetto della valutazione ambientale dei progetti relativi alle opere da esso considerate, lo indica come *analisi degli effetti complessivi* sull'uomo, sulla fauna, sulla flora, sul suolo, sull'acqua, sull'aria, sul clima e sul paesaggio, sui beni materiali e sul patrimonio culturale e sulle interazioni tra i predetti fattori, il che conferma che la finale valutazione deve tener conto dell'incidenza *economica* dell'opera. Non si fa qui questione, ovviamente, del rilievo **del Terzo Valico** in se (pacifico e riconosciuto) ma, unicamente, della *sostenibilità della specifica variante* oggetto degli atti ora pubblicati.

Se è vero che -come si legge negli atti- la variante è *riduttiva* rispetto ad alcune già approvate opere, conseguendo uno sviluppo lineare più limitato, non risulta che si sia tenuto adeguato conto che al risparmio di spesa *diretta* consegue peraltro, con effetto di rilevante vanificazione del risparmio, un

altrettanto rilevante *costo in termini di incidenza sull'ambiente e sul paesaggio*, in conseguenza della esclusione della "galleria artificiale di 6,9 Km", ed in termini di *azzeramento delle potenzialità edificatorie delle aree attraversate dalla variante*.

Tale azzeramento si riflette, inevitabilmente, sulla attività **industriale** della Impresa Tre Colli la quale produce i prefabbricati da utilizzare per le costruzioni previste nel P.E.C. sicchè saranno sensibilmente ridotti i ricavi anche dell'attività *a monte* con possibili esiti negativi anche sulla occupazione prospettandosi come pressochè inevitabile una riduzione del personale.

- Tra l'altro, dal piano particellare di esproprio (Tav. 2 DI 4) risulta che **non** sono state considerate aree, incluse nel P.E.C. di cui sopra, come ad esempio il **mapp. 325** del foglio 48, che verrebbe a costituire un *reliquato* totalmente inutilizzabile e, come tale, da **assoggettare ad espropriazione e comunque ad indennizzo** (Cass. civ., Sez. I, 26 marzo 2012, n. 4781; art. 33 D.P.R. 327/2001).

* * *

L'esponente subisce, sin d'ora, un danno gravissimo dalla variante *de qua* posto che essa, secondo un elementare principio di *prudenza-precauzione economica*, impedisce di procedere nell'attuazione del P.E.C. con la conseguenza che trattative, anche avanzate, per la costruzione e cessione a terzi di quanto non ancora realizzato nel P.E.C. sono state ora inevitabilmente e bruscamente interrotte.

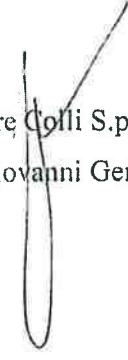
Spiace non aver rinvenuto, negli atti della variante, la considerazione di questi effetti negativi né la analisi e la valutazione **di soluzioni alternative**, che certamente non mancavano e che fossero meno impattanti.

Spiace altresì che nella scelta operata e canonizzata nella variante **non** si sia tenuto conto alcuno del modo di essere, e del regime giuridico, dell'ambito territoriale da essa coinvolto (per la verità *sconvolto*).

Si impone, pertanto, con la richiesta di rimeditazione e, allo stato, di **non valutazione positiva**, ogni doverosa riserva di impugnazione in ogni sede competente, amministrativa ed ordinaria, per la tutela dei diritti e degli interessi legittimi della esponente.

Con osservanza.

Per la Impresa Tre Colli S.p.a.
Avv. Giovanni Gerbi



PEC : 9812 del 04/04/2016



11-4-2016-321
PROT. N.
DEL 04-04-2016

Sig. Sindaco di Novi Ligure

Sig. Sindaco di Pozzolo F.

E pc. Sig. Presidente A. d'ATO 6 Alessandrino

Oggetto: rischi interferenti con circolazione acque sotterranee, Bettole di Novi.

Da un primo esame della documentazione del progetto di variante della Linea ferroviaria AV/AC MI-GE, terzo valico dei Giovi - interconnessione alternativa allo shunt, nel Comune di Novi L., esprimiamo una forte preoccupazione per il rischio di interferenza delle opere in progetto, con la circolazione delle acque sotterranee.

In particolare: Il nostro Impianto di emungimento dell'acqua da destinarsi ad uso potabile per la fornitura di Novi e Pozzolo, si approvvigiona per più di un terzo della sua produzione da acqua proveniente dalla collina in sponda sinistra del torrente Scrivia, acqua di ottima qualità e non soggetta ad intorbidimento in caso di piogge torrenziali. Questa risorsa risulta ancor più indispensabile, in concomitanza con eventi di piena del torrente.

Riteniamo urgenti ed indispensabili interventi di approfondimento che possano escludere con certezza ogni rischio di interferenza con le sopradette acque sotterranee in quanto Gestione Acqua, per i cittadini/utenti di Novi e Pozzolo, non può prescindere da tale fonte sia in termini qualitativi che quantitativi.

Invitiamo pertanto i Sigg. Sindaci dei predetti Comuni, a porre in essere tutte le azioni conseguenti volte alla salvaguardia di tale importante approvvigionamento idrico.

Rimaniamo a disposizione per ogni chiarimento ed approfondimento, ed inviamo i migliori saluti.

Il Direttore Generale

Ing. Vittorio Riso

GESTIONE ACQUA S.p.A.
Casario Spinola (AL) - P.zza. Scrivia
Tel. 0143.677677 - Fax 0143.478008
Info@gestioneacqua.it

C.F.V.E. tel. 0143.677677
Cap. Soc. euro 8.716.257,00
Iscrit. Reg. Imprese AL
R.E.A. CQJAA 05 AL n. 037701

UTENTI COMUNI TERZI

NOVI LIGURE
c/o ACS S.p.A.
Corso Italia, 40
Tel. 0143.30001
Fax 0143.748888

TORTONA
c/o ARSITAL S.p.A.
P.S. SS del Gioi, 42
Tel. 0113.672700
Fax 0113.672700

POZZOLO FORMIGLIANA
c/o ANSAL S.p.A.
Via Garibaldi - Piazza Vittorio Sup.
Tel. 0143.677036
Fax 0143.677037



C_F965 - C_F965 - - 2016-04-19 - 0011571

Prot. 28605/2204

Torino, 06.04.2016

Spett.le Regione Piemonte

Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo,
 Montagna, Foreste, Protezione Civile,
 Trasporti e Logistica
 Settore Infrastrutture Strategiche

c.a. Arch. Riccardo Lorizzo
operepubbliche-trasporti@cert.regione.piemonte.it

Direzione Ambiente
 Valutazioni Ambientali e Procedure Integrate
 Via Principe Amedeo 17 - 10123 – Torino

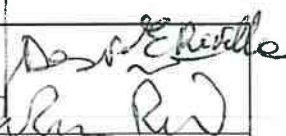

c.a. Ing. Stefano Rigatelli
territorio-ambiente@cert.regione.piemonte.it

SC22 - DIPARTIMENTO TEMATICO GEOLOGIA E DISSESTO
SS 22.04 - Ambiente e Natura

OGGETTO: Progetto definitivo di variante "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt", dell'Opera ferroviaria AV/AC "Terzo valico dei Giovi", localizzato in Provincia di Alessandria

Trasmissione Relazione tecnica – Richiesta di integrazioni

Proponente: COCIV.

Redazione e verifica	SS Ambiente e Natura A. Bari, L. Destro, E. Rivella	Data: 05.04.16	Firma: 
Approvazione	Dirigente Responsabile SC Geologia e Dissesto Dr. Paola Balocco	Data: 05.04.16	Firma: 
Contributi tecnici specifici	Dipartimento Territoriale Piemonte Sud-Est SS Attività di Produzione D. Bianchi, P. Rossanigo, P. Bisoglio, A. Ravetti, L. Erbetta, E. Scagliotti, R. La Cognata SS Attività di Vigilanza D. Guasco		
	SC Geologia e Dissesto - SS Polo Amianto C. Cazzola		

1 INTRODUZIONE

Nel presente documento vengono evidenziate le criticità e le carenze riscontrate nello Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto di Progetto definitivo di variante "Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt", dell'Opera ferroviaria AV/AC "Terzo valico dei Giovi", localizzato in Provincia di Alessandria.

Il progetto approvato con Delibera CIPE n.80/2006 prevedeva il collegamento della linea AV/AC in progetto con la linea storica Genova – Torino per mezzo di un collegamento denominato Shunt Torino che si connetteva a salto di montone ad ovest di Novi Ligure.

L'ipotesi attualmente proposta prevede l'eliminazione dello Shunt Torino; l'interconnessione con la linea storica è ubicata a sud del nucleo urbano di Novi Ligure e prevede uno sviluppo lineare più contenuto e l'utilizzo e conseguente adeguamento del tratto di linea storica che attraversa la città.

Nei successivi paragrafi vengono evidenziate le criticità riscontrate e le richieste di integrazioni che ne derivano per le diverse componenti ambientali interessate dall'opera.

2 SINTESI DELLE CRITICITÀ E RICHIESTE DI INTEGRAZIONI

2.1 VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI

SINTESI DELLE CRITICITÀ

Il tratto di variante di tracciato extraurbano interessa un agroecosistema intensivo a grano e soia a ridosso delle ultime aree industriali di Novi Ligure, con presenza di ambienti naturali residui (zone umide, laghetti) collegati da una cintrua boscata sviluppatasi lungo orli di terrazzo, depressioni lacustri, piccoli rii e strade campestri. Nell'insieme si tratta di un lembo di paesaggio rurale di interesse ambientale, seppure frammentario e circondato da diversi elementi infrastrutturali antropici (autostrada, ferrovia, variante stradale, outlet, aree industriali)

La qualità ambientale è rilevabile nella stessa presenza nei seminativi asciutti di specie ormai scomparse dalle aree agricole intensive come il fiordaliso (*Cyanus segetum*) e la camomilla bastarda (*Anthemis arvensis*).

La cintura boscata è costituita da piccoli corridoi e macchie boscate che collegano un sistema di specchi d'acqua riferiti a Cascina Moffa, Cascina Gianluigia fino a quelli di Masseria Basandra.

La vegetazione è costituita da robinieti a latifoglie miste in cui la robinia si accompagna a farnia, ciliegio selvatico e rovere, specie tipiche dei quercu-carpineti della pianura padana occidentale. Un altro aspetto interessante è la presenza di esemplari di castagno. Lo stato di queste fitocenosi è da considerare positivo: si riscontra infatti un buon livello di rinnovazione della rovere e della farnia, mentre tra le specie caratteristiche delle formazioni boschive e delle siepi si trovano il clinopodio dei boschi (*Clinopodium vulgare*), specie mesofila e la cicerchia a foglie larghe (*Lathyrus latifolius*). Interessante è l'osservazione dello scoiattolo rosso (*Sciurus vulgaris*), roditore in rarefazione in ambiente pianiziale.

Attorno allo specchio d'acqua della località Masseria Basandra è presente un lembo di bosco a saliceto con salici bianchi anche di grosse dimensioni, pioppo nero e pioppo bianco, attribuibile all'habitat prioritario 91E0 e piccoli ambienti sorgivi con flora igrofila.

Per quanto riguarda gli specchi d'acqua il più interessante è quello prossimale a Cascina Gianluigia, dove è presente il ceratofillo comune (*Ceratophyllum demersum*) pianta acquatica che forma un popolamento molto fitto, inquadrabile nella classe *Potametea pectinati*. Per quanto concerne il popolamento di libellule in questo stesso punto sono state rilevate 10 specie con

2/13

ARPA Piemonte

Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
Dipartimento Tematico Geologia e Dissesto
Ambiente e Natura

Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel 01119680173 – fax 01119681621 – E-mail: ambiente.natura@arpa.piemonte.it

presenza della damigella rossa minore (*Ceriatrum tenellum*), specie poco diffusa a livello regionale anche se non rientra in categorie di protezione specifiche.

La vegetazione erbacea lungo le sponde dei laghetti è caratterizzata da cannuccia, tife, scirpi e giunchi del *Phragmites australis - Magnocaricetea elatae*.

È presente ad ovest dello specchio d'acqua più piccolo vicino a Cascina Moffa una superficie a prato polifita stabile riconducibile all'habitat 6510 *Prati stabili da sfalcio di bassa quota in coltura tradizionale* dell'allegato I della Direttiva Habitat, che si è rivelata di discreto interesse soprattutto per quanto concerne i lepidotteri e alcune specie di odonati.

A Sud della SP 35 ter una superficie compresa tra la ferrovia e lo stabilimento dolciario Elah-Dufour è ricoperta da radure che si alternano a macchie arbustive a prugnolo selvatico e boschetti d'invasione a pioppo nero. La vegetazione delle aree prative è in parte composta da specie della classe *Festuco-Brometea* ed in parte da specie nitrofile perenni infestanti. Il ritrovamento dell'orchidea piramidale (*Anacamptis pyramidalis*), orchidacea che cresce in praterie secche consente di attribuire la formazione all'habitat 6210- Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (*Festuco- Brometalia*). L'alternanza tra arbusteto e radura funge da habitat per alcune specie di lepidotteri quali *Melanargia galathea*, presente con una popolazione piuttosto numerosa. All'interno della prateria secca è presente un piccolo fosso con sviluppo di vegetazione igrofila ripariale che funge da sito riproduttivo per varie specie di libellule.

Nel complesso quindi è emerso che l'ambito interessato dalla variante è un raro esempio di paesaggio agrario complesso e articolato, con un elevato tasso di biodiversità, soprattutto di Libellule e Farfalle.

Dal punto di vista dell'impatto il contesto più critico è quello del laghetto presente presso cascina Moffa che verrà alterato dagli scavi della variante e dal ritombamento di parte della sponda per la realizzazione di una strada di servizio. In questo punto è presente una piccola sorgente con un'area umida che alimenta il laghetto. Gli interventi di riqualificazione che prevedono di reintegrare in parte le fitocenosi sottratte non prevedono il restauro di questo habitat.

Area sorgentizia interferita dall'opera, a monte del laghetto di cascina Moffa



3/13

Il contesto di indagine evidenzia poi un forte elemento di connessione tra i corridoi ecologici essenzialmente lineari (filari e siepi arboree arbustive), che però è già intercluso a grande scala dalla presenza della rete viaria (SP 35 bis, SP 35 ter, ferrovia e autostrada A7) che insieme allo sviluppo dei centri abitati e delle aree industriali periferiche si frappone e riduce sensibilmente il grado di connettività ecologica. Quest'area non è molto lontano dall'area tutelata del SIC Greto dello Scrivia rispetto la quale esistevano almeno un varco nell'autostrada A7.

In tale contesto la rete ecologica locale si può ritenere venga utilizzata dalle specie di invertebrati (odonati in primis che sono un taxon ad ampia dispersione ma anche alcuni macrolepidotteri ropaloceri migratori) e vertebrati (avifauna e chiroteri) che si spostano in volo e colonizzano nuovi siti per formare nuove popolazioni riproduttive.

Il coinvolgimento diretto di alcune macchie di vegetazione spontanea presenti, uniti alla recente realizzazione della SP35, genererà una frammentazione ecologica all'interno di questo sistema agro-naturale-forestale associato agli specchi d'acqua, che dovrebbe essere oggetto di un intervento di ricucitura e realizzazione di un corridoio ecologico significativo lungo la nuova pista che verrà realizzata, garantendo al tempo stesso l'attraversamento della fauna.

Particolare corridoio ecologico interferito dalla costruzione della pista



Per quanto riguarda la formazione erbacea tra lo stabilimento Elah e la ferrovia non si concorda con la valutazione non dirimente del ritrovamento di un'Orchidacea, in quanto isolata e collocata in un contesto critico rispetto a possibili obiettivi di conservazione della naturalità. Gli sforzi di mitigazione devono anzi essere molto intensificati al fine di mantenere una funzionalità ecologica in quest'area ed una sua manutenzione, mantenendo con operazioni di manutenzione oculate le caratteristiche di prateria xerica.

RICHIESTE DI INTEGRAZIONE

- Progettazione definitiva degli interventi di restauro degli habitat interferiti a seguito delle operazioni di scavo della variante ferroviaria e della realizzazione della strada di servizio avente carattere permanente, che comporteranno il ritombamento di parte della sponda del laghetto e l'alterazione delle risorgive e delle aree umide poste in prossimità di Cascina Moffa. L'habitat sostitutivo dovrà essere ricreato in prossimità dell'habitat interferito prima dell'inizio dei lavori di realizzazione della variante ferroviaria, in modo da potervi trasferire il materiale vegetale prelevato dalla zona interferita con un intervento di restauro ecologico e da garantire che le specie faunistiche presenti possano rifugiarsi durante la fase di cantiere.
- Progettazione definitiva degli interventi di ricucitura dei corridoi ecologici interferiti dalla realizzazione della variante ferroviaria, che andrà ad incrementare le criticità relative alla frammentazione ecologica già innescate dalle infrastrutture esistenti e dalla recente realizzazione della S.P. 35. Il progetto dovrà prevedere la realizzazione di un corridoio ecologico significativo lungo la nuova strada di servizio avente carattere permanente e dovrà garantire la possibilità di attraversamento della fauna selvatica. L'alterazione generata dalle nuove aree impermeabilizzate e dalla sottrazione di habitat deve essere valutata a scala territoriale con la creazione di varchi faunistici e di nuovi habitat umidi e forestali e la ricucitura della rete ecologica locale, sia verso l'area collinare, sia verso il S.I.C. Greto dello Scrivia, intervenendo là dove le nuove opere hanno causato l'interruzione della funzionalità ecologica.

2.2 TERRE E ROCCE – OSSERVAZIONI SUL PIANO DI UTILIZZO

SINTESI DELLE CRITICITÀ

Il proponente ha redatto un **Piano di Utilizzo** ai sensi del DM 161/12 che, a seguito dell'effettuazione di alcuni campionamenti finalizzati alla caratterizzazione ambientale dei siti di produzione e destinazione delle terre, ha evidenziato, con riferimento ai limiti del *D. Lgs. 152/2006, Allegato 5 al Titolo V della Parte Quarta - Tabella 1*.

SITO DI PRODUZIONE (Novi Ligure): Conformità ai limiti di Colonna A per tutti i campioni analizzati tranne: presenza di superi di colonna A per Cromo totale e Nichel in un campione (S-OV42-3) e presenza di un superamento di Colonna A per Idrocarburi C>12 nel campione L2-S3

INDAGINI OPERA IN PROGETTO						
ID	Punto di campionamento	Campione	Profondità	Tipologia di indagine	Esiti	Rapporto di Prova
1	P23	C1 C2	0-1 m 1-2 m	Pozzetto	Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 Parte IV	IT/2245/14.a-b IT/2246/14.a-b
2	L2-S1	C1	2-18 m	Sondaggio	Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 Parte IV	IT/2365/14.a-b
3	S-OV42-1	C1	25-35 m	Sondaggio	Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 Parte IV	IT/4838/14.a-b
4	S-OV42-2	C1	25-35 m	Sondaggio	Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 Parte IV	IT/4839/14.a-b
5	S-OV42-3	C1	18-28 m	Sondaggio	Non Non Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 Parte IV (*)	IT/4840/14.a-b
6	S-OV42-4	C1	7-17 m	Sondaggio	Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 Parte IV	IT/4841/14.a-b
7	L2-S3	C1 C2 C3 C4	0-1 m 1-2 m 3-4 m 9-10 m	Sondaggio	Conforme tab. 1 col. B D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 Parte IV (**)	14LA03596 14LA03597 14LA03598 14LA03599

(*) Limitatamente ai parametri *Cromo totale* e *Nichel*

(**) Limitatamente al parametro *Idrocarburi pesanti*

SITI DI DESTINAZIONE FINALE

- Conformità a Colonna A per il sito di Romanellotta;
- Per il sito di Sezzadio C.na Opera Pia sono stati utilizzati dati riferiti a campioni prelevati non in questo sito ma nell'adiacente area di C.na Borio; i risultati hanno messo in evidenza, per tutti i campioni, la non conformità a Colonna A (ma conformità alla colonna B) per Cromo totale e Nichel.

INDAGINI SITI DI DEPOSITO INTERMEDIO E DEFINITIVO						
ID	Punto di campionamento	Campione	Profondità	Tipologia di indagine	Esiti	Rapporto di Prova
1	DP06	01-sup 01-prof	0-1 m 1-2 m	Pozzetto	Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 Parte IV	479050 479051
2	DP06	02-sup 02-prof	0-1 m 1-2 m	Pozzetto	Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 Parte IV	479052 479053
3	DP06	03-sup 03-prof	0-1 m 1-2 m	Pozzetto	Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 Parte IV	479054 479055
4	Romanellotta	-	2-3 m	Pozzetto	Conforme tab. 1 col. A D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 Parte IV	444999
5	C.na Opera Pia Campione 1	1918 / 2007	-	Pozzetto	Conforme alla tab. 1 col. B D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 parte IV (*)	7080
6	C.na Opera Pia Campione 2	1919 / 2007	-	Pozzetto	Conforme alla tab. 1 col. B D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 parte IV (**)	7081
7	C.na Opera Pia Campione 3	1920 / 2007	-	Pozzetto	Conforme alla tab. 1 col. B D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 parte IV (*)	7082
8	C.na Opera Pia Campione 4	1921 / 2007	-	Pozzetto	Conforme alla tab. 1 col. B D.Lgs. n. 152/2006 - All.5 parte IV (**)	7083

(*) Limitatamente al parametro *Nichel*

(**) Limitatamente ai parametri *Cromo totale* e *Nichel*

Dal punto di vista urbanistico, dai dati ricavati dalla Relazione del proponente, risulta che il sito di Opera Pia Sezzadio è inquadrato urbanisticamente come "*Cave in coltivazione - Ampliamento aree di cava*", con riuso previsto di tipo naturalistico/agrario; il sito di Romaellotta è invece inquadrato dal PRGC in parte in aree "A - Aree agricole" ed in parte in aree "AS - Aree di

salvaguardia ambientale". Ad avviso della scrivente, per entrambi i siti dovrebbero essere presi a riferimento i limiti di Colonna A, in considerazione dello stato attuale e del riuso finale delle aree.

Il proponente conclude il Piano di Utilizzo dichiarando la conformità generale tra i siti di produzione e destinazione, richiamando il fatto che tutti sono configurabili come aree produttive (e quindi soggette ai limiti di Colonna B) in quanto urbanisticamente inquadrabili come aree ferroviarie di cantiere, cave o ex cave (quindi soggette a variante automatica al Piano regolatore comunale ai sensi della L.R. 69/1978), anche se formalmente ancora non riconosciute come tali dalla versione vigente del PRGC.

Alla luce di queste considerazioni, il proponente non ha quindi proceduto all'esecuzione del Piano di Accertamento previsto dal DM 161/12, avendo evidenziato che i valori riscontrati sono conformi alla Colonna B per tutti i siti.

OSSERVAZIONI

- Nel Piano di Utilizzo il proponente dichiara la conformità generale tra i siti di produzione e destinazione, richiamando il fatto che tutti sono configurabili come aree produttive (e quindi soggette ai limiti di Colonna B) in quanto urbanisticamente inquadrabili come aree ferroviarie di cantiere, cave o ex cave (quindi soggette a variante automatica al Piano regolatore comunale ai sensi della L.R. 69/1978), anche se formalmente ancora non riconosciute come tali dalla versione vigente del PRGC.

A fronte di quanto riportato nel parere della CTVA n. 3003 del 10/09/2015 di approvazione dell'aggiornamento del PUT alla pagina 35 di 51, si ritiene invece che sia ammissibile il conferimento ai 2 siti di destinazione finali delle sole terre conformi a Colonna A, in considerazione del fatto che i siti, anche se attualmente oggetto di attività estrattive o di cantiere, avranno una destinazione finale con riuso naturalistico/agricolo e che quindi necessitano di adeguati livelli di protezione del suolo e del sottosuolo. Si ritiene invece ammissibile il conferimento a Cascina Romanellotta delle terre conformi a Colonna B solo in regime di deposito intermedio, come peraltro previsto dal parere

- Le analisi condotte dal proponente sulle acque sotterranee hanno evidenziato concentrazione di esaclorobutadiene superiore alla CSC nel piezometro L2-S3 (0,38ug/l a fronte di una CSC di 0,15ug/l); il superamento viene attribuito o ad un hotspot da indagare e verificare attraverso un monitoraggio annuale o, in alternativa, ricondotto a quanto osservato da Arpa nell'ambito del monitoraggio dello Stato Chimico delle acque sotterranee. A tale proposito si segnala che i superamenti di composti alifatici clorurati cancerogeni, rilevati da ARPA nell'ambito del monitoraggio dello Stato Chimico delle acque sotterranee a scala regionale, a cui il progettista fa riferimento, non sono legati al parametro in oggetto. Si può concordare con il monitoraggio che permette di accertare l'effettiva presenza di tale sostanza, ma si evidenzia che quello proposto non è però in grado di "definire eventuali migrazioni di pennacchi", come indicato da COCIV: tale obiettivo non può essere raggiunto ignorando l'ubicazione della sorgente e monitorando 1 solo punto. Tale ipotesi andrà quindi meglio descritta definendone punti, modalità, periodicità, ecc... Si evidenzia infine che tutti e 4 i campioni di terreno prelevati e analizzati nel medesimo sondaggio hanno riscontrato superamenti delle CSC residenziali per il parametro idrocarburi pesanti (prelevati da cassetta catalogatrice, profondità indicata nei RdP 1m, 2m, 4m, 10m).

2.3 ATMOSFERA E QUALITÀ DELL'ARIA

OSSERVAZIONI

Gli scenari di simulazione ed il modello di calcolo utilizzati per stimare l'impatto atmosferico dell'attività del cantiere COP6 situato a Novi Ligure risulta appropriato ed opportunamente impostato per caratterizzare correttamente le ricadute delle attività sui ricettori presenti. Lo studio stesso prevede un impatto significativo per quanto riguarda l'attività di cantiere (considerato nella relazione tecnica MOLTO ALTO in assenza dei corretti presidi mitigativi e MEDIO a valle di una loro attenta implementazione) mentre in fase di esercizio l'impatto può considerarsi trascurabile. Alla luce di tali realistiche considerazioni, si valuta positivamente lo studio effettuato e si ritiene necessario adottare scrupolosamente tutte le opere di mitigazione indicate che dovrebbero essere assunte a modello per tutti i cantieri dell'opera dove si riscontrano problematiche di polverosità.

2.4 IDROGEOLOGIA ED ACQUE SOTTERRANEE

SINTESI DELLE CRITICITÀ

Relativamente all'interazione fra l'opera in progetto e l'acquifero interessato si fanno le seguenti considerazioni.

Non è chiaro come sia stata ricostruita la superficie piezometrica utilizzata per il modello numerico. Nella relazione A3010XDCVROGE0000002A al paragrafo 5.2, si attesta che la piezometria è stata ricostruita utilizzando valori piezometrici misurati in periodi temporalmente diversi; che i piezometri in grado di dare indicazioni sul livello minimo e massimo della falda sono solo quelli del PP peraltro in numero esiguo; che è possibile che durante l'effettuazione delle misure in sito ci fossero pozzi in emungimento. Inoltre relativamente ai piezometri del PE si attesta che non sono quasi mai disponibili le quote del piano campagna (desunte quindi dalle carte topografiche a disposizione).

Ciò premesso si ritiene che sia discutibile l'attendibilità della carta piezometrica relativa al livello massimo di falda realizzata, le cui linee equipotenziali mostrano un'equidistanza di 1 m, in quanto ricostruita con dati disomogenei e con precisioni difficilmente definibili. Questo rende decisamente problematica una valutazione preliminare delle interferenze tra le opere in progetto e l'acquifero intercettato dalle stesse.

Tenendo conto che questo tipo di informazione è il riferimento "reale" per il confronto fra i valori misurati ed i valori simulati con il modello numerico effettuato, nonché per la calibrazione dello stesso, si ritiene che tale carta piezometrica non sia adeguata.

Nel testo inoltre non si fa menzione di test utili per reperire i parametri idrogeologici (prove di emungimento, prove a gradini, slug tests, ecc.) al fine di definire i dati di input per il modello numerico, congruamente distribuiti nello spazio. I risultati di questi test dovrebbero inoltre costituire un importante riferimento per la calibrazione del modello in caso di sollecitazione dell'acquifero.

RICHIESTE DI INTEGRAZIONE

- Si ritiene opportuno prendere come riferimento le carte piezometriche realizzate a partire dai dati misurati nelle campagne di indagine ante operam in cui devono essere disponibili dati minimi e massimi di soggiacenza, opportunamente misurati, partendo dalle quote del piano campagna determinate con misure topografiche; questi dati devono essere opportunamente integrate nel caso in cui presentino carenze di qualsivoglia tipo.
- È necessario che siano previsti test utili per reperire i parametri idrogeologici (prove di emungimento, prove a gradini, slug tests, ecc.) al fine di definire i dati di input per il modello numerico, congruamente distribuiti nello spazio. I risultati di questi test dovrebbero

8/13

ARPA Piemonte

Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
Dipartimento Tematico Geologia e Dissesto
Ambiente e Natura

Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel 01119680173 – fax 01119681621 – E-mail: ambiente.natura@arpa.piemonte.it

inoltre costituire un importante riferimento per la calibrazione del modello in caso di sollecitazione dell'acquifero.

- Si ritiene altresì indispensabile progettare un sistema di controllo per la valutazione degli impatti qualitativi e quantitativi durante la costruzione dell'opera e per un adeguato periodo al termine della realizzazione della stessa.
- E' necessario prevedere fin da ora azioni di mitigazione in caso si verifichino impatti significativi (innalzamento del livello piezometrico a causa dell'effetto "barriera", diversioni del flusso idrico sotterraneo, depauperamento di pozzi utilizzati, ecc.).

2.5 GESTIONE ACQUE DI SCARICO

Scarichi: Reflui civili e Reflui industriali

Relativamente a questa tipologia di reflui, in progetto sono previste due reti di scarico separate: sistema di smaltimento acque reflue di tipo domestico e sistema di smaltimento acque reflue industriali.

Nella prima, relativa alle acque reflue di tipo domestico, afferiscono i reflui derivanti, esclusivamente, dai bagni e dalle docce presenti nell'officina, nel magazzino, negli spogliatoi e nei locali servizi. Questi effluenti verranno recapitati nella fognatura pubblica.

Le acque reflue industriali sono costituite: dalle acque di lavaggio degli automezzi e dall'area officina, dalle acque derivanti dai fronti scavo e dalle acque industriali della zona in cui è installato l'impianto di betonaggio. I reflui derivanti dall'area officina, e dal lavaggio degli automezzi contengono le stesse sostanze inquinanti quali: olii, gasolio, benzine, petrolio, olio grezzo e sostanze solide sedimentabili. Questi, raccolte mediante un sistema di canalette, unitamente alle acque di prima pioggia del piazzale, verranno sottoposte a trattamento e riutilizzate per usi industriali, mentre, gli esuberanti verranno trasferiti tramite sollevamento all'impianto di trattamento acque di galleria. Le acque provenienti dalle lavorazioni sui fronti di scavo verranno avviate in un impianto di trattamento dedicato, recuperate per usi industriali e gli esuberanti smaltiti nel corpo recettore "Rio Gazzo". Le acque industriali della zona betonaggio sono costituite dalle acque di lavaggio delle betoniere e delle tramogge e dalle acque meteoriche dilavanti il piazzale. La maggiore quantità di queste acque verrà recuperata per il confezionamento del cls e gli esuberanti, previo trattamento, verranno canalizzate nel corpo recettore "Rio Gazzo".

In progetto sono previste due tipi di interconnessioni: dispari e pari, dotate di impianti di sollevamento, al fine di allontanare dall'ingresso in galleria le acque piovane. Per quella pari è previsto che le acque smaltite dall'impianto di sollevamento vengano canalizzate nel Rio Gazzo, mentre per quella dispari è previsto che siano recapitate all'interno di un laghetto esistente.

RICHIESTE DI INTEGRAZIONE

- Nell'ottica di ridurre al minimo gli apporti degli effluenti sopraccitati nel corpo idrico recettore, si chiede la verifica della fattibilità tecnica di canalizzare anche gli esuberanti in fognatura, per ridurre il carico dell'immissione nel recettore "Rio Gazzo". Laddove non fosse tecnicamente sostenibile, per tutte i reflui di tipo industriale dovrà essere previsto, prima dell'immissione in corso d'acqua recettore, un misuratore di portata unitamente al monitoraggio in continuo di pH, SST.
- In merito alle acque derivanti dall'impianto di sollevamento dell'interconnessione pari si chiede che siano riutilizzate, previo trattamento, per gli usi industriali. Per quanto concerne le acque derivanti dall'interconnessione dispari, è necessario chiarire la natura e le caratteristiche tecniche del laghetto esistente in cui verranno canalizzate: invaso naturale o artificiale. Qualora dovesse emergere che il laghetto sia un invaso naturale, ovvero

derivante da falda acquifera affiorante, sarà necessario prevedere altre modalità di stoccaggio finalizzate al riutilizzo.

- Dovrà essere redatta una relazione tecnica in cui siano descritte le caratteristiche, le dimensioni e i rendimenti depurativi delle varie sezioni costituenti gli impianti di trattamento in progetto, corredata di una planimetria con schema degli impianti di trattamento e indicazione dei pozzetti di ispezione e campionamento e pozzetti di tipo conoscitivo.
- In progetto sono previste una vasca di calma e trappola idrocarburi (in cui verranno recapitate le acque di officina e lavaggio mezzi cantieri) ed un'altra vasca/contenitore raccolta e recupero oli ed idrocarburi relativa all'impianto di trattamento acque di galleria. Queste dovranno essere dotate di una sonda di livello con relativo allarme, impostata al 95% della capacità utile del serbatoio, al raggiungimento del quale, le acque dovranno essere dirottate in una vasca di recupero per la successiva re-immissione in ciclo.
- Trasmissione di un Piano Operativo di Sicurezza in cui siano descritte opportune procedure di emergenza da mettere in atto in caso di eventi particolari che dovessero, a qualunque titolo, rendere indispensabile l'interruzione dello scarico (es. malfunzionamento dell'impianto di trattamento adottato per la depurazione dei reflui etc., presenza di fattori inquinanti).
- Per la gestione di eventi anomali, di sversamenti accidentali di idrocarburi o qualora i valori del pH e dei solidi sospesi non siano a norma di legge, dovranno essere previste in progetto delle vasche di emergenza adeguatamente dimensionate.

2.6 GESTIONE ACQUE METEORICHE

Acque meteoriche

In progetto è prevista la regimazione delle acque meteoriche dilavanti i parcheggi, strade bitumate e viabilità in genere: le acque di prima pioggia verranno avviate ad una vasca di accumulo, corrisposte ad impianto di trattamento di disoleatura e sedimentazione ed infine recapitate nel Rio Gazzo, mentre le acque di seconda pioggia verranno recapitate direttamente nel medesimo Rio.

Le acque meteoriche di prima pioggia derivanti dal piazzale dell'area officina, dall'area lavaggio automezzi e dell'area betonaggio (come già descritto al punto precedente), verranno trattate unitamente alle acque industriali derivanti da queste sezioni e riutilizzate per gli usi industriali. Solo gli esuberanti verranno avviati in corpo idrico.

Per le acque dilavanti i tetti dei fabbricati è prevista, ove possibile, la dispersione diretta nel reticolo superficiale, altrimenti saranno avviate anche esse a trattamento.

RICHIESTE DI INTEGRAZIONE

- In considerazione del significativo impatto che potrebbe derivare dal dilavamento delle aree del cantiere COP 6 sul corpo idrico e al fine di minimizzare l'emungimento da pozzi ed acquedotti si propone di valutare, se tecnicamente possibile, di incrementare il riutilizzo delle acque meteoriche quanto più possibile, come di seguito evidenziato:
 - dovranno essere avviate a trattamento sia le acque di prima pioggia (come previsto in progetto) che le acque di seconda pioggia derivanti dalle strade bitumate e di viabilità in genere (escluse le seconde piogge dilavanti le aree di parcheggio). Le prime piogge dovranno essere sottoposte ai trattamenti previsti in progetto e riutilizzate all'interno del ciclo produttivo e solo gli esuberanti potranno essere canalizzate nel Rio Gazzo. Le acque di seconda pioggia, previo trattamento, dovranno essere riutilizzate e gli esuberanti canalizzati nel Rio Gazzo.

- le acque di seconda pioggia derivanti dal piazzale dell'area officina, dall'area lavaggio automezzi e dall'area betonaggio dovranno essere riutilizzate, previo trattamento, mentre gli esuberanti dovranno essere canalizzati in fognatura.
- Considerato che le acque meteoriche di prima pioggia derivanti dal piazzale dell'area officina, dall'area lavaggio automezzi e dall'area betonaggio sono trattate unitamente alle acque industriali derivanti dai settori produttivi, si chiede che venga fornita una relazione tecnica inerente il bilancio idrico di tutti gli effluenti che vengono recapitati nello stesso impianto di trattamento. Dovranno essere altresì, illustrate particolari situazioni anomale come ad esempio il bilancio idrico ipotizzando un evento meteorico intenso più sversamento accidentale.
- Ai sensi dell'art. 9 comma 1.2 (allegato A) del D.P.G.R. n. 1/R del 20/02/2006 e s.m.i. dovrà essere effettuata una indagine preventiva su tutte le aree costituenti il sito. Si chiede, in merito, di chiarire/descrivere le superfici che, in ragione delle attività svolte (se sussistenti), siano da considerarsi prive di contaminazione. Dettagliare le modalità organizzativo – gestionali e gli accorgimenti tecnici o strutturali predisposti o che si intendono predisporre per evitare la contaminazione di queste aree. Per completezza documentale si chiede, in merito, che venga redatto un Piano di prevenzione e gestione delle acque meteoriche ai sensi del Regolamento Regionale 1/R del 20.02.2006 così come modificato dal Regolamento Regionale 7/R del 02.08.2006.

2.7 RUMORE E VIBRAZIONI

SINTESI DELLE CRITICITÀ

Si ritiene che il nuovo panorama acustico ipotizzato sia ragionevolmente peggiorativo rispetto alla situazione attuale, tenendo soprattutto in considerazione che verranno aggiunti ulteriori transiti.

RICHIESTA DI INTEGRAZIONI

La documentazione consegnata presenta i seguenti aspetti da chiarire:

- Superamenti evidenti anche in seguito ai lavori di bonifica (edifici alti non necessariamente a ridosso della linea) quantificati nel 9% degli stabili
- È necessario chiarire se i valori di transiti ferroviari presenti nella tabella 3-5 (pag. 52 A301-0X-D-CV-RG-IM00-00-010-C00 "Acustica – Studio specialistico Scenario di prima fase") siano stati previsti mediamente o siano i massimi ipotizzabili in relazione alla capacità della linea
- Le barriere paiono non contemplare la presenza di riduttori antidiffrattivi
- Sequenze di barriere con numerose interruzioni anche in evidente corrispondenza di ricettori
- È necessario motivare alcune apparenti "fughe" di livelli in prossimità delle barriere (es. Tav. 2/9), evidenti nel modello previsionale ma non comprensibili dal punto di vista acustico
- Vengono presi in considerazione i soli ricettori residenziali pertanto gli interventi di mitigazione dovranno essere previsti anche per gli edifici non strettamente residenziali come previsto dal relativo decreto
- Il beneficio della mitigazione viene valutato esclusivamente in relazione alla situazione futura, non contemplando l'ulteriore contributo attuale
- È necessario che vengano esplicitate tramite tabelle e rappresentazioni grafiche maggiormente chiare, le condizioni di superamento limiti per gruppi di ricettori ante e post-operam, inteso come inserimento della linea AV/AC su quella storica rispetto al traffico ferroviario attuale (non solo come interposizione di barriere)
- Non risulta presente una mappatura acustica della situazione urbana attuale in Novi Ligure

11/13

ARPA Piemonte

Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
**Dipartimento Tematico Geologia e Dissesto
Ambiente e Natura**

Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel 01119680173 – fax 01119681621 – E-mail: ambiente.natura@arpa.piemonte.it

- Resta evidente la condizione peggiorativa all'interno dell'ambito cittadino rispetto alla precedente soluzione progettuale pertanto si ritiene necessaria una valutazione complessiva della situazione acustica relativa a tutti i transiti ferroviari

2.8 CAMPI ELETTROMAGNETICI

RICHIESTA DI INTEGRAZIONI

- Campi elettrici e magnetici generati dalle linee di trazione a 3kVcc. Il proponente afferma che tale sorgente non costituisce fonte di inquinamento significativo: si richiede che il proponente contestualizzi tale affermazione, sia alla luce dei vigenti limiti di esposizione a campi statici, sia della generazione di armoniche da parte di questa tipologia di sorgenti. Tali approfondimenti potranno anche fare riferimento a dati di letteratura in situazioni analoghe.
- Campi elettrici e magnetici generati dalla SSE Novi S.Bovo. Viene indicata la presenza di un recettore per il quale sarà necessario prevedere attività di schermatura e/o contenimento dei campi: si richiedono, se possibile in questa fase progettuale, maggiori informazioni circa la posizione del recettore rispetto alla dislocazione degli apparati della SSE, in ragione del fatto che la possibilità di schermatura o contenimento dei campi dipende anche da quale apparato della SSE sia la sorgente più prossima al recettore stesso. Per alcune sorgenti, infatti, un sistema di riduzione dei livelli di campo è difficilmente realizzabile.

2.9 ASPETTI RELATIVI ALLE ATTIVITÀ DI CANTIERE – RIMOZIONE BALLAST

SINTESI DELLE CRITICITÀ

Tra gli "Interventi propedeutici sulla linea storica" (Quadro Progettuale, par. 7.2.1) il proponente segnala la necessità di "...asportare alcune volumetrie di rifiuti e materiali di scarto in genere (ballast, traversine, parti metalliche, rilevati, ecc...)". Il pietrisco ferroviario o ballast in passato in Piemonte veniva acquistato da cave in cui erano presenti rocce metamorfiche (serpentino) che potevano contenere vene di alcuni tipi di fibre di amianto. Il ballast ferroviario può essere quindi costituito da serpentiniti, un particolare litotipo che può contenere i minerali d'amianto tipicamente diffusi sulle Alpi occidentali (crisotilo, tremolite, actinolite). L'amianto può essere presente sulla superficie dei clasti o all'interno degli stessi.

I rischi connessi al ballast sono dovuti alla possibilità di liberazione di fibre aerodisperse come conseguenza della movimentazione del pietrisco in fase di rimozione

RICHIESTE DI INTEGRAZIONI

Si richiede che il progetto preveda le seguenti precauzioni per la gestione del ballast:

- prima della rimozione del ballast realizzazione di una caratterizzazione preliminare per verificare la presenza di materiale contenente amianto;
- indicazione del trasportatore;
- indicazione delle discariche in cui il materiale verrà trasportato;
- in caso di intervento parziale (non si rimuove tutto il ballast), in caso di accertata presenza di amianto si richiede di predisporre il Piano di Manutenzione e Controllo ai sensi del DM 6/09/94;

- in caso di rimozione totale, dopo la visuale di fondo scavo che attesti che sono state tolte tutte le pietre verdi, è prevista l'effettuazione dei campioni di fondo scavo per valutare presenza di amianto e necessità di asportate ulteriormente terreno;
- all'esterno del cantiere è richiesta l'effettuazione di un monitoraggio delle fibre aerodisperse con analisi SEM (il numero di punti è quello indicato sulle "Linee di indirizzo per la gestione del rischio di dispersione di fibre di amianto" della Regione Piemonte).

B
ALLEGATO delibera C.C.
n: 8 in data 18/04/2016

- Omissis —

Il processo verbale all'originale viene come appresso sottoscritto:

IL PRESIDENTE

SCIUTTO Martina

IL SEGRETARIO GENERALE

LO DESTRO Angelo

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Generale certifica che copia della presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio on-line del Comune per 15 giorni consecutivi dal 19/04/2016 al 04/05/2016.

Novi Ligure, 19/04/2016

IL V. SEGRETARIO GENERALE

F.to NOBILE Roberta

Per copia conforme all'originale:

per uso amministrativo.

rilasciata al Sig. in carta resa legale.

rilasciata al Consigliere Comunale per esclusiva memoria personale.



IL SEGRETARIO GENERALE

ESTREMI DI ESECUTIVITA'

Divenuta esecutiva ai sensi dell'art. 134 comma 3 T.U. 18/8/2000, n. 267.

Novi Ligure, 30/04/2016