

Ull

5.5

○

R



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

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

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

Parere n. 2925 del 18 gennaio 2019

m JM

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi.</i></p> <p><i>Bivio Fegino - Variante Rilocalizzazione</i></p> <p><i>Fabbricato Tecnologico FA91</i></p> <p>ID 3973</p>
Proponente:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Handwritten signature

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page

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

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;

VISTO il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. che nella Parte II, Titolo III, Capo IV “*Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi*” regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale ed in particolare art.185 “*Compiti della Commissione Speciale VIA*”,

VISTO il Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (pubblicato in G.U. n. 91 del 19 aprile 2016) recante la “*attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*” e, in particolare, l'art. 216 “*Disposizioni transitorie e di coordinamento*”, comma 27;

VISTO il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”;

VISTO il DM 161 del 10/08/2012, che abroga interamente l'art. 186 del D. Lgs. n. 152/2006 s.m.i. (ai sensi dell'art. 49 del DL n. 1 del 24/01/2012, “*Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività in tema di regolamentazione dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo*”).

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare DM n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

CONSIDERATO che il progetto Terzo Valico dei Giovi è inserito con la Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 “*Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche*” e s.m.i. tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale nell'ambito dei corridoi ferroviari per le Regioni Liguria e Piemonte; il progetto del Terzo Valico dei Giovi è stato successivamente confermato con la Delibera CIPE del 6 aprile 2006, n.130/06 recante “*Rivisitazione programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001)*” nell'ambito del

Corridoio Plurimodale Tirrenico – Nord Europa, Sistemi ferroviari, Asse ferroviario Ventimiglia – Genova – Novara – Milano (Sempione);

CONSIDERATO che l'intervento inoltre è ricompreso nelle opere previste dall'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 06/03/2002 tra il Governo e la Regione Liguria e l'11/04/2003 con la Regione Piemonte;

PRESO ATTO che:

- con la Delibera n.78/2003 del 29/09/2003 il CIPE ha approvato, ai sensi dell'art.3 del D.Lgs.n.190/2002 e s.m.i., con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare del Terzo Valico dei Giovi;
- con la Delibera n.80/06 del 29/03/2006 il CIPE ha approvato, ai sensi dell'art.4 del D.Lgs.n.190/2002 e s.m.i., con prescrizioni e raccomandazioni il progetto definitivo del Terzo Valico dei Giovi;

VISTA

- la Delibera n.101/2009 del 06/11/2009 con la quale il CIPE ha assegnato i contributi per la realizzazione di un primo lotto costruttivo non funzionale della "Linea AV/AC Genova - Milano: Terzo Valico dei Giovi" ed ha autorizzato la RFI, in qualità di soggetto aggiudicatore, a procedere alla contrattualizzazione dell'opera intera per lotti successivi costruttivi non funzionali, impegnativi per le parti nei limiti dei rispettivi finanziamenti che si renderanno effettivamente disponibili a carico della finanza pubblica;
- la Delibera n.84/2010 del 18/11/2010 con la quale il CIPE ha autorizzato l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi, come individuati nella tabella 1 della presa d'atto, della "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi";
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2013-18482 del 02/08/2013 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione – Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'art.185, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al progetto esecutivo "Linea ferroviaria AV/AC Milano – Genova "Terzo Valico dei Giovi", Lotto 1 – 1° Stralcio cantierizzazione";
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2014-21283 del 27/06/2014 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione – Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'art.185, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al progetto esecutivo "Linea ferroviaria AV/AC Milano – Genova "Terzo Valico dei Giovi", Lotto 1;
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2014-35438 del 30/10/2014 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione – Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'art.185, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al progetto esecutivo "Linea ferroviaria AV/AC Milano – Genova "Terzo Valico dei Giovi", Lotto 2;
- con la Determina Direttoriale prot.n. DVA-2015-0000401 del 9/11/2015 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di Variante Tecnica, ai sensi dell'art.169, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al "Progetto Tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi - "By Pass" di collegamento tra Galleria Campasso e Interconnessione di Voltri;
- con la Determina Direttoriale prot.n. DVA-2015-0000490 del 30/12/2015 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione – Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'art.185, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al progetto "Linea Ferroviaria AV/AC Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi". 2° stralcio cantierizzazione";
- con la Determina Direttoriale prot.n. DVA-2016-0000013 del 21/01/2016 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione – Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'art.185, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al progetto esecutivo "Linea Ferroviaria AV/AC Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi". Aggiornamento progetto esecutivo Cantieri, Campi base e Opere";
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2016-0000475 del 29/12/2016 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione – Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'art.185, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al progetto esecutivo "Linea ferroviaria AV/AC Milano – Genova "Terzo Valico dei Giovi", Lotto 3;
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2017-0000233 del 01/08/2017 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione

Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'art.185, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al Progetto Esecutivo "Adeguamento Via Chiaravagna"

- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2017-0000234 del 01/08/2017 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'art.185, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al Progetto Esecutivo della Pista di cantiere OP02 "Galleria Artificiale Pozzolo e Trincee di Approccio"
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2018-0000236 del 23/05/2018 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione – Fase 2, svolta ai sensi dei commi 6 e 7, dell'art. 185, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. sui lavori eseguiti nell'ambito del Progetto Esecutivo della Linea Ferroviaria AV/AC Milano-Genova. "Terzo Valico dei Giovi" – Lotto 1.
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2018-0000246 del 25/05/2018 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione – Fase 2, svolta ai sensi dei commi 6 e 7, dell'art. 185, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. sui lavori eseguiti nell'ambito del Progetto Esecutivo della Linea Ferroviaria AV/AC Milano-Genova. "Terzo Valico dei Giovi" – Lotto 2.

PRESO ATTO

- della richiesta presentata dalla Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, nota prot.n.189 del 05/03/2018, acquisita al prot. DVA-5874 del 12/03/2018, per l'avvio della procedura di verifica ai sensi dell' ex art 169 comma 4, del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i. concernente la variante alla progettazione definitiva relativa alla rilocalizzazione di un fabbricato tecnologico (FA91) in corrispondenza del Bivio Fegino dove la nuova linea AV/AC si innesta sulle linee esistenti,;
- che la Direzione con nota prot.n.0006154/DVA del 14/03/2018 acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (Commissione) con prot.n.0001049/CTVA in data 14/03/2018 ha trasmesso alla Commissione la documentazione progettuale ai fini dell'avvio delle attività istruttorie di competenza

ESAMINATA la documentazione progettuale della variante al Progetto Definitivo che si compone di una serie di elaborati forniti dalla Società RFI S.p.A. relativamente a:

- Localizzazione e ottimizzazioni progettuali del fabbricato FA91 – Fabbricato PJ2 Doppio Bivio Fegino;
- Piazzale di servizio afferente l'imbocco sud della Galleria Campasso (WBS IN91) in cui il fabbricato FA91 sarà rilocalizzato e ove, nelle attuali fasi di lavoro, è installato il cantiere CA14 – Fegino – Cantiere COL2 funzionale alla realizzazione della Galleria Campasso/Valico

PRESO ATTO di quanto emerso durante la Riunione tecnica avvenuta in data 14/06/2018;

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

- in data 27/03/2013 con nota prot.n.PPM/AP/AP/GP/746 il Consorzio COCIV ha presentato il piano di utilizzo dei materiali di scavo relativo al progetto Tratta AV/AC "Terzo Valico dei Giovi" Lotti 1 e 2 ai fini dell'approvazione ai sensi del D.M.n.161/2012 e dell'art. 185 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;
- con il parere n.1349 del 04/10/2013 la Commissione ha approvato ai sensi del D.M.n.161/2012 il piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo per il "Terzo Valico dei Giovi" Lotti 1 e 2;
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2013-24380 del 24/10/2013 il Direttore Generale della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha emesso il provvedimento di approvazione del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo per il "Terzo Valico dei Giovi" Lotti 1 e 2;
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2014-38413 del 20/11/2014 il Direttore Generale della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha emesso il provvedimento di approvazione relativo alla verifica di ottemperanza alla prescrizione n.3 della Determina Direttoriale prot.n.DVA-2013-24380 del 24/10/2013 di approvazione del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo Lotti 1 e 2; con tale determina inoltre è stato approvato ai sensi del DM 161/2012 l'aggiornamento del piano di utilizzo delle

parti variate riguardanti i nuovi siti cui destinare i materiali da scavo nella Regione Liguria nonché l'aggiornamento del piano di utilizzo per i siti della Regione Liguria e Piemonte relativamente alla rimodulazione delle quantità "origine-destinazione", dei reimpieghi dei materiali di scavo all'interno dell'opera e delle operazioni di normale pratica industriale;

- in data 19/01/2015 con nota DVA-2015-1552 la Direzione ha trasmesso alla Commissione una richiesta di parere sulla corretta attuazione del Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M.n.161/2012; la richiesta scaturisce dalla nota prot.n.98790 del 28/1/2014 acquisita con prot.n.DVA-2014-35237 del 29/10/2014 con la quale la Provincia di Alessandria ha segnalato delle irregolarità sulle attività di conferimento dei materiali di scavo della Finestra Castagnola presso il cantiere CBP3; per tali irregolarità la Direzione ha richiesto all'ARPA Piemonte di verificare quanto rappresentato dalla Provincia di Alessandria e di comunicarne gli eventuali esiti; l'ARPA Piemonte ha risposto in data 12/12/2014 con nota prot.n.104151 acquisita con prot.n.DVA-2014-41119 del 15/12/2014;
- con il parere n.1740 del 06/03/2015 la Commissione ha espresso il proprio parere in merito alla significatività degli impatti ambientali determinati dalle modifiche apportate al piano di utilizzo approvato sia in termini di quantitativi di materiale di scavo trasportato al sito CBP3 e sia in termini di variazione del percorso utilizzato per il trasporto di tale materiale;
- con nota prot.n.DVA-2015-10241 del 16/04/2015 la Direzione ha comunicato al Consorzio COCIV gli esiti istruttori di cui al parere n.1740 del 06/03/2014;
- con il parere n.1859 del 01/09/2015 la Commissione ha approvato l'aggiornamento del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo della Tratta A.V./A.C. "Terzo Valico dei Giovi" approvato con le determinate sopraccitate;
- con la Determina Direttoriale prot.n. DVADEC/325/2015 del 16/09/2015 la Direzione ha emesso il provvedimento di approvazione dell'aggiornamento del piano di utilizzo;
- con la Determina Direttoriale prot.n. DVA_DEC_2016-0000079 del 11/03/2016 la Direzione ha emesso il provvedimento di chiarimenti richiesti da COCIV relativamente alle prescrizioni n. 1 e 5 della Determina Direttoriale prot.n. DVADEC/325/2015 del 16/09/2015.
- con il parere n.1859 del 01/09/2015 la Commissione ha approvato l'aggiornamento del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo della Tratta A.V./A.C. "Terzo Valico dei Giovi" approvato con le determinate sopraccitate;
- con il parere n.2530 del 20/10/2016 la Commissione ha approvato l'aggiornamento del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo della Tratta A.V./A.C. "Terzo Valico dei Giovi";
- con la Determina Direttoriale prot.n. DVA_DEC_2017-0000309 del 31/10/2017 la Direzione ha emesso il provvedimento di approvazione dell'aggiornamento del piano di utilizzo;

PRESO ATTO che è stato recentemente presentato all'Osservatorio Ambientale e successivamente trasmesso per i seguiti di competenza alla Commissione VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, un Aggiornamento al Piano di Utilizzo Terre, denominato "Protocollo per la determinazione dell'amianto totale per il Terzo Valico Ferroviario dei Giovi in ottemperanza a quanto prescritto dalla DVADEC -2015- 325 del 16/09/2015". Il documento è stato redatto dal Gruppo di Lavoro Gestione Rischio Amianto, avente come coordinatore Regione Piemonte, e composto da Regione Liguria, Arpa Piemonte, Arpa Liguria, Istituto Superiore di Sanità, Città Metropolitana di Genova, Provincia di Alessandria. Il documento è stato inoltre già approvato dallo stesso Osservatorio Ambientale nella seduta del 25/10/2018.

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

1. RICHIAMI SINTETICI DELL'OPERA

La Linea ferroviaria AV/AC Milano - Genova Terzo Valico dei Giovi si inquadra nel riassetto delle comunicazioni ferroviarie tra Liguria, Piemonte e Lombardia, contestualmente a quello del Nodo di Genova. L'ambito territoriale interessato dalla linea ferroviaria è quello delle province di Genova e di Alessandria, rispettivamente nei comuni di Genova, Ceranesi, Campomorone e Ronco Scrivia (Provincia di Genova), Fraconalto, Voltaggio, Arquata Scrivia, Gavi Ligure, Serravalle Scrivia, Novi Ligure, Pozzolo Formigaro e Tortona (Provincia di Alessandria).

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

Detto corridoio sinteticamente comprende:

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

Il tracciato e le opere di linea

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In prosecuzione, la linea presenta un tratto in galleria (Campasso) a doppio binario con un successivo breve tratto all'aperto comprendente uno scatolare per l'attraversamento del Rio Trasta, per poi imboccare la galleria del Terzo Valico, il cui primo tratto è un camerone per il passaggio dall'interasse binari di 4,00 m (galleria a doppio binario) a 35,00 m (galleria a due canne). Anche nel tratto finale verso nord la galleria presenta un camerone per il passaggio dall'interasse di 35,00 m (galleria a due canne) all'interasse di 9,00 m (galleria a

doppio binario) presente all'aperto nella zona di Libarna per fare spazio al binario di precedenza del Posto di comunicazione. In questo tratto, la galleria del Terzo Valico prevede quattro finestre di accesso intermedio, sia per motivi costruttivi, sia di sicurezza.

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

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

La tratta in esame si estende per 7,7 km circa a partire dal P.C. Libarna fino alla piana di Novi Ligure dove esce allo scoperto. In questa estesa la nuova linea si trova quasi interamente in galleria (Galleria di Serravalle lunga 7094 m). Il Posto di Comunicazione di Libarna ubicato al km 28+849 (asse P.C.) è realizzato nel tratto all'aperto compreso tra la galleria di Valico e la galleria Serravalle; esso è costituito da tre binari, due dei quali di corsa ed uno centrale di precedenza (con modulo di 750 m) posti ad interasse di m 4,50.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nella progettazione di "shunt" di Torino sono state affrontate le problematiche relative alle notevoli interferenze con viabilità, canali, la linea ferroviaria Novi – Pozzolo e con la discarica di rifiuti urbani solidi e il depuratore in prossimità dell'innesto sulla linea storica, adattando adeguate soluzioni tecniche per la risoluzione delle stesse. Nei tratti prima e dopo la galleria artificiale, sia sul binario pari che sul binario dispari, la linea si sviluppa in trincea, in parte tra muri a U.

Interconnessione Terzo Valico - Voltri

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

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

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

Raccordo Tecnico III Valico – Novi Ligure

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

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

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

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

Nuove viabilità e adeguamenti viari

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

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

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

Sul territorio Piemontese sono previsti prevalentemente adeguamenti della viabilità esistente.

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

Interventi di riqualifica ambientale

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

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

2. MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE

La variante progettuale riguarda, rispetto a quanto attualmente approvato:

1. Localizzazione e ottimizzazioni progettuali del fabbricato FA91 – Fabbricato PJ2 Doppio Bivio Fegino;
2. Piazzale di servizio afferente l'imbocco sud della Galleria Campasso (WBS IN91) in cui il fabbricato FA91 sarà rilocalizzato e ove, nelle attuali fasi di lavoro, è installato il cantiere CA14 – Fegino – Cantiere COL2 funzionale alla realizzazione della Galleria Campasso/Valico.

In particolare, gli interventi sopra citati rientrano tra quelli previsti nell'ambito della Variante per la modifica del Piano del Ferro del Bivio Fegino e Rilocalizzazione FA 91 in cui sono previste adeguamenti progettuali delle seguenti opere: Trincea da pk. -0+333,00 a pk. 0+437,00 (WBS TR11), Viabilità di accesso al piano a raso (IN1F) e Fabbricato Antincendio (FA1G).

Le motivazioni che hanno indotto a modificare la localizzazione del fabbricato denominato FA91 e al conseguente aggiornamento progettuale del piazzale afferente l'imbocco sud della galleria Campasso (compresa la trincea ferroviaria a sud dello stesso) riguardano la necessità di migliorare le modalità di accesso al fabbricato stesso in termini di sicurezza e rapidità di intervento degli operatori.

Il fabbricato nella nuova posizione è infatti servito direttamente dalla viabilità ed è facilmente accessibile.

Il proponente nella documentazione presentata, specifica che *"in ragione di quanto sopra RFI con nota protocollo RFI-DIN-LAV/A0011/P/2015/000/0506 ha dato mandato al Consorzio COCIV di procedere alla modifica progettuale in oggetto"*.

Il proponente sottolinea inoltre che le *"modifiche introdotte sono ubicate all'interno del corridoio urbanistico di riferimento dell'opera così come approvato in sede di Progettazione Definitiva."*

3. DESCRIZIONE DELLA VARIANTE PROGETTUALE

Come già premesso, gli elementi progettuali oggetto di variante sono relativi a:

A. Localizzazione e ottimizzazioni progettuali del fabbricato FA91 – Fabbricato PJ2 Doppio Bivio Fegino;

B. Piazzale di servizio afferente l'Imbocco sud della Galleria Campasso (WBS IN91) in cui il fabbricato FA91 sarà rilocalizzato e ove, nelle attuali fasi di lavoro, è installato il cantiere CA14 – Fegino – Cantiere COL2 funzionale alla realizzazione della Galleria Campasso/Valico.

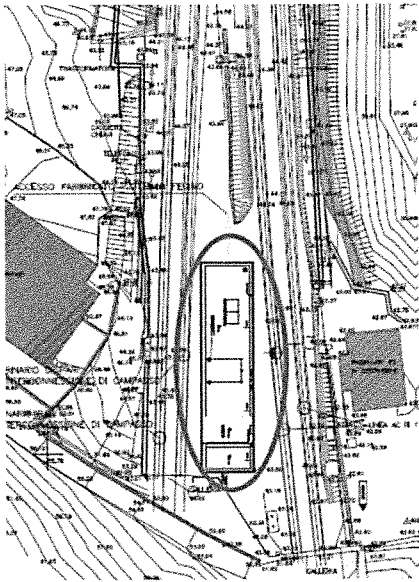
Specificatamente tali interventi rientrano tra quelli previsti nell'ambito della Variante per la modifica del Piano del Ferro del Bivio Fegino e Rilocalizzazione FA 91 in cui sono previste adeguamenti progettuali anche delle seguenti opere: Trincea da pk. -0+333,00 a pk. 0+437,00 (WBS TR11), Viabilità di accesso al piano a raso (IN1F) e Fabbricato Antincendio (FA1G).

L'ambito territoriale di riferimento delle aree interessate dalla variante, ubicate sul versante destro del Torrente Polcevera ad ovest delle aree industriali esistenti e della linea storica.

A. Il fabbricato FA91- Fabbricato PJ2 Doppio Bivio Fegino

Il progetto autorizzato

Il fabbricato FA91, sito in località Fegino (Comune di Genova) nei pressi dell'area Doppio Bivio Fegino – Imbocco Galleria Campasso, ospita impianti elettromeccanici a servizio della tratta ferroviaria. Di seguito si riporta la localizzazione prevista nel progetto approvato.



Localizzazione (cerchiata in rosso) del fabbricato FA 91 nel progetto approvato.

Da un punto di vista architettonico, secondo quanto autorizzato e riportato nei documenti, “l'edificio, a forma rettangolare, presenta dimensioni in pianta di 33,4 x 7,10 m ed un'altezza di 16,60 m. Si sviluppa su tre piani fuori terra e risulta realizzato da una struttura ad ossatura portante in cemento armato, con pilastri fondati sul graticcio di travi di fondazione a “T rovescia”.

Il collegamento verticale dell'edificio è garantito da una scala in c.a. a soletta rampante, ubicata nella porzione di edificio esposta a sud. E' inoltre presente una seconda scala metallica in acciaio, posizionata all'esterno del fabbricato e in posizione opposta alla prima, che ne permette l'accesso a partire dal primo livello.

I solai dei piani, rispettivamente ubicati a quota -0,70m, +4,00m e 8,00 m, sono realizzati da solette piene in cemento armato, mentre il solaio di copertura, posto a quota +11,35 m, è costituito da lastre predalles prefabbricate con alleggerimento in polistirolo e getto integrativo realizzato in opera, di spessore pari a 5+20+5 cm. La copertura del nucleo scala-montacarichi (montacarichi di portata 2400 daN) presenta lo stesso sistema costruttivo della copertura a quota +11,35 m, con solaio di spessore complessivo pari a 20 cm.

Entrambe le coperture, di tipo piano ($p= 2\%$), sono completate da un cordolo perimetrale di altezza 75 cm. Le stesse sono aggettanti 72 cm dal filo della facciata.”

Da un punto di vista distributivo:

- al piano terra trovano ubicazione un locale gruppo elettrogeno, un locale MT, un locale batterie e un locale UPS/QGBT;
- al piano primo sono previsti un locale alimentazione BTS, un locale TLC, un locale BT e un corridoio di collegamento;
- al piano secondo sono ubicati un locale operatore, con annesso ripostiglio e servizio igienico, e un locale apparati I.S. STATICO TLC;

- in copertura sono posizionati i macchinari per l'impianto di condizionamento, nonché la passerella che collega il fabbricato al piazzale posto a sud dell'edificio.

Da un punto di vista tecnologico e costruttivo, *“l'involucro dell'edificio è costituito da muratura in cassa vuota dello spessore 35 cm, con finitura in tinteggiatura di colore grigio (RAL 9002) all'esterno e colore bianco (RAL 9016) all'interno.*

I serramenti esterni cechi sono realizzati in lega di alluminio rinforzata, con battenti sandwich e doppia lamiera, come indicato negli elaborati grafici. I serramenti si prevedono dotati di griglie di ventilazione a persiana e rete antitopo.

Le finestre, anch'esse in struttura di lega rinforzata e dotate di vetro antisfondamento e rete esterna antitopo in acciaio, presentano apertura a vasistas con gancio. I serramenti e tutte le opere in ferro saranno realizzati in colore blu (RAL 5005).

Le tramezzature interne sono rifinite con intonaco civile e successiva tinteggiatura. In base alla loro ubicazione la tinteggiatura sarà realizzata a tempera o lavabile, di colore bianco (RAL 9016). Il solo locale per servizio igienico sarà rifinito con un rivestimento in piastrelle di maiolica, per un'altezza di 180 cm. Tutti i locali saranno dotati di zoccolino in gres o pvc. I pavimenti si prevedono realizzati con sistema flottante in materiale incombustibile e antiacido (h sottopavimento 50/70cm), con finitura in piastrelle di gres, gres antiacido e ceramica smaltata monocottura, in base alla funzione del locale.”

Il progetto in variante

Rispetto a quanto autorizzato, il fabbricato FA91, presenta le medesime funzioni ma localizzazione differente. Esso infatti sarà localizzato nel piazzale antistante l'imbocco sud della Galleria Campasso, essendo traslato di circa 550 m verso nord rispetto alla posizione prevista nel progetto attualmente autorizzato.

L'edificio, sempre a pianta rettangolare, presenta dimensioni leggermente differenti. La pianta avrà dimensioni di 38,47 x 7,30 m mentre l'altezza sarà di 15,90 m. Si sviluppa su tre piani fuori terra e risulta realizzato da una struttura portante in cemento armato con pilastri fondati sul graticcio di travi di fondazione a “T rovescia”. La fondazione poggia su un magrone “di pulizia” dello spessore di 15 cm. Sono inoltre presenti setti in cemento armato dello spessore di 25 cm, posti in corrispondenza del vano scala e del vano montacarichi.

Il collegamento verticale dell'edificio si realizza di una scala in c.a. a soletta rampante, ubicata nella porzione di edificio esposta a sud. In adiacenza alla scala è previsto l'alloggiamento del montacarichi (portata 2400 daN), localizzato all'interno di apposito vano.

E' inoltre presente una seconda scala metallica di sicurezza, posizionata all'esterno del fabbricato, in adiacenza alla porzione esposta a nord.

I solai dei piani, rispettivamente ubicati a quota -0,70m, +3,30m e 7,30 m, sono realizzati da solette piene in cemento armato, mentre il solaio di copertura, posto a quota +11,30 m, è costituito da lastre predalles prefabbricate con alleggerimento in polistirolo e getto integrativo realizzato in opera, di spessore complessivo pari a 30 cm. La copertura del nucleo scala-montacarichi presenta lo stesso sistema costruttivo della copertura a quota +15,90 m, con solaio di spessore complessivo pari 20 cm.

Entrambe le coperture, di tipo piano (p= 2%), sono completate da un cordolo perimetrale di altezza 75 cm (spessore 15 cm). Questi ultimi due solai sono aggettanti 80 cm dal filo della facciata.

Da un punto di vista distributivo:

- al piano terra trovano ubicazione un locale UPS/QGBT, un locale batterie, un locale MT e un locale GE;
- al piano primo sono previsti un locale BT-BOMB.AI/centraline BA-CDZ, un locale TLC, un locale alimentazione BTS e un corridoio di collegamento;
- al piano secondo sono ubicati un locale apparati I.S. STATICO TLC, un locale operatore con annesso ripostiglio e servizio igienico.
- in copertura sono invece localizzati i macchinari per l'impianto di condizionamento.

Da un punto di vista tecnologico e costruttivo, "L'involucro dell'edificio si prevede realizzato in muratura a cassavuota in laterizi forati, dello spessore complessivo di 40 cm, con finitura in malta cementizia tinteggiata al quarzoplastico, di colore grigio (RAL 9002) all'esterno e bianco (RAL 9016) all'interno.

I serramenti esterni cechi, antisasso e con apertura antipanico a maniglione verso l'esterno, sono realizzati da un controtelaio fisso perimetrale in lamiera di acciaio zincato pressopiegata completa di zanche murate, e da battenti in doppia lamiera piana (spessore 12/10 mm), completi di irrigidimenti interni, come indicato negli elaborati grafici. I serramenti, preverniciati a polveri con finitura semilucida, sono inoltre dotati di griglie di ventilazione con alette a gelosia fisse (passo 50 mm), rete antitopo e pannello di filtro estraibile posizionato in basso.

I serramenti esterni per finestre isolate, previsti in alluminio anodizzato e dotate di vetro stratificato antisfondamento e rete esterna antitopo in acciaio, presentano apertura a vasistas manuale. Si realizzano di un controtelaio in lamiera di acciaio zincato pressopiegata completo di zanche a murare, da un telaio esterno fisso e da un telaio interno portavetro, entrambi in profilo di alluminio sagomato.

I serramenti e tutte le opere in ferro saranno realizzati in colore blu (RAL 5005).

Le tramezzature interne sono rifinite con intonaco civile e successiva tinteggiatura. In base alla loro ubicazione la tinteggiatura sarà realizzata a tempera o lavabile, in entrambi i casi di colore bianco (RAL 9016). In funzione del tipo di locale si prevede anche l'eventuale impiego di intonaco civile tinteggiato a tempera con zoccolatura antiacido di altezza 1 m. Tutti i locali saranno dotati di zoccolino in gres o pvc, come dettagliato negli elaborati di progetto.

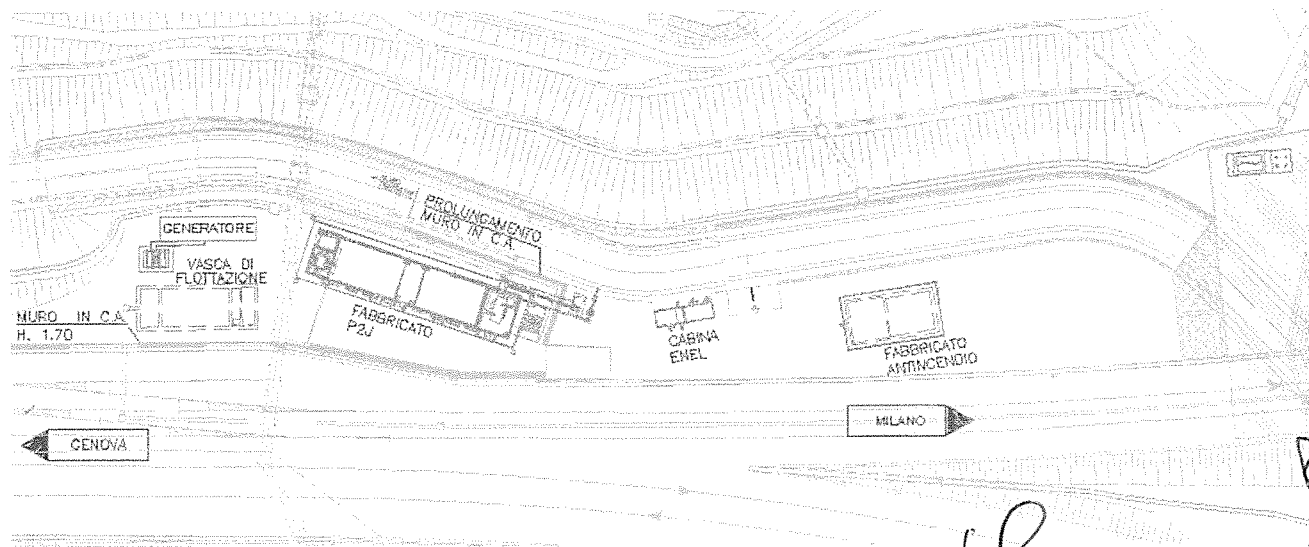
I pavimenti sono realizzati con sistema flottante in materiale incombustibile e antiacido (h sottopavimento 70cm) e con finitura in piastrelle di gres o gres grigio antiacido, in base alla funzione del locale.

Al piano terra del fabbricato si prevede la realizzazione di un marciapiede pavimentato in malta bituminosa (spessore 4 cm) poggiato su massetto in calcestruzzo (spessore 10 cm). Lo stesso marciapiede si completa di cordolo perimetrale in calcestruzzo armato vibrato di dimensione 12X25 cm, poggiato su un letto di malta cementizia.

B. Piazzale IN91

Il progetto autorizzato

Come si evince dalla documentazione agli atti, nel progetto approvato il Piazzale IN91 antistante l'imbocco sud della Galleria Campasso non prevedeva la presenza del fabbricato FA91 e il Fabbricato Antincendio FA1G era ubicato in posizione baricentrica rispetto allo sviluppo longitudinale del piazzale. Il piazzale aveva uno sviluppo in lunghezza di circa 200 m.



Sistemazione piazzale

All'interno del piazzale sono ubicati:

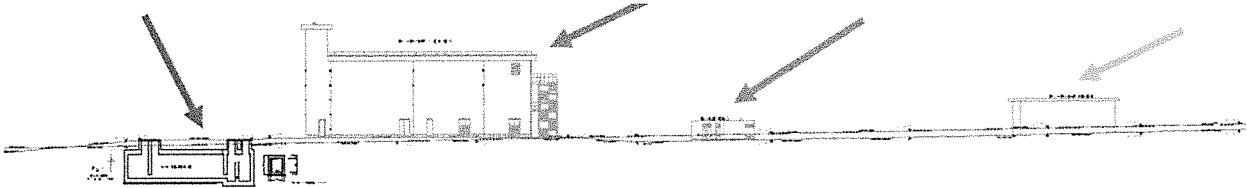
- Generatore;
- Vasca di flottazione;
- Cabina ENEL di adeguate dimensioni per garantire l'installazione delle apparecchiature per la fase definitiva;
- Fabbricato Antincendio.

Il progetto in variante

Nell'immagine che segue si riporta uno stralcio planimetrico della sistemazione del piazzale afferente l'imbocco sud della Galleria Campasso nella soluzione della variante con la previsione localizzativa del fabbricato FA91 e la conseguente rimodulazione degli spazi e dei manufatti.

All'interno del piazzale sono ubicati:

- Generatore;
- Vasca di flottazione;
- Cabina ENEL di adeguate dimensioni per garantire l'installazione delle apparecchiature per la fase definitiva;
- Fabbricato Antincendio.



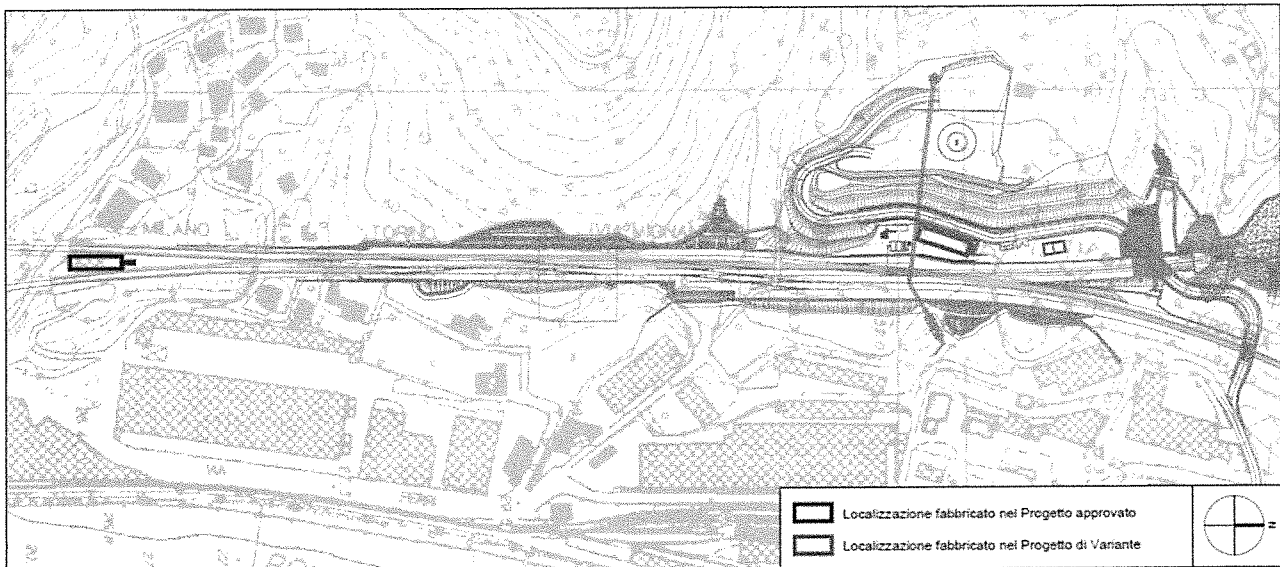
Nella sezione sono ben visibili gli edifici FA91 e FA1G evidenziati rispettivamente con freccia verde e arancione. In rosso è indicata la Vasca di Flottazione interrata e in azzurro il fabbricato ENEL.

Le principali modifiche riguardano:

- La posizione del fabbricato FA 91;
- Lo spostamento del fabbricato FA1G verso nord;
- Adeguamento della viabilità INIF di accesso al piano a raso.

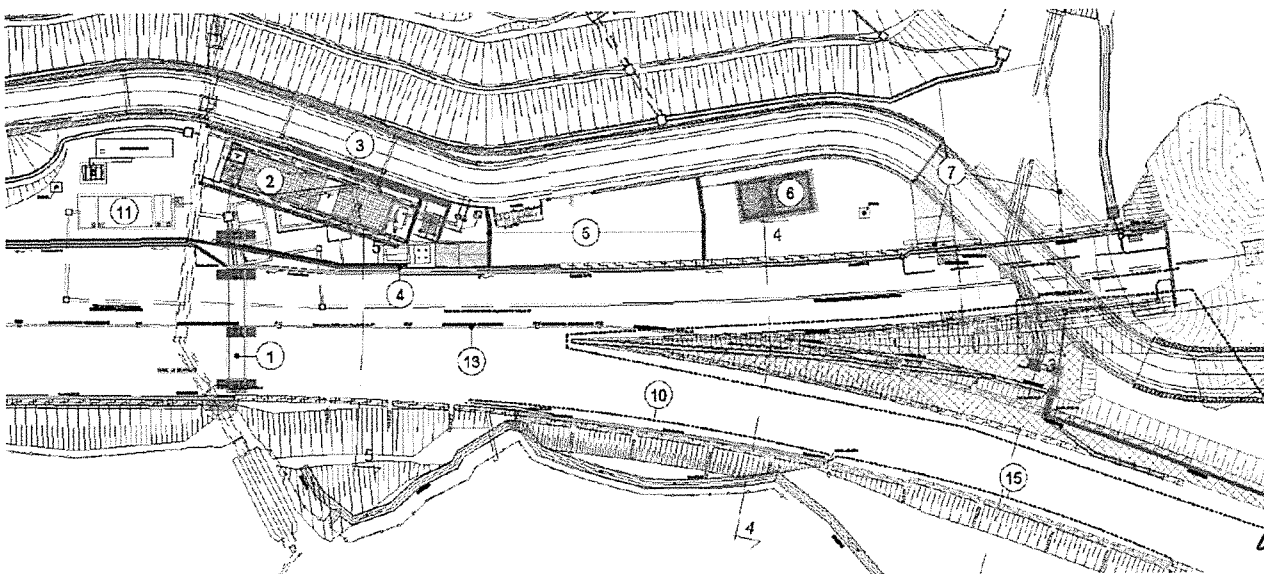
4. VALUTAZIONI SULLE OPERE IN VARIANTE

Dal punto di vista localizzativo, il fabbricato FA91 sarà ubicato 550 m più a nord rispetto alla posizione prevista nel progetto attualmente autorizzato, come mostrato nell'immagine seguente:



Localizzazione del fabbricato nel Progetto approvato (in blu) e nel Progetto in variante (in rosso).

Dal punto di vista architettonico e dimensionale, l'edificio presenta dimensioni in pianta di 33,4 x 7,10 m ed un'altezza di 16,60 m nella configurazione del progetto autorizzato, mentre nel caso del Progetto in Variante esso ha dimensioni di 38,47 x 7,30 m ed un'altezza di 15,90 m.



Confronto tra progetto approvato (blu) e progetto in variante (rosso)

Nell'immagine soprastante, estrapolata dalla documentazione agli atti, si riporta la sovrapposizione tra la configurazione approvata (in blu) e quella in variante (in rosso). Il Proponente evidenzia "come la principale modifica, in termini di volume fuori terra aggiunto, è quella relativa alla localizzazione del fabbricato FA91 descritto nel dettaglio nel paragrafo precedente. Il Fabbricato Antincendio FA1G, che viene spostato verso nord, mantiene dimensioni equivalenti a quelle previste nel progetto approvato. Si sottolinea che le dimensioni complessive del piazzale non variano rispetto a quanto attualmente autorizzato. [...] questo ambito di intervento ospita attualmente il cantiere COL 2 di servizio allo scavo della Galleria Campasso e della galleria di Valico, pertanto le modifiche proposte interferiscono con aree già comunque interessate sia dalla fase di cantiere che nella fase di esercizio dell'opera così come approvata in sede di Progetto Definitivo."

Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the left and several initials and smaller signatures on the right.

Dal punto di vista della volumetria di scavo, il complesso delle varianti descritte non genera variazioni sostanziali rispetto a quelle originariamente previste, in quanto la tipologia di opere è sostanzialmente invariata nella soluzione approvata e in quella in variante.

Dal punto di vista dell'impatto paesaggistico, il complesso degli interventi in variante non determina modifiche sostanziali. In particolare, si evince in riferimento al fabbricato FA 91, come le due soluzioni progettuali presentano altezze complessive equivalenti. Il progetto in variante ha una pianta leggermente più lunga (5 m in più del progetto approvato). L'unico elemento aggiuntivo del progetto in variante è rappresentato dalla presenza della scala antincendio esterna. Come espresso dal Proponente, tale elemento, anche se non presente nel progetto approvato, *"si ritiene che possa essere assorbito in termini visuali e percettivi dalla valenza tecnologica del piazzale (IN91) che sarà localizzato in fregio alla nuova linea prima che essa imbocchi la galleria Campasso."*

Invece, per quanto riguarda il nuovo assetto del piazzale, così come previsto dalla variante, l'unico elemento di novità rispetto a quanto approvato è rappresentato dall'edificio FA91.

Resta fermo il fatto che l'area avrà, come già previsto, una valenza esclusivamente tecnologica a pieno servizio della nuova infrastruttura. In tal senso, come enunciato dai documenti agli atti, *"si ritiene che, in ragione del fatto che le dimensioni del piazzale sono identiche nelle due soluzioni, non sussistano elementi di incompatibilità paesaggistica nel layout derivante dalla soluzione in variante."*

5. CONCLUSIONI

Il Proponente ha operato un confronto in merito agli impatti generati tra la soluzione autorizzata e quella in variante.

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

Si può ritenere che le modifiche apportate dal complesso delle varianti non determinino, in genere, impatti di natura differente, per tipologia e intensità, da quelli del Progetto autorizzato.

Tale considerazione deriva dal fatto che le opere modificate sono per lo più di natura puntuale, inserite all'interno del corridoio di riferimento del Progetto Definitivo approvato e quindi, non interessano sistemi territoriali, ambientali e paesaggistici differenti rispetto a quanto analizzato nel PD.

Nel complesso inoltre si può ritenere che le varianti non modifichino il quadro complessivo della compatibilità ambientale e paesaggistica dell'opera, già accertato con le autorizzazioni ambientali e paesaggistiche acquisite precedentemente.

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

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

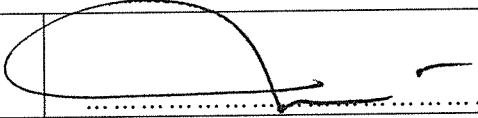
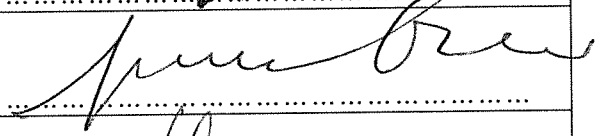
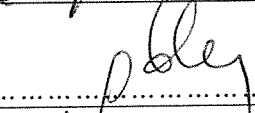
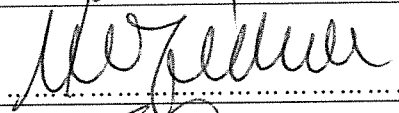
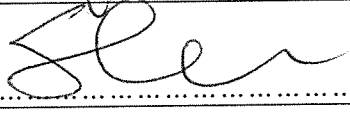
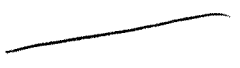
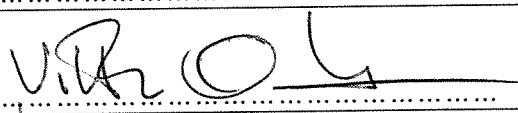
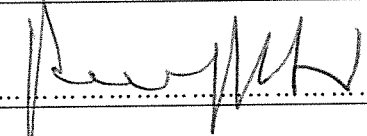
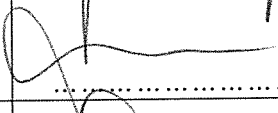
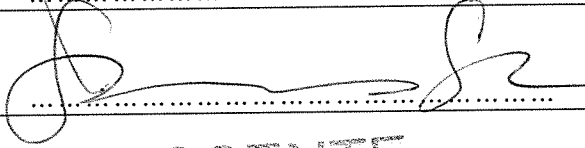

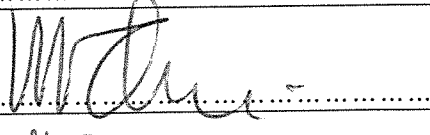

sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso ex art. 169 perché sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore la proposta di *" Variante Rilocalizzazione Fabbricato Tecnologico FA91"*.

Con le seguenti prescrizioni:


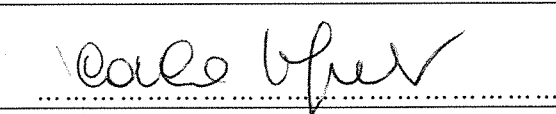
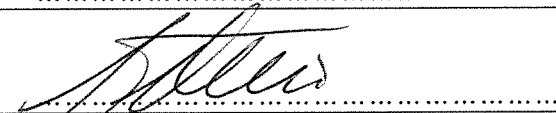
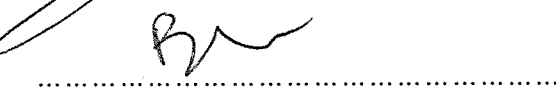
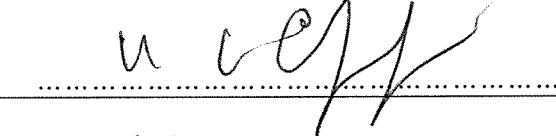

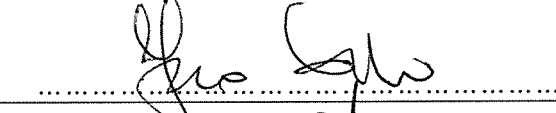
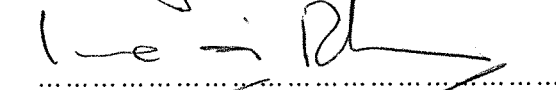
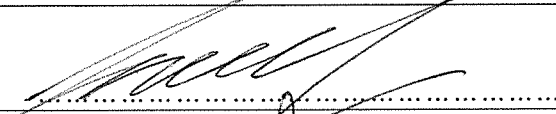
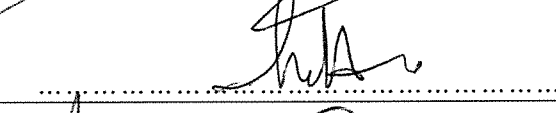
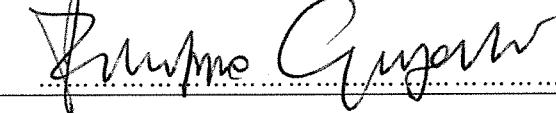
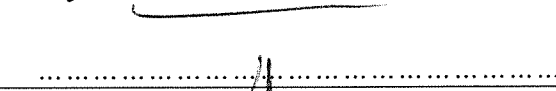
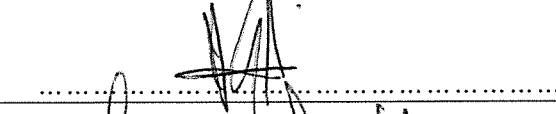

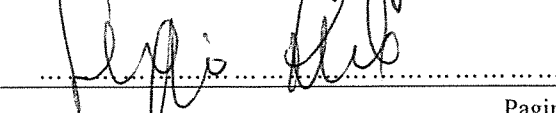
1. Si provveda ad aggiornare le attività di monitoraggio in seguito all'esecuzione delle opere in variante o di anomalie che possono emergere dalle misure dei parametri ambientali;

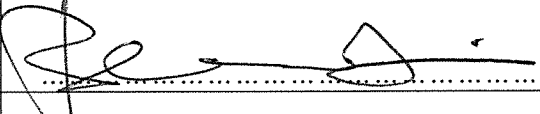
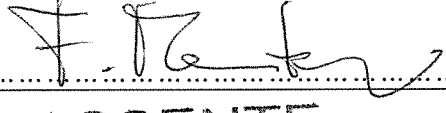

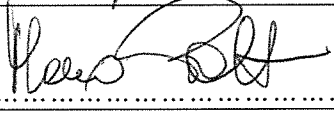
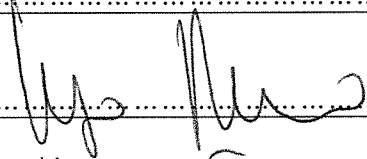
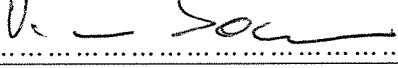
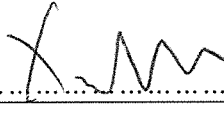
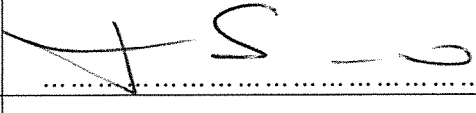
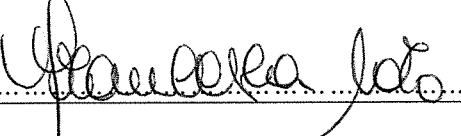

2. Sia anticipata, per quanto possibile, la realizzazione di quelle opere di mitigazione ambientale nei cantieri rispetto al completamento dell'infrastruttura.
3. La dismissione delle opere provvisionali e la successiva rinaturazione delle aree sia completata entro la chiusura dei lavori.

Ente vigilante: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	ASSENTE
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including initials like 'S', 'V', 'K', 'NC', 'FA', and 'N'.

Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	

Arch. Salvatore Lo Nardo	..... ASSENTE
Arch. Bortolo Mainardi	..... .....
Avv. Michele Mauceri	..... Michele Mauceri
Ing. Arturo Luca Montanelli	..... ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	..... .....
Ing. Santi Muscarà	..... ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	..... .....
Ing. Mauro Patti	..... .....
Cons. Roberto Proietti	..... ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	..... .....
Dott. Vincenzo Sacco	..... .....
Avv. Xavier Santiapichi	..... .....
Dott. Paolo Saraceno	..... .....
Dott. Franco Secchieri	..... ASSENTE
Arch. Francesca Soro	..... .....
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	..... .....
Ing. Roberto Viviani	..... ASSENTE