

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



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

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

Art.169 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i.

REALIZZAZIONE NUOVO CAVALCAFERROVIA STRADA SAVONESA - IV150-IR1L0-IR1M0

Relazione tecnica generale art. 20 Allegato XXI D.Lgs n. 163/2006

GENERAL CONTRACTOR	DIRETTORE DEI LAVORI
Consorzio Cociv Ing. N. Meistero	

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
A 3 0 1	0 0	D	C V	R G	I M 0 0 0 0	0 3 9	A

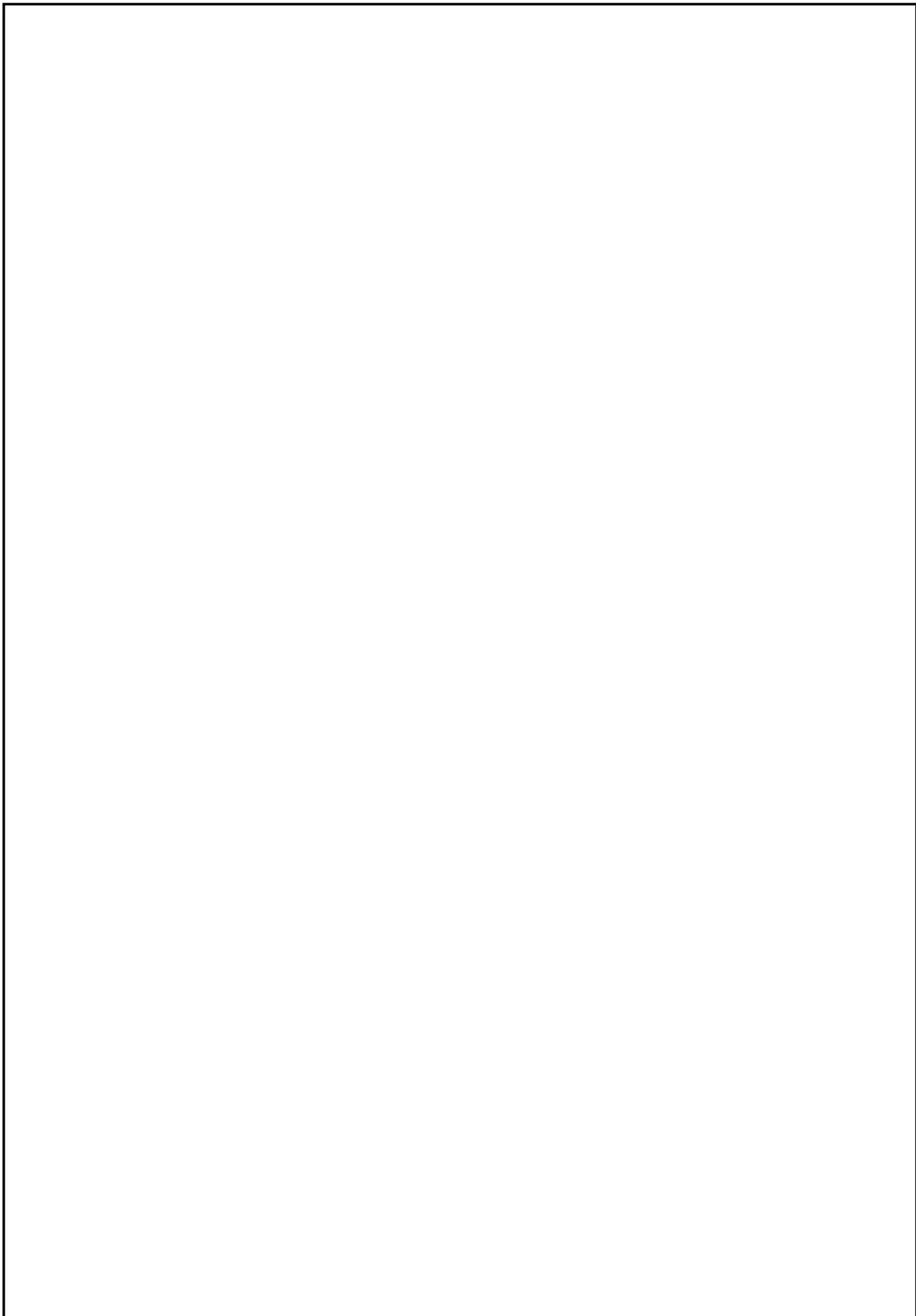
Progettazione :

Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Progettista Integratore	Data	IL PROGETTISTA
A00	Prima Emissione	AI <i>[Signature]</i>	24/09/2019	COCIV	24/09/2019	A. Mancarella <i>[Signature]</i>	24/09/2019	 Consorzio Collegamenti Integrati Veloci Dott. Ing. Aldo Mancarella Ordine Ingegneri Prov. TO n. 6271 R

n. Elab.:

File: A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC

CUP: F81H92000000008



<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 
	<p>A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale</p> <p style="text-align: right;">Foglio 3 di 59</p>

INDICE

1.	PREMESSA	5
2.	LA NATURA E LE MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE	9
3.	I CONTENUTI DELLA RELAZIONE	12
4.	QUADRO NORMATIVO	12
5.	LA VARIANTE PROGETTUALE	16
5.1.	Localizzazione degli interventi	16
5.2.	IRIL Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato est)	17
5.2.1.	Descrizione progetto approvato	17
5.2.1.	Descrizione progetto in variante e Confronto tra progetto approvato e variante	18
5.3.	Cavalcaferrovia IV15.....	19
5.3.1.	Descrizione progetto approvato	19
5.3.2.	Descrizione progetto in variante e Confronto tra progetto approvato e variante	21
5.4.	IR1M Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato ovest)	23
5.4.1.	Descrizione progetto approvato	23
5.4.2.	Descrizione progetto in variante e Confronto tra progetto approvato e variante	24
5.5.	La gestione dei materiali	25
6.	GLI ELEMENTI PER L' ATTESTAZIONE DELLA COMPATIBILITÁ' AMBIENTALE E PAESAGGISTICA DELLA VARIANTE	26
6.1.	Il contesto territoriale e ambientale di riferimento	26
6.2.	Le indicazioni della pianificazione territoriale.....	26
6.2.1.	La pianificazione paesistica – Piano Paesaggistico Regionale.....	26
6.2.2.	Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Alessandria.....	35
6.2.3.	Il Piano Regolatore Generale del comune di Tortona	42
6.2.4.	Il sistema dei vincoli ambientali.....	43
6.3.	Quadro di confronto degli impatti	45
6.3.1.	IR1L - Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato est).....	45
6.3.2.	IV15 - Cavalcaferrovia	50
6.3.3.	IR1M - Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato ovest)	53
7.	CONCLUSIONI.....	58
8.	ALLEGATI GRAFICI	59

<p>GENERAL CONTRACTOR</p>  <p>CODIV Consorzio Collegamenti Integrati Veloci</p>	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	
	<p>A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale</p>	<p>Foglio 4 di 59</p>

ALLEGATI GRAFICI

1. Planimetria di Progetto Definitivo approvato;
2. Planimetria Progetto Definitivo Variante;
3. Planimetria di sovrapposizione Progetto Approvato – Progetto Variante;
4. Inquadramento su foto aerea;
5. Carta dei vincoli paesaggistici.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale	Foglio 5 di 59

1. PREMESSA

Nell'ambito del progetto esecutivo della linea ferroviaria della Tratta AV/AC Milano - Genova – Terzo Valico dei Giovi, dal km 44+229 al km 52+980, e delle relative viabilità interferenti, la presente relazione riguarda il tratto della Deviazione Strada Interporto Rivalta Scrivia (Categoria D1 urbana di scorrimento D.M. 05/11/2001) e delle opere ad essa inerenti relative allo scavalco della Nuova Linea AV/AC Milano – Genova alla prog. 49+247.

La realizzazione del nuovo cavalcaferrovia era già prevista nel progetto Definitivo approvato con Delibera CIPE 80/2006. A causa delle condizioni di evidente stato di degrado del manufatto esistente l'amministrazione del Comune di Tortona ha richiesto a RFI l'anticipazione degli interventi di ricostruzione. Al fine di consentirne la costruzione in presenza dell'esercizio ferroviario, non ancora dismesso, è stato necessario apportare alcune modifiche progettuali sia alle opere sia alla cantierizzazione delle stesse.

Il progetto riguarda il nuovo sovrappasso e le relative 2 rampe d'approccio (est ed ovest).

L'intervento è suddiviso in 3 WBS:

- IR1L (adeguamento rampa ad est);
- IR1M (adeguamento rampa ad ovest);
- IV15 (nuova opera di scavalco).

La strada in oggetto è ubicata nei pressi dell'Interporto di Arquata - Scrivia.

L'intervento ha per oggetto la realizzazione di un nuovo cavalcaferrovia in affiancamento a quello esistente, l'opera di progetto è posizionata parallelamente all'esistente e traslata di circa 35 m alla prog. 49+239,860 della Nuova Linea di progetto.

Lo sviluppo totale del tratto di strada in esame è pari a 920,96 m di cui circa 52 m relativi alla WBS IV15 dell'opera di scavalco, 375 m relativi alla rampa IR1L (lato est) e 493,96 m relativi alla rampa IR1M (lato ovest).

La strada di progetto per le dimensioni adottate è assimilabile alla Categoria D1 per le strade urbane di scorrimento veloce (D.M. 11/05/2001).

L'intervento si configura come adeguamento di una strada esistente ai sensi del DM del 22/04/2004.

La rampa sul lato est della Nuova Linea di progetto (IR1L) inizia in allineamento con la Strada Interporto Rivalta – Scrivia (lato SS 211), in corrispondenza dell'inizio della rampa alla prog. 0+020.00 (proseguendo verso il cavalcaferrovia) sulla sinistra si prevede l'innesto, mediante intersezione a raso di tipo a "T", della nuova strada di raccordo con la viabilità locale denominata "Case Adelle".

Per quanto concerne il collegamento con la zona “Case Adelle”, è stata prevista una nuova viabilità di circa 320 m con sezione stradale composta da due corsie per (una per senso di marcia) e larghezza complessiva di 7,00 m, la velocità di percorrenza prevista è di 40 km/h.

La rampa sul lato ovest della Nuova Linea di progetto (IR1M) partendo dal cavalcaferrovia di progetto termina in corrispondenza dell'intersezione con la zona dell'area attrezzata di Tortona (0+700).

Tale intersezione verrà adeguata realizzando isole spartitraffico ed una nuova e migliorata segnaletica orizzontale.

In particolare, relativamente all'intersezione in corrispondenza della fine della rampa di progetto IR1M, si prevedono il rifacimento del primo strato di pavimentazione (usura) e la riorganizzazione sia dell'accesso all'area attrezzata di Tortona (pk 0+675) che dell'intersezione con la viabilità locale (pk 0+718.92).

Il ricongiungimento a pari pendenza con la viabilità esistente determina la minima soggezione viaria nei punti di attacco, ove è prevista la riconformazione dell'incrocio, con isole spartitraffico, segnaletica orizzontale e verticale.

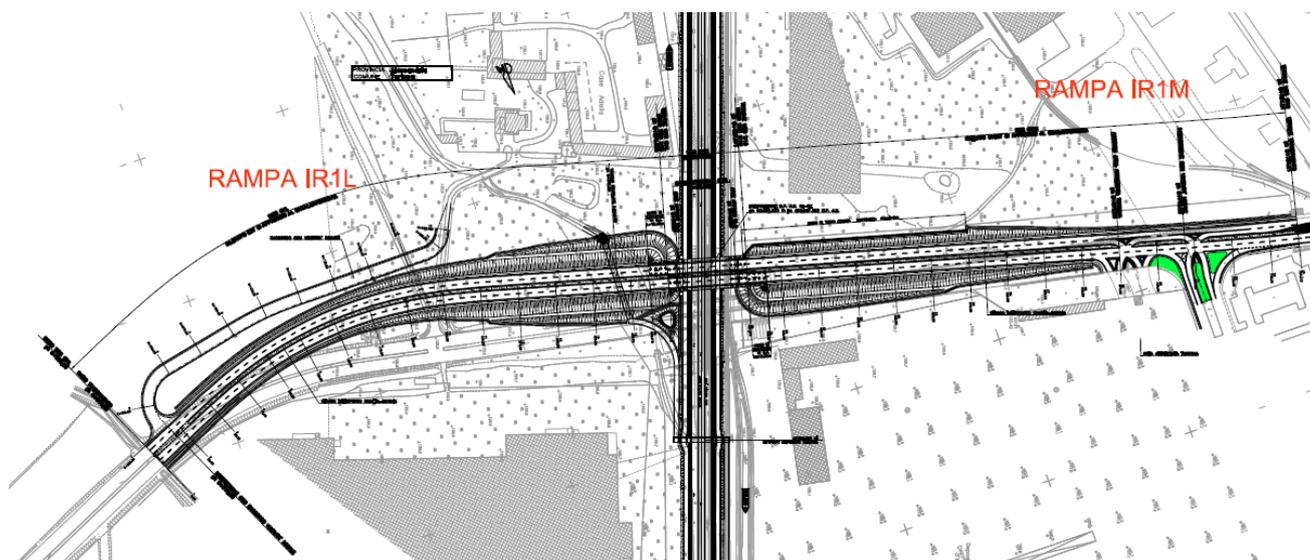


Figura 1 – Planimetria di progetto dell'intervento

L'opera di scavalco per la quale si rende necessaria la sostituzione con una nuova opera affiancata, collega allo stato attuale la viabilità locale lato Est e lato Ovest dell'attuale Linea AC nella zona dell'Interporto di Rivalta – Scrivia.

La viabilità esistente della strada di collegamento con l'Interporto risulta già corrispondente alla categoria D1 per le strade urbane di scorrimento prevista dal DM 05/11/2001, costituita quindi da due corsie per senso di marcia con larghezza di 3,25 m, banchina interna di 0,50 m e banchina esterna di 1,00 m.

Le due carreggiate sono separate da uno spartitraffico di 1,80 m e non risultano presenti marciapiedi pedonali.

Segue una esposizione fotografica della situazione attuale con riferimento alle singole WBS del progetto in essere. In particolare sono evidenziate un inquadramento d'insieme, l'innesto della rampa est IR1M, l'innesto della rampa ovest IR1L e l'opera di scavalco attuale.

Allo stato attuale le rampa presentano doppia carreggiata ciascuna di 8,00 m separate da cordolo di larghezza circa 1,80 m. Come osservabile dall'immagine non sono presenti dispositivi di ritenuta ai bordi del rilevato.



Figura 2 –Rampa Est attuale (Futura IR1L)



Figura 3 –Rampa Ovest attuale (Futura IR1M)



Figura 4 –Cavalcaferrovia attuale (Futuro IV16)

Sull'opera di scavalco esistente avviene un restringimento delle carreggiate che presentano una larghezza di circa 6,50 m con cordolo sullo spartitraffico.

Relativamente alle condizioni dell'opera esistente, questa si presenta in un evidente stato di degrado come osservabile dalle immagini seguenti:



Figura 5 – Opera esistente

GENERAL CONTRACTOR  Consortio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale	Foglio 9 di 59

2. LA NATURA E LE MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE

Le motivazioni della variante derivano dalla necessità di intervenire sull'opera in anticipo rispetto alla fasistica prevista del progetto definitivo approvato a causa delle attuali condizioni del manufatto esistente. Si è inoltre operata una leggera traslazione dell'opera e delle rampe di accesso per consentirne la realizzazione in accordo con le mutate condizioni (ordinanza Comunale per la circolazione sulla viabilità esistente, mutato assetto del territorio, ecc.).

Come osservabile dall'immagine seguente, l'ingombro del rilevato della rampa IR1M di progetto definitivo va ad inserirsi sul piazzale di un'area dell'interporto Rivalta Scrivia.



Figura 6 – Sovrapposizione progetto definitivo rampa IR1M su ortofoto

Qui sotto si riporta uno stralcio planimetrico di confronto; in colore verde il progetto Definitivo precedentemente approvato, in colore rosso la nuova configurazione planimetrica dell'intervento in oggetto; in colore arancio la nuova linea ferroviaria III Valico (trincea TR16 e rilevato RI19).

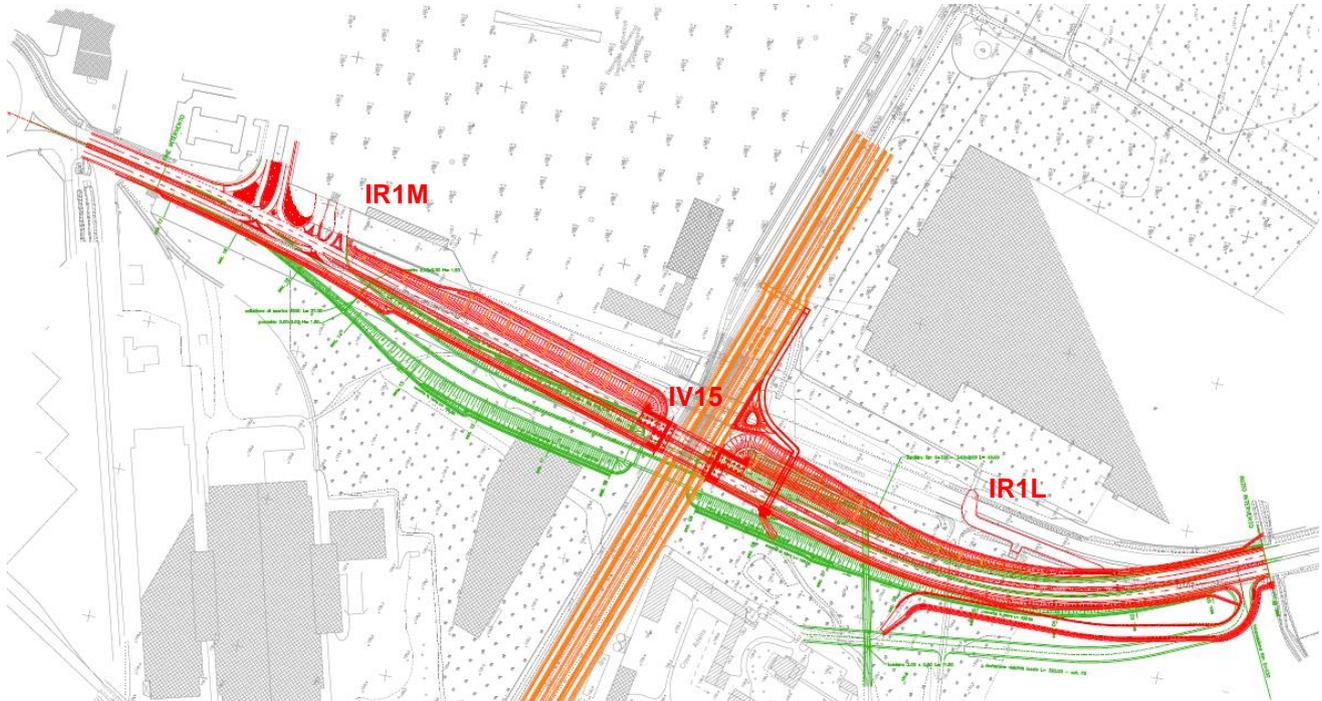


Figura 7 – Sovrapposizione progetto definitivo (in colore verde) e il progetto della nuova configurazione planimetrica (in colore rosso)

In linea con le modifiche planimetriche apportate in fase di progettazione è stato necessario inserire sul lato sud delle due rampe due muri in terra armata per garantire una distanza minima superiore a 3 m dalla recinzione dell'area privata (parzialmente impegnata nel PD).

Il tombino in corrispondenza della rampa IR1L nel PD era posizionato alla pk. 0+290 circa, in fase di progettazione esecutiva è stato delocalizzato alla pk. 0+340 circa per ottimizzare la deviazione del fosso esistente e mantenere l'esistente sotto la stradina di accesso alla rampa IR1L IV15. Il progetto del tombino e del canale, è stato effettuato per continuità idraulica con il tombino sotto la linea a PK 49+358, che è stato aumentato da Ø1500 a 3X2.

Con riferimento all'impalcato dell'IV15 le variazioni apportate rispetto al PD si riferiscono a:

- Larghezza marciapiede
- Spessore soletta collaborante
- Sollevamento impalcato in fase di manutenzione
- Interasse delle travi.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale	Foglio 11 di 59

Larghezza marciapiede

Nel progetto definitivo l'impalcato è stato previsto con una larghezza della singola carreggiata pari a 10,15 m, compreso di un marciapiede laterale di larghezza pari a 140 cm. Nel progetto esecutivo la larghezza dell'impalcato è stata portata a 10,25 m, con il marciapiede di larghezza pari a 1,50 m.

Spessore soletta collaborante

Nel progetto esecutivo lo spessore della soletta collaborante è previsto pari a 25 cm, con uno spessore della dalla inferiore pari a 5 cm. Nel progetto esecutivo tale spessore è stato portato a 32 cm (25 cm di soletta gettata + 7 cm di predalla) per garantire un'uniformità di spessore tra tutti i cavalcaferrovia e per consentire di ridurre l'incidenza della carpenteria metallica.

Sollevamento impalcato in fase di manutenzione

Nel progetto definitivo non risultano previste opere (né calcoli che diano risalto) atti a consentire il sollevamento dell'impalcato in fase di manutenzione. Nel progetto esecutivo sono state previste apposite selle metalliche sulle testate delle travi, che consentono il sollevamento in fase di manutenzione senza incidere direttamente sui trasversi di testata e sui relativi giunti bullonati.

Interasse delle travi

Nel progetto definitivo l'interasse delle travi è stato previsto pari a 3,75 m. Nel progetto esecutivo tale interdistanza è stata portata a 3,85 m (in uniformità con quanto previsto per i gli impalcati dell'IV 16 e IV 18).

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale	Foglio 12 di 59

3. I CONTENUTI DELLA RELAZIONE

La presente Relazione, conformemente a quanto prescritto dall'art. 20 dell'Allegato XXI, è articolata nelle seguenti parti:

- Inquadramento e descrizione delle modifiche apportate dalla variante (**cf. capitolo 5**);
- Ricostruzione della caratterizzazione ambientale dell'area coinvolta, con particolare riguardo alle componenti che potenzialmente potrebbero subire alterazioni dalla Variante; le argomentazioni condotte sulle potenziali ricadute ambientali sono di sostegno alle valutazioni in ordine alla compatibilità ambientale della Variante. Nell'ambito di questo tipo di analisi sono state predisposte valutazioni sia di natura ambientale sia di natura specificatamente paesaggistica (**cf. capitolo 6**).

Per una immediata rappresentazione grafica degli elementi rappresentativi della variante e del quadro territoriale e vincolistico di riferimento sono allegati alla presente i seguenti elaborati grafici:

- 1) Planimetria di Progetto Definitivo approvato;
- 2) Planimetria Progetto Definitivo Variante;
- 3) Planimetria di sovrapposizione Progetto Approvato – Progetto Variante;
- 4) Inquadramento su foto aerea;
- 5) Carta dei vincoli paesaggistici.

4. QUADRO NORMATIVO

La descrizione degli elementi progettuali di seguito riportata ha come obiettivo l'identificazione del tipo di interferenza, nell'accezione data e cioè come potenziale alterazione dello stato dei luoghi; se a ciò si associa anche la presenza di condizioni di vincolo, è stata riconosciuta anche l'esigenza di autorizzazione che rimanda a specifici enti competenti al rilascio.

In relazione ai vincoli presenti nel territorio coinvolto dal progetto, la verifica ha riguardato:

Per i Vincoli Paesaggistici

Codice dei beni culturali e del paesaggio - D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.

Beni culturali – Art. 10

Beni Paesaggistici

- *Art. 136 Immobili ed aree di notevole interesse pubblico;*
- *Art. 142 Aree tutelate per legge*

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale
	Foglio 13 di 59

- *b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;*
- *c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;*
- *f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;*
- *g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (norma abrogata, ora il riferimento è agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018);*
- *m) le zone di interesse archeologico.*
- **Art. 143 Piano paesaggistico**
 - *d) eventuale individuazione di ulteriori immobili od aree, di notevole interesse pubblico a termini dell'articolo 134, comma 1, lettera c), loro delimitazione e rappresentazione in scala idonea alla identificazione, nonché determinazione delle specifiche prescrizioni d'uso, a termini dell'articolo 138, comma 1;*
 - *e) individuazione di eventuali, ulteriori contesti, diversi da quelli indicati all'articolo 134, da sottoporre a specifiche misure di salvaguardia e di utilizzazione;*
- *Articolo 157 (Notifiche eseguite, elenchi compilati, provvedimenti e atti emessi ai sensi della normativa previgente).*

Decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31 Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata.

- **Principali normative regionali di riferimento in materia di paesaggio**

Deliberazione del Consiglio regionale 3 ottobre 2017, n. 233 – 35836 - Approvazione del piano paesaggistico regionale ai sensi della legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56 (Tutela ed uso del suolo).

Legge regionale 14 luglio 2009, n. 20 - Snellimento delle procedure in materia di edilizia e urbanistica.

Legge regionale 1 dicembre 2008, n. 32 - Provvedimenti urgenti di adeguamento al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137).

Legge regionale 16 giugno 2008, n. 14 - Norme per la valorizzazione del paesaggio.

GENERAL CONTRACTOR  Consortio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale
	Foglio 14 di 59

Legge regionale 10 novembre 2004, n. 33 - Disposizioni regionali per l'attuazione della sanatoria edilizia.

Legge regionale 3 aprile 1989, n. 20 - "Norme in materia di tutela di beni culturali, ambientali e paesistici" e successive modifiche ed integrazioni.

Legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56 - "Tutela ed uso del suolo" e successive modifiche ed integrazioni.

Per i vincoli di natura ambientale

Vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.L. 30 dicembre 1923, n. 3267 e R.D. 16 maggio 1926, n. 1126 (Approvazione del regolamento per l'applicazione del R.D. 30 dicembre 1923, n. 3267), disciplinato dalla:

- Legge regionale n. 45 del 09 agosto 1989 "Nuove norme per gli interventi da eseguire in terreni sottoposti a vincolo per scopi idrogeologici - Abrogazione legge regionale 12 agosto 1981, n. 27";
- Circolare del Presidente della Giunta regionale 31 agosto 2018, n. 3/AMB. Legge regionale 9 agosto 1989, n. 45 (Nuove norme per gli interventi da eseguire in terreni sottoposti a vincolo per scopi idrogeologici). Note interpretative e indicazioni procedurali.

Aree boscate:

D. Lgs 3 aprile 2018, n. 34 - Testo unico in materia di foreste e filiere forestali.

- Principali normative regionali di riferimento in materia forestale

Legge regionale n. 4 del 10 febbraio 2009 - Gestione e promozione economica delle foreste.

Decreto del Presidente della Giunta Regionale 20 settembre 2011 n. 8/R - Regolamento forestale di attuazione dell'articolo 13 della legge regionale 10 febbraio 2009, n. 4".

Decreto del Presidente della Giunta regionale 23 gennaio 2017, n. 2/R - Regolamento regionale recante: "Attuazione dell'articolo 3, comma 3 ter della legge regionale 10 febbraio 2009, n. 4".

Rete Natura 2000

- Direttiva 92/43/CEE "Habitat"
- Direttiva 2009/147/CE "Uccelli"

Il 14 dicembre 2018 la Commissione Europea ha approvato l'ultimo (dodicesimo) elenco aggiornato dei Siti di Importanza Comunitaria (SIC) per le tre regioni biogeografiche che interessano l'Italia, alpina, continentale e mediterranea rispettivamente con le Decisioni 2019/17/UE, 2019/18/UE e 2019/22/UE.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale	Foglio 15 di 59

Ai sensi dell'articolo 3, comma 3, del DM 17 ottobre 2007, le Zone di Protezione Speciale (ZPS) sono formalmente designate al momento della trasmissione dei dati alla Commissione Europea e, come stabilito dal DM dell'8 agosto 2014 (GU n. 217 del 18-9-2014), l'elenco aggiornato delle ZPS deve essere pubblicato sul sito internet del Ministero dell'Ambiente. L'ultima trasmissione della banca dati alla Commissione Europea è stata effettuata dal Ministero dell'Ambiente a dicembre 2017 (sito ftp://ftp.minambiente.it/PNM/Natura2000/TrasmissioneCE_dicembre2017/).

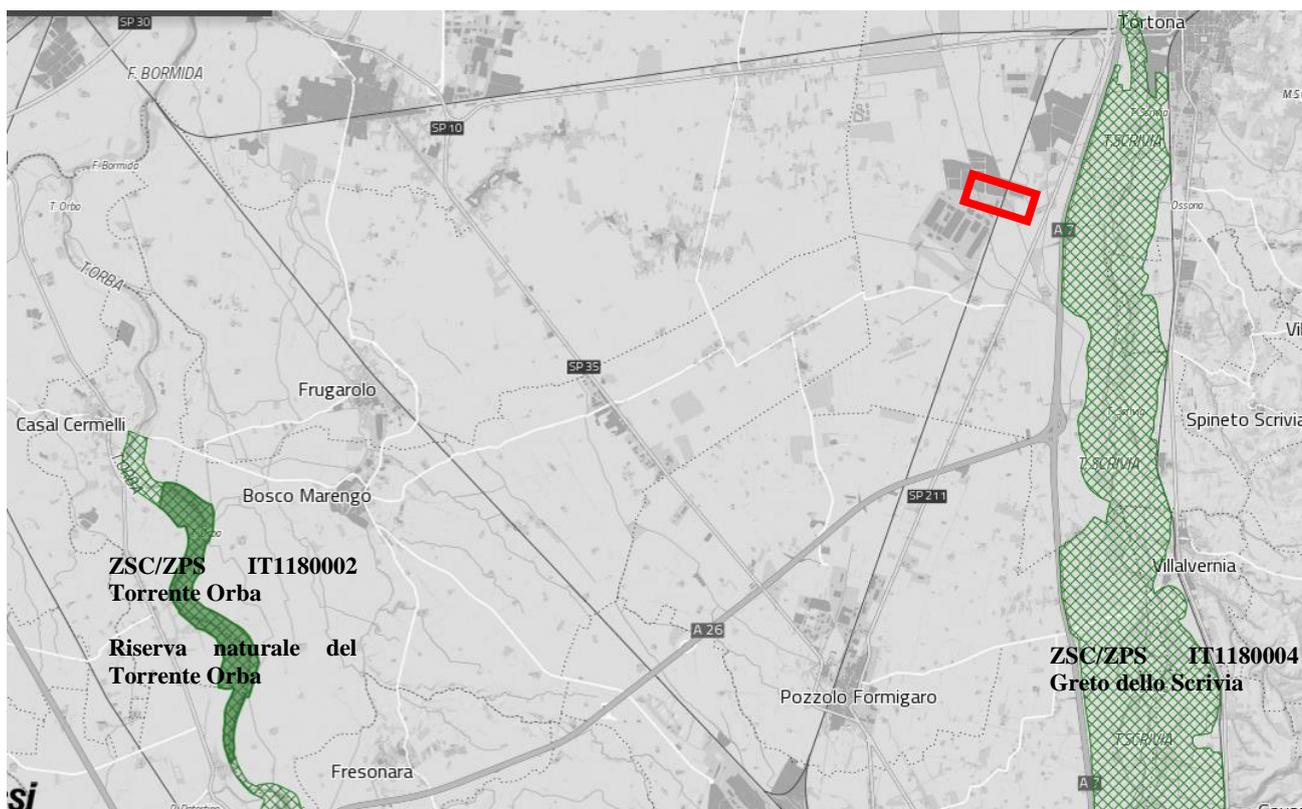


Figura 8 – Aree Protette e siti della Rete Ecologica Regionale (fonte: WebGis Osservatorio Biodiversità Regione Piemonte). In rosso l'ambito di intervento

Assetto idrogeologico e idraulico

- Piano per l'assetto idrogeologico (PAI) – bacino del fiume Scrivia.
- Piano di gestione del rischio alluvioni (PGRA);
- Piano di Tutela delle Acque (D.C.R. 117-10731 del 13 marzo 2007) e sua revisione del 2018 (D.G.R. 14 Dicembre 2018, n. 64-8118).

Demanio idrico ai sensi del R.D. 25 luglio 1904, n.523 disciplinato dalle varie Regione con specifiche leggi delega e circolari.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale

Foglio
16 di 59

5. LA VARIANTE PROGETTUALE

Come anticipato in premessa gli elementi progettuali oggetto di variante sono relativi a:

1. Modifiche progettuali del cavalcaferrovia Savonesa IV15 e delle relative rampe di approccio (IR1L e IR1M): la rilocalizzazione e la conseguente riprogettazione di queste opere non di linea ha determinato la necessità di adeguare le strutture agli attuali riferimenti normativi (DM 17/01/2018)
2. Lieve rilocalizzazione delle opere (cavalcaferrovia e rampe di accesso) rispetto al Progetto Definitivo per consentirne la realizzazione nelle nuove configurazioni di programma ed alle mutate condizioni territoriali (ordinanze Comunali sulla circolazione stradale sulla viabilità attuale, nuovo assetto territoriale, ecc.) come meglio descritto nei documenti specifici di progetto.

Gli interventi di cui sopra rientrano tra quelli previsti nell'ambito della *Variante per la modifica del cavalcaferrovia strada Savonesa e relative rampe di approccio (WBS IV15-IR1L-IR1M)*.

5.1. Localizzazione degli interventi

Nell'immagine che segue è riportato l'ambito territoriale di riferimento delle aree interessate dalla variante, ubicate nella zona industriale esistente di Rivalta Scrivia (Tortona) in corrispondenza del cavalcaferrovia della linea storica di strada Savonesa.

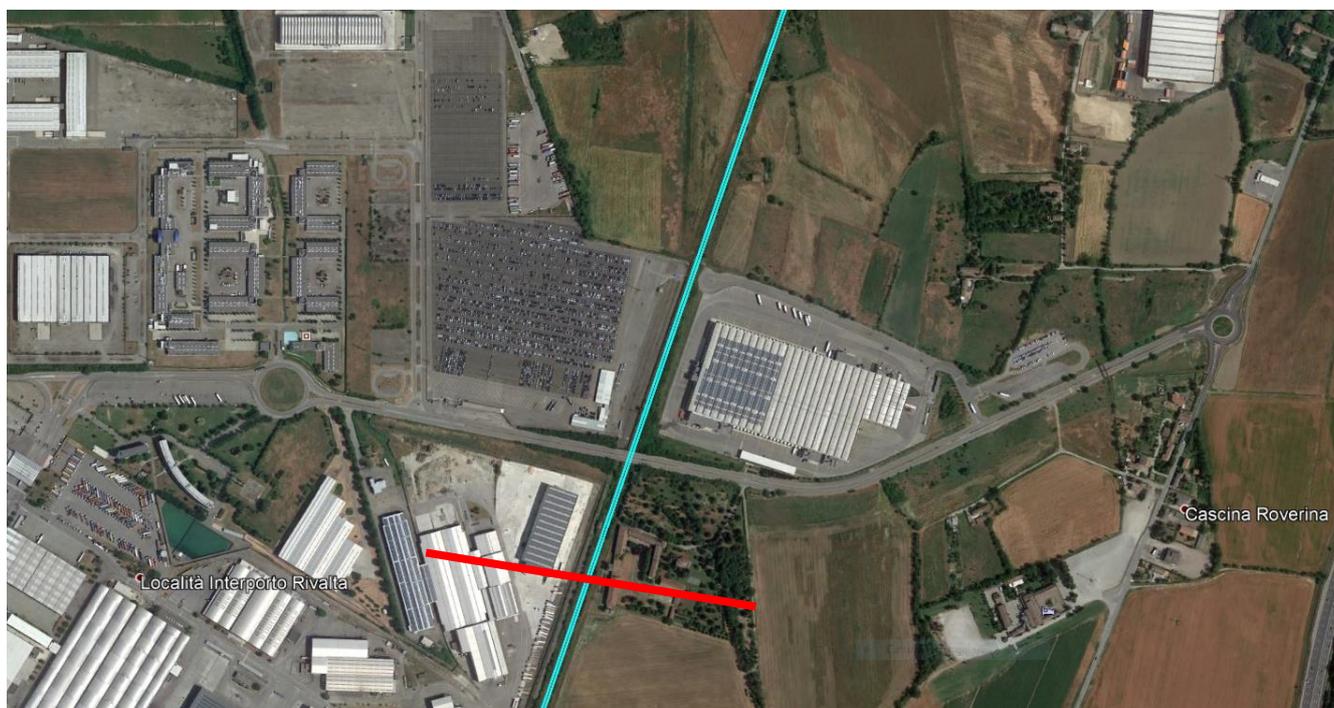


Figura 9 – Foto aerea. In colore azzurro la nuova linea AV/AC ed in rosso il cavalcaferrovia di strada Savonesa e relative rampe di approccio

5.2. IR1L Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato est)

5.2.1. Descrizione progetto approvato

La rampa di approccio al cavalcaferrovia ha inizio dall'attuale strada interporto Rivalta Scrivia (strada Savonesa) e termina nei pressi delle spalle del nuovo cavalcaferrovia. Di seguito la localizzazione prevista nel progetto approvato.

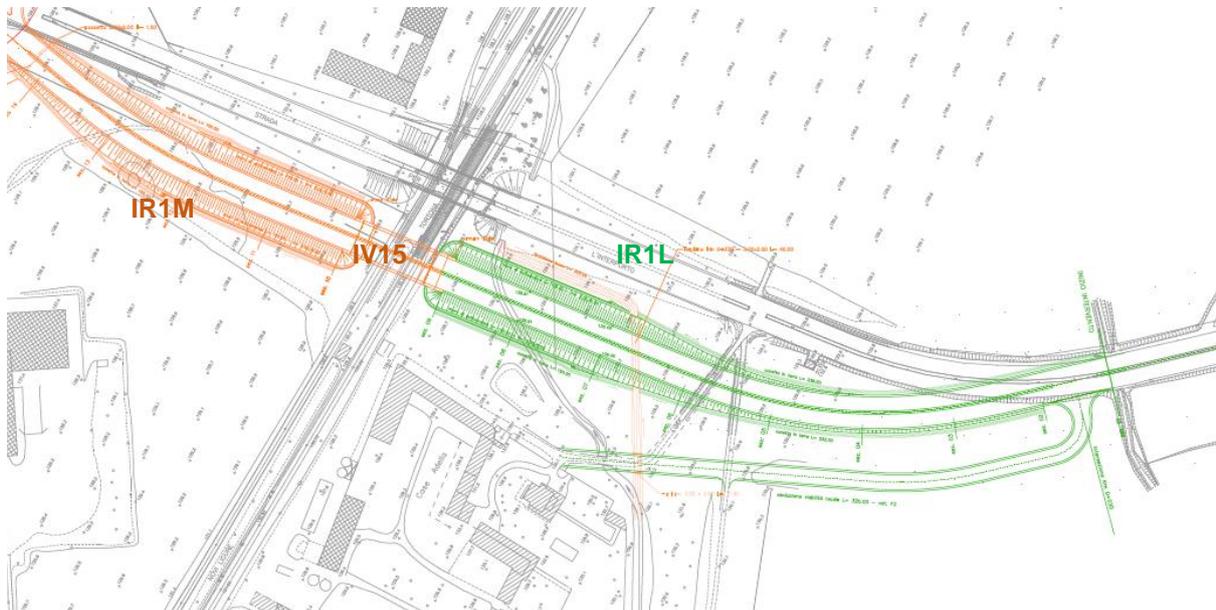


Figura 10 – Localizzazione della rampa di approccio IR1L nel progetto approvato (in colore verde)

5.2.1. *Descrizione progetto in variante e Confronto tra progetto approvato e variante*

La rampa di approccio al cavalcaferrovia rimane traslata di circa 15 m verso nord rispetto al progetto approvato. Come accennato in premessa per contenere il rilevato in approccio alle spalle del cavalcaferrovia è previsto un muro di contenimento in terra armata sul lato sud.

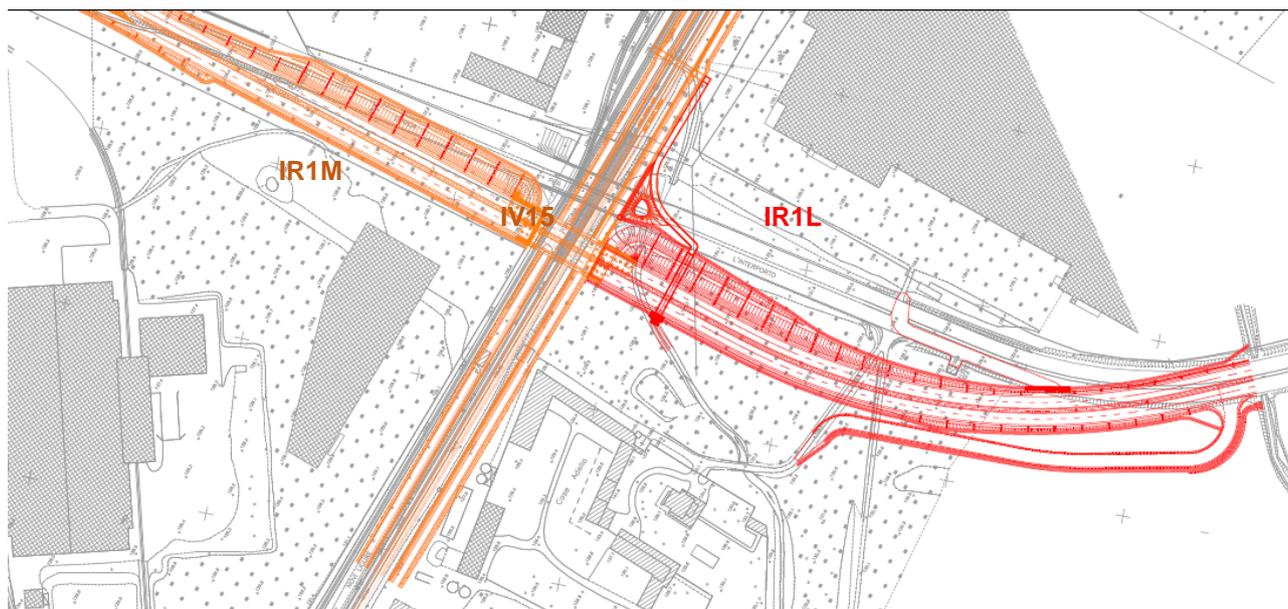


Figura 11 – Localizzazione della rampa di approccio IR1L nel progetto in variante (in colore rosso)

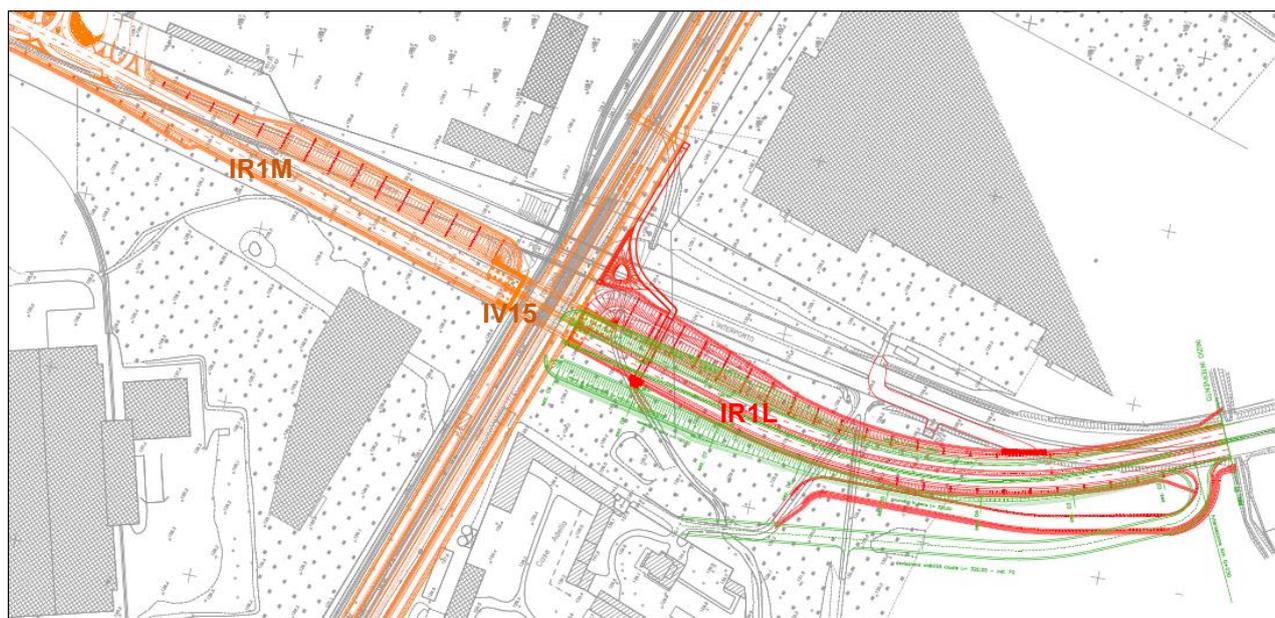


Figura 12 – Localizzazione della rampa di approccio IR1L nel progetto approvato (in colore verde) ed in variante (colore rosso)

5.3. Cavalcaferrovia IV15

5.3.1. Descrizione progetto approvato

Il cavalcaferrovia presenta una luce di 37 m ed è posizionato a sud rispetto all'attuale opera. La sezione trasversale presenta una larghezza di 20 m.

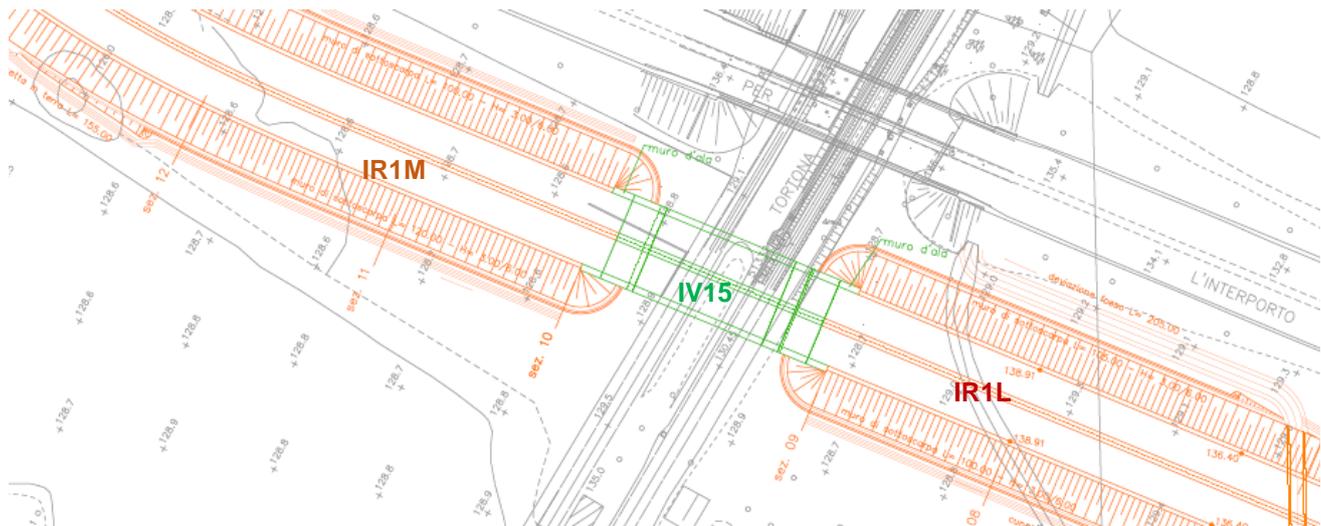


Figura 13 – Localizzazione del cavalcaferrovia IV15 nel progetto approvato (in colore verde)

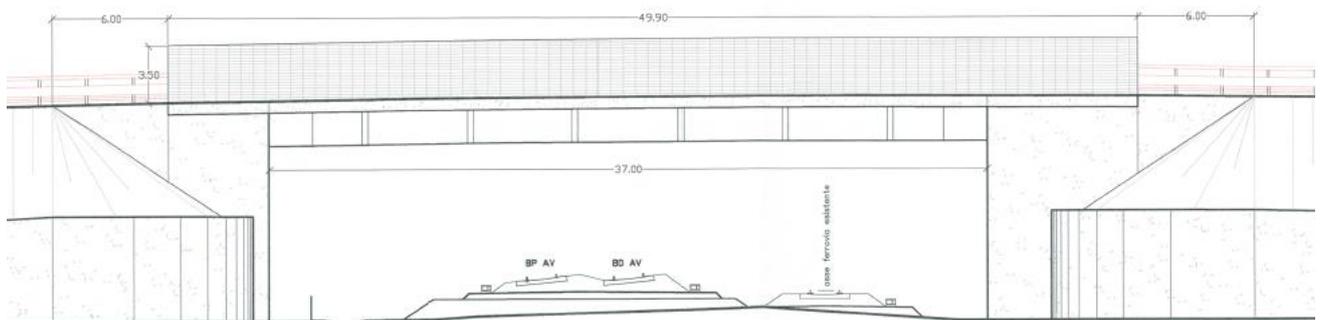


Figura 14 – Sezione longitudinale cavalcaferrovia IV15 nel progetto approvato

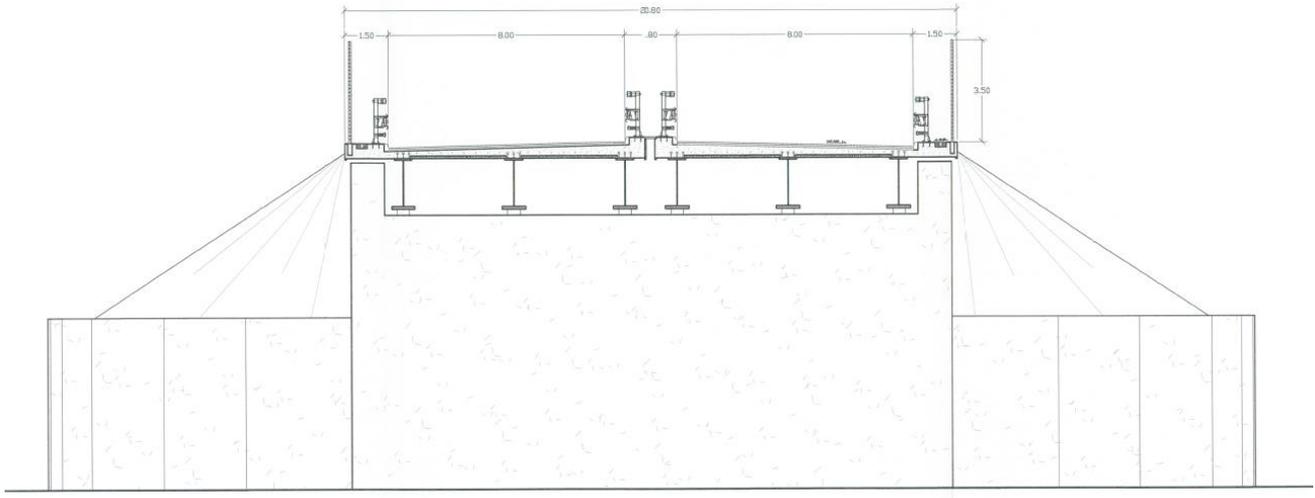


Figura 15 – Sezione trasversale cavalcaferrovia IV15 nel progetto approvato

5.3.2. Descrizione progetto in variante e Confronto tra progetto approvato e variante

Il cavalcaferrovia presenta una luce di 36.81 m ed è posizionato a sud rispetto all'attuale opera ma circa 15 m più a nord rispetto al progetto approvato. La sezione trasversale presenta una larghezza di 20,80 m.

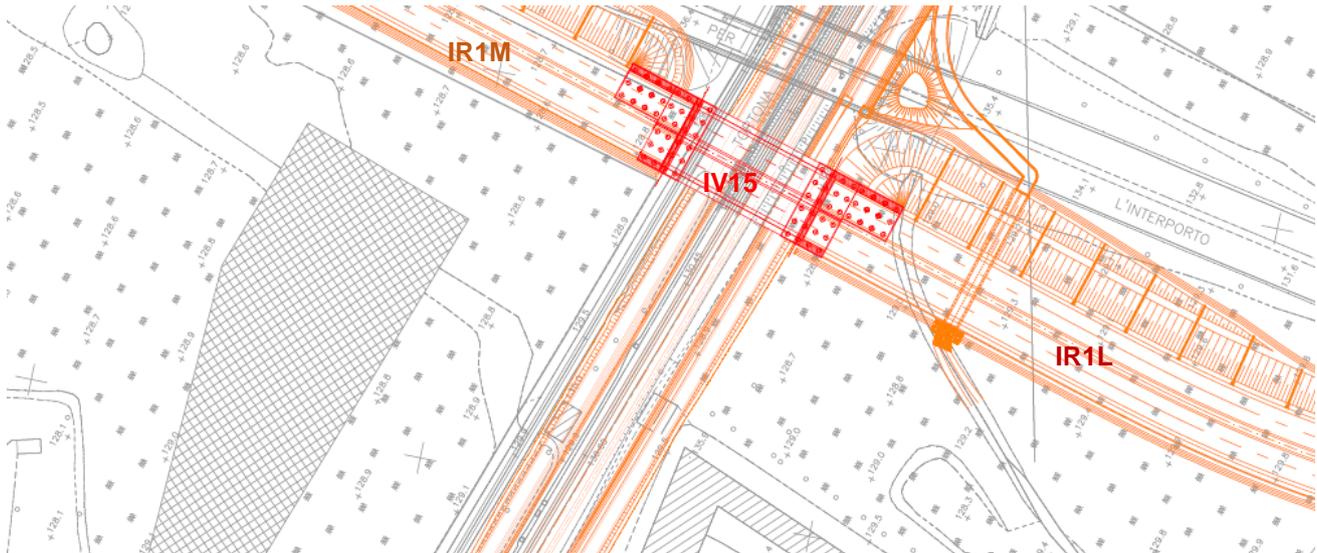


Figura 16 – Localizzazione del cavalcaferrovia IV15 nel progetto in variante (in colore rosso)

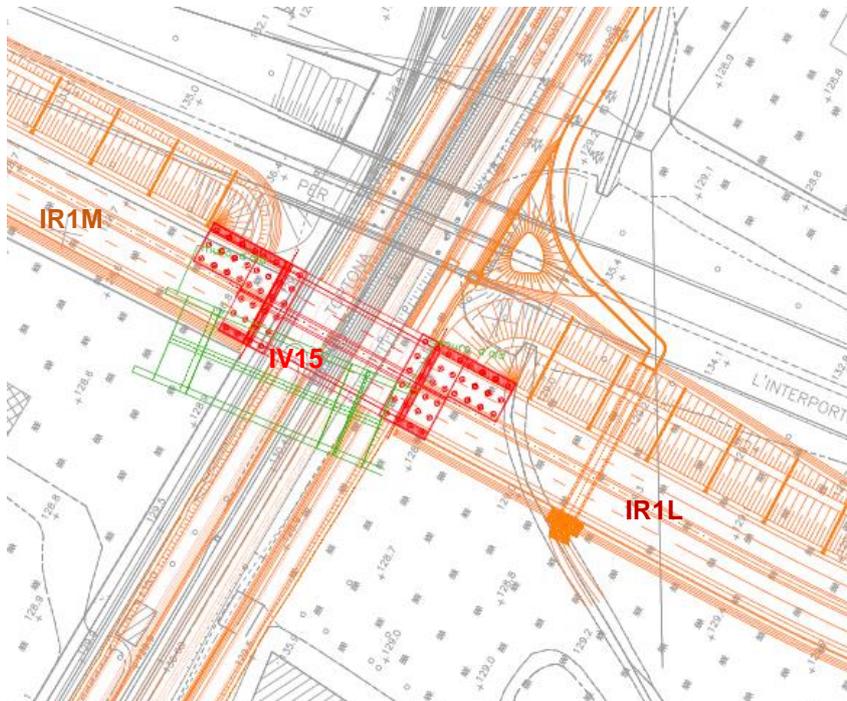


Figura 17 – Localizzazione del cavalcaferrovia IV15 nel progetto approvato (in colore verde) ed in variante (colore rosso)

PROSPETTO
sc 1:200

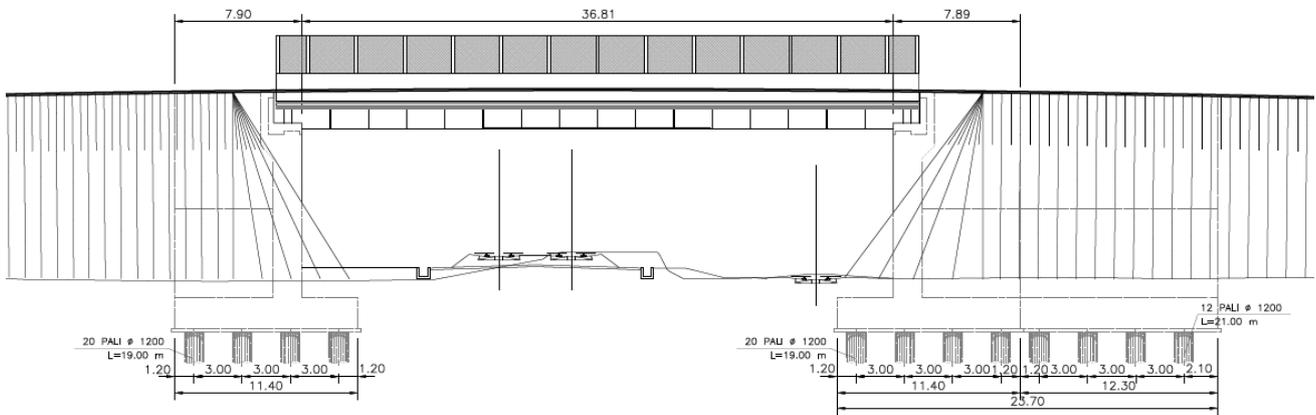


Figura 18 – Sezione longitudinale del cavalcaferrovia IV15 nel progetto in variante

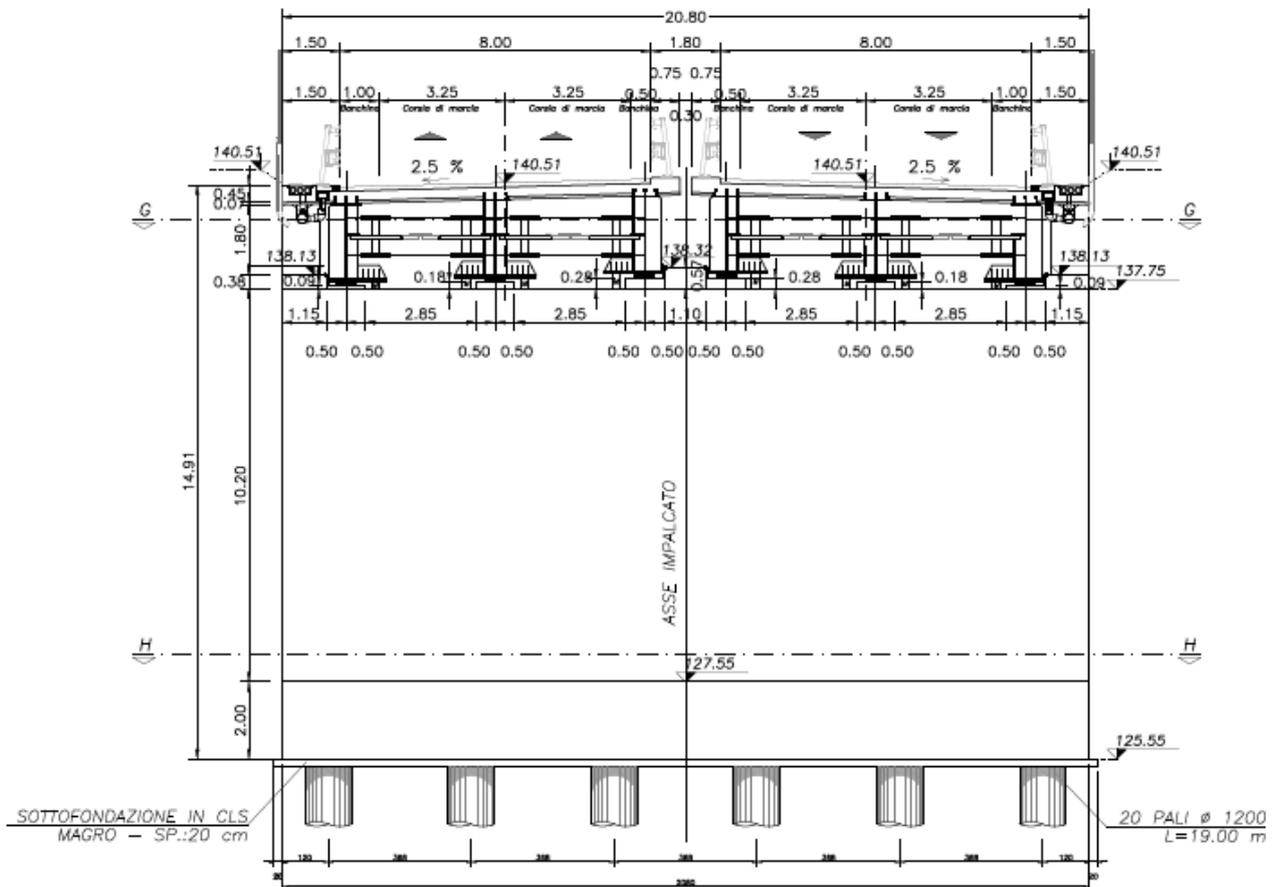


Figura 19 – Sezione trasversale del cavalcaferrovia IV15 nel progetto in variante

5.4. IR1M Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato ovest)

5.4.1. Descrizione progetto approvato

La rampa di approccio al cavalcaferrovia ha inizio dall'attuale strada interporto Rivalta Scrivia (strada Savonesa) e termina nei pressi delle spalle del nuovo cavalcaferrovia.

Di seguito la localizzazione prevista nel progetto approvato.

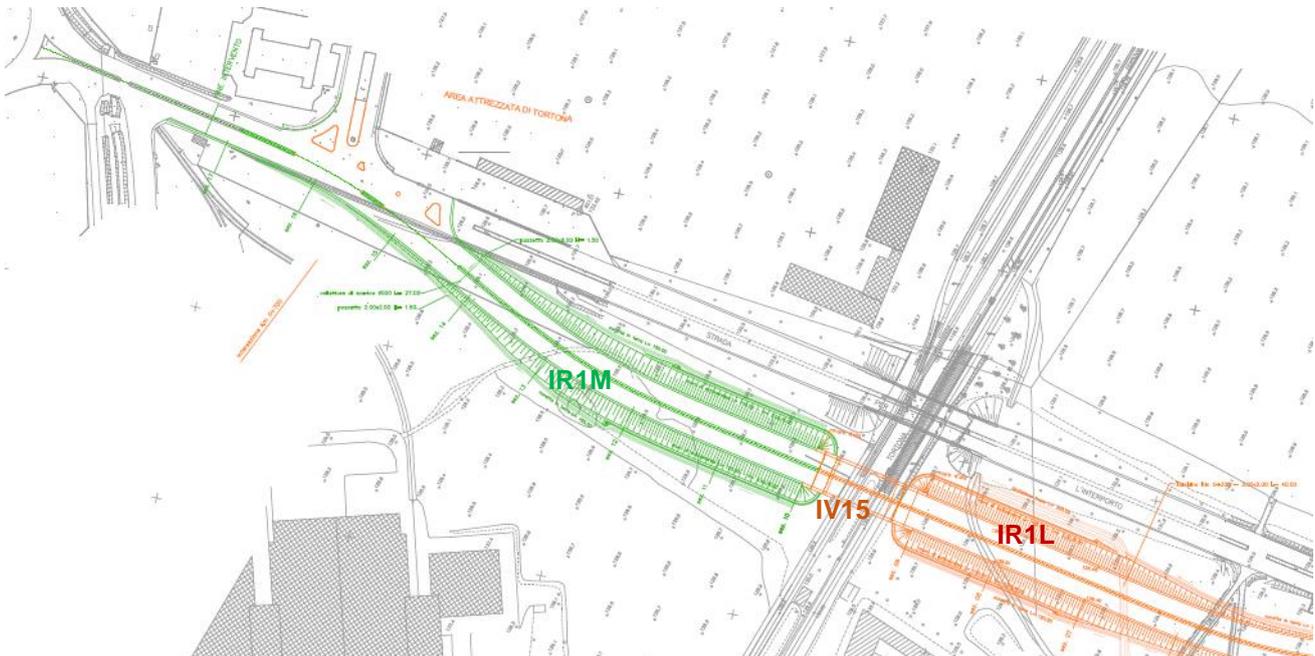


Figura 20 – Localizzazione della rampa di approccio IR1M nel progetto approvato (in colore verde)

5.4.2. *Descrizione progetto in variante e Confronto tra progetto approvato e variante*

La rampa di approccio al cavalcaferrovia rimane traslata di circa 15 m verso nord rispetto al progetto approvato. Come accennato in premessa per contenere il rilevato in approccio alle spalle del cavalcaferrovia è previsto un muro di contenimento in terra armata sul lato sud.

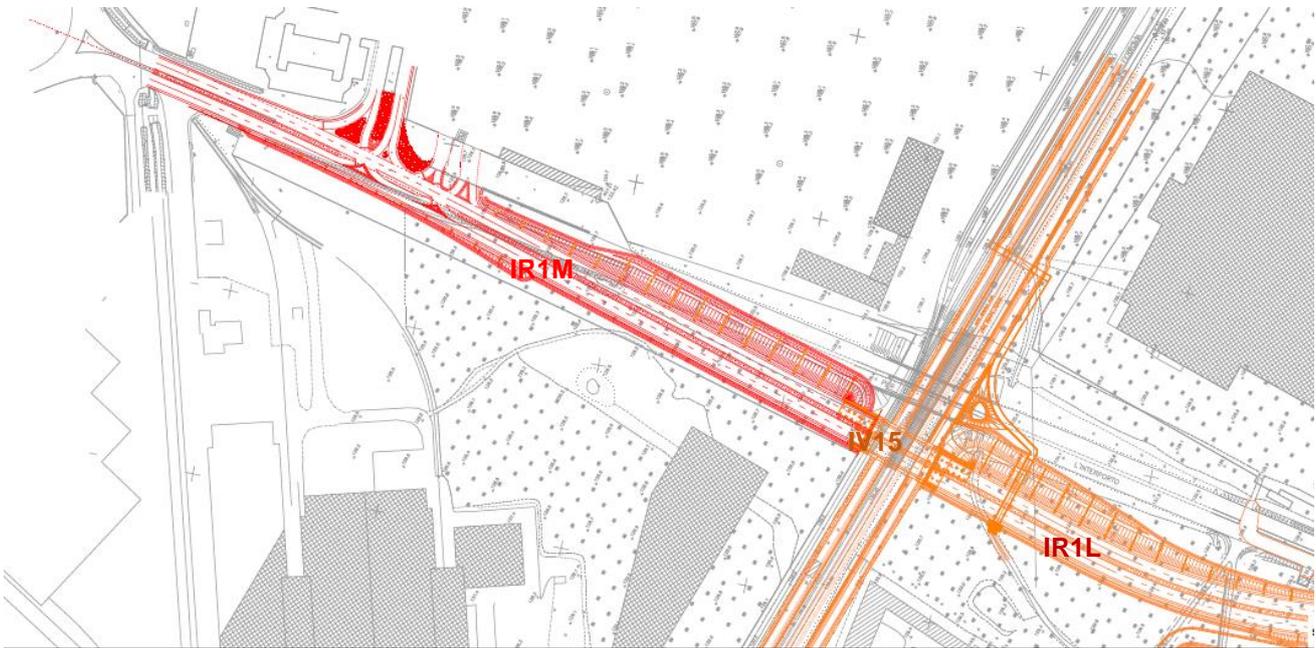


Figura 21 – Localizzazione della rampa di approccio IR1M nel progetto in variante (in colore rosso)



Figura 22 – Localizzazione della rampa di approccio IR1M nel progetto approvato (in colore verde) ed in variante (colore rosso)

5.5. La gestione dei materiali

Il complesso delle varianti descritte non genera variazioni sostanziali alle volumetrie di scavo originariamente previste in quanto la tipologia di opere è sostanzialmente invariata nella soluzione approvata e in quella in variante.

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale
	Foglio 26 di 59

6. GLI ELEMENTI PER L'ATTESTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ' AMBIENTALE E PAESAGGISTICA DELLA VARIANTE

Oggetto del presente paragrafo è la valutazione ambientale e paesaggistica degli interventi sopra descritti.

A tal fine si è adottato il seguente percorso metodologico:

- Inquadramento del contesto territoriale e pianificatorio;
- Inquadramento del contesto paesaggistico di riferimento con riferimento all'assetto vincolistico individuato dal D.Lgs 42/2004 e smi;
- Analisi degli impatti delle Varianti in oggetto anche sotto il profilo paesaggistico.

6.1. Il contesto territoriale e ambientale di riferimento

Per verificare il permanere delle condizioni di compatibilità delineate con il progetto approvato si è proceduto con una ricognizione dello stato pianificatorio dell'area di riferimento, e ciò con l'intento di escludere da un lato variazioni sul piano delle sensibilità (e dall'altro di aggiornare il quadro delle azioni derivanti dalle Varianti).

In termini territoriali e ambientali l'area su cui saranno realizzate le opere previste nelle Varianti è ubicata nella zona industriale esistente di Rivalta Scrivia (comune di Tortona) in corrispondenza del cavalcaferrovia della linea storica di strada Savonesa.

6.2. Le indicazioni della pianificazione territoriale

6.2.1. *La pianificazione paesistica – Piano Paesaggistico Regionale*

Il Piano paesaggistico regionale (Ppr), approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017 sulla base dell'Accordo, firmato a Roma il 14 marzo 2017 tra il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (MiBACT) e la Regione Piemonte, è uno strumento di tutela e promozione del paesaggio piemontese, rivolto a regolarne le trasformazioni e a sostenerne il ruolo strategico per lo sviluppo sostenibile del territorio.

Nel quadro del processo di pianificazione territoriale avviato dalla Regione, il Ppr rappresenta lo strumento principale per fondare sulla qualità del paesaggio e dell'ambiente lo sviluppo sostenibile dell'intero territorio regionale. L'obiettivo centrale è perciò la tutela e la valorizzazione del patrimonio paesaggistico, naturale e culturale, in vista non solo del miglioramento del quadro di vita delle popolazioni e della loro identità culturale, ma anche del rafforzamento dell'attrattività della regione e della sua competitività nelle reti di relazioni che si allargano a scala globale.

Il Piano suddivide il territorio in 76 ambiti di paesaggio, distintamente riconosciuti e analizzati secondo le peculiarità naturali, storiche, morfologiche e insediative, al fine di cogliere i differenti caratteri strutturanti, qualificanti e caratterizzanti i paesaggi.

Per ogni ambito definisce in apposite schede e nei riferimenti normativi, gli obiettivi di qualità paesaggistica da raggiungere, le strategie e gli indirizzi con cui perseguirli, rinviandone la precisazione ai piani provinciali e locali.

L'area interessata dalle Varianti è compresa nell'ambito **70 Piana alessandrina**, in cui ricade la frazione di Rivalta Scrivia.

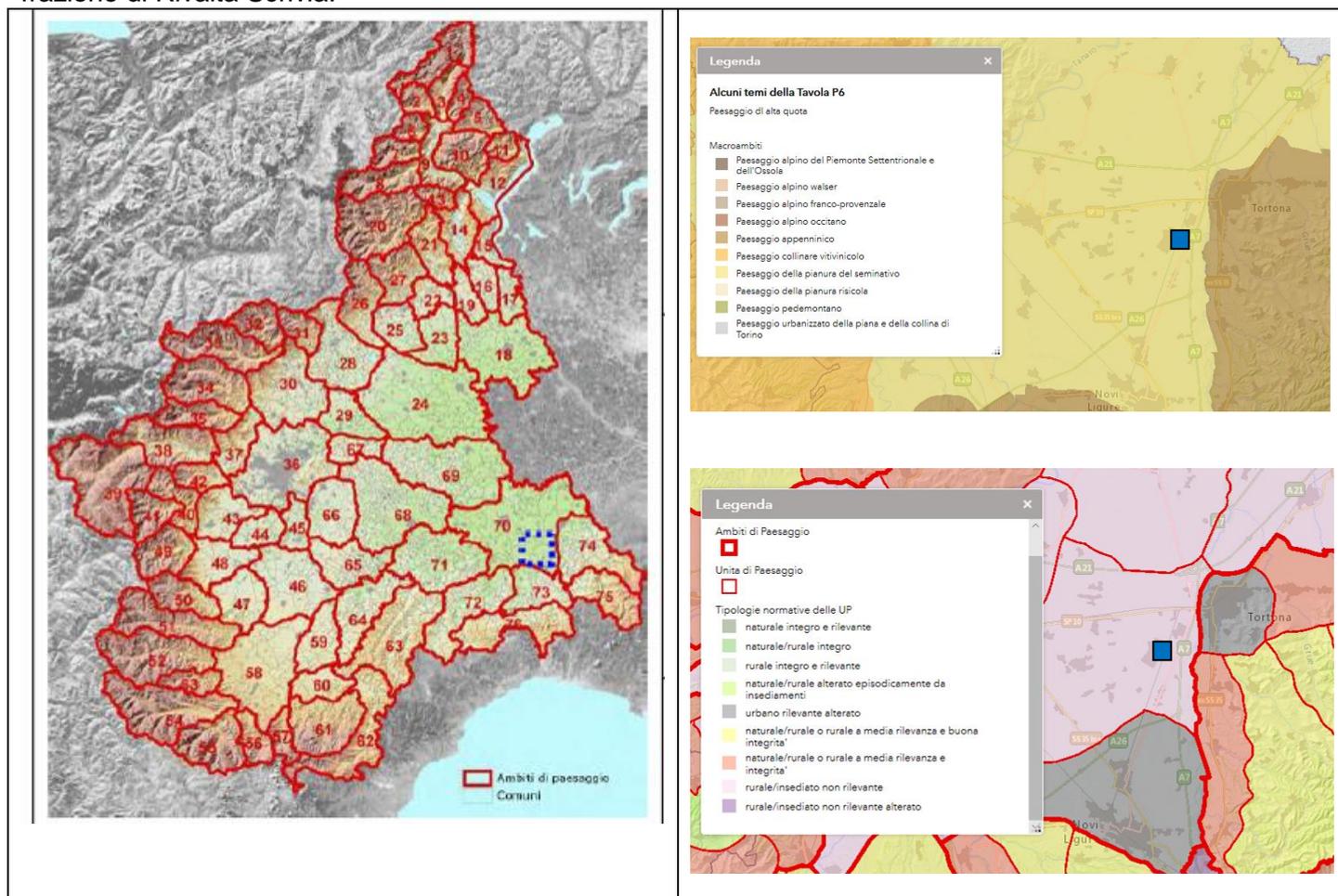


Figura 23 - PPR Ambiti di paesaggio della Regione Piemonte. Ambito di paesaggio 70 interessato dall'intervento. Macroambito di Paesaggio della pianura del seminativo. Tipologie normative dell'Unità di Paesaggio 70. Nel riquadro blu l'area di Variante (fonte: http://webgis.arpa.piemonte.it/ppr_storymap_webapp/)

Il piano articola ulteriormente gli ambiti di paesaggio in 535 Unità di Paesaggio, che definiscono l'identità e i caratteri locali in coerenza con la Convenzione Europea del Paesaggio con la finalità di promuovere la protezione, la gestione e la pianificazione dei paesaggi europei.

Tali UP sono raccolte in 9 tipologie normative, diversamente connotate per la dominanza di una componente paesaggistica o la compresenza di più componenti, per la resistenza e l'integrità delle risorse.

In relazione alle Varianti, si rileva come l'area di Rivalta Scrivia, ricade nel Macro ambito di paesaggio della pianura del seminativo, nello specifico nella tipologia normativa della UP

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale
	Foglio 28 di 59

“rurale/insediato non rilevante, i cui caratteri tipizzanti sono la “Compresenza tra sistemi rurali e sistemi insediativi urbani o suburbani, in parte alterati e privi di significativa rilevanza”.

Di seguito sono presentati i commenti relativi al progetto in esame legati al contesto delle Tavole del PPR.

Nella **Tavola P1** del Piano Paesaggistico Regionale, si individua il **“Quadro strutturale”** in cui ricade l’ambito delle Varianti: l’area in oggetto è posta nel sistema della paleo-industria e della produzione industriale otto-novecentesca.

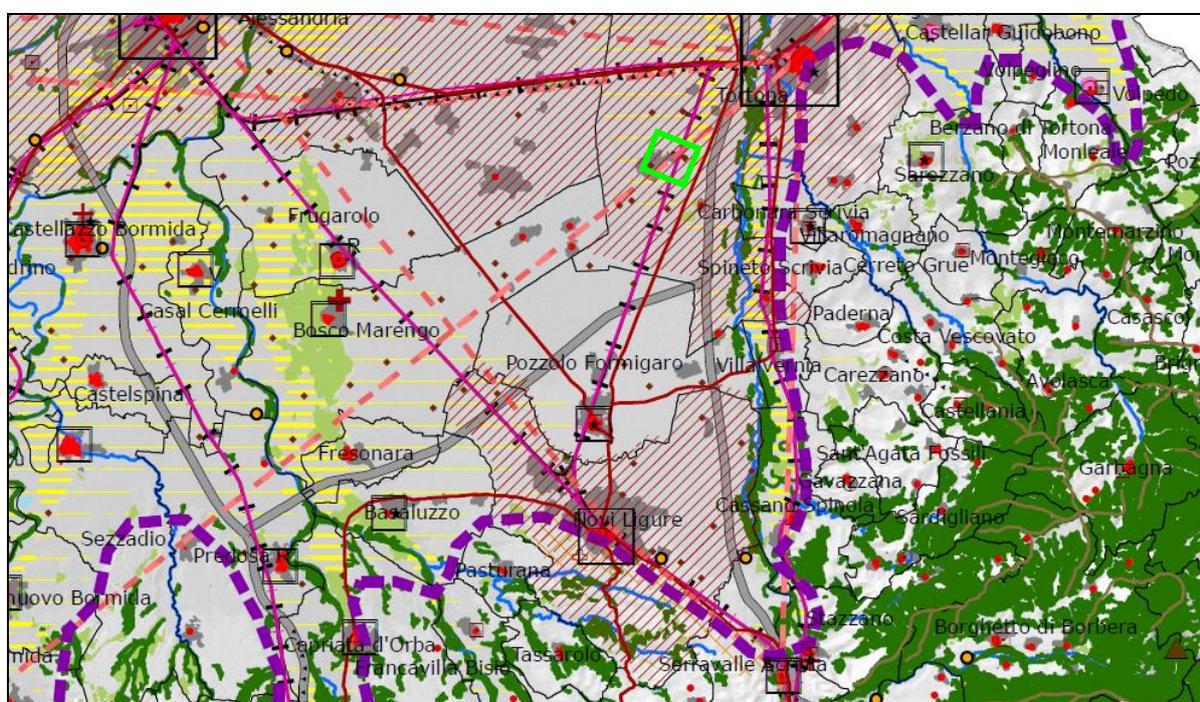


Figura 24 - Stralcio Tavola del PPR “P1 - Quadro strutturale” (con rettangolo verde è individuato l’ambito delle Varianti)

Fattori naturalistico-ambientali

-  Boschi seminaturali o con variabile antropizzazione storicamente stabili e permanenti, connotanti il territorio nelle diverse fasce altimetriche
-  Praterie rupicole
-  Prati stabili
-  Crinali montani e pedemontani principali
-  Crinali montani e pedemontani secondari
-  Crinali collinari principali
-  Crinali collinari secondari
-  Cime e vette
-  Morene
-  Conoidi
-  Orli di terrazzo
-  Laghi
-  Rete idrografica
-  Area di prima classe di capacità d'uso del suolo
-  Area di seconda classe di capacità d'uso del suolo
-  Sistemazione consolidata a risaia
-  Versanti con terrazzamenti diffusi

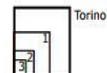
Fattori storico-culturali

Rete viaria e infrastrutture connesse

-  Direttrici romane
-  Direttrici medievali
-  Strade al 1860
-  Ferrovie storiche 1848-1940
-  Porti lacustri

Struttura insediativa storica di centri con forte identità morfologica

Centralità storiche per rango:



 Centri storici

-  Rifondazioni di età moderna
-  Ricetti
-  Città di nuova fondazione medievale
-  Insedimenti e fondazioni romane
-  Castelli e chiese isolate
-  Insedimenti con strutture signorili caratterizzanti
-  Insedimenti con strutture religiose caratterizzanti

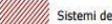
Poli della religiosità di valenza territoriale

-  Grandi opere dinastiche e papali
-  Sacri monti e santuari
-  Grange cistercensi

Sistemi di testimonianze storiche del territorio rurale

-  Presenza stratificata di sistemi irrigui di rilevanza storico-culturale
-  Castelli rurali
-  Cascinali di pianura
-  Sistemi insediativi sparsi di natura produttiva: nuclei rurali
-  Sistemi insediativi sparsi di natura produttiva: nuclei alpini

Sistemi e luoghi della produzione manifatturiera e industriale

-  Poli della paleoindustria e della produzione industriale otto-novecentesca
-  Sistemi della paleoindustria e della produzione industriale otto-novecentesca
-  Aste fluviali caratterizzate dalla presenza stratificata di impianti idroelettrici e infrastrutture connesse

Contesti territoriali per la villeggiatura e la fruizione turistica

-  Rilevante presenza consolidata di luoghi di villeggiatura e infrastrutture connesse
-  Stazioni idrominerali

Fattori percettivo-identitari

Elementi emergenti

-  Versante rilevante dalla pianura
-  Rilievi isolati e isole
-  Fulcri del costruito
-  Belvedere
-  Percorsi panoramici
-  Paesaggi ad alta densità di segni identitari

Temi di base

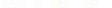
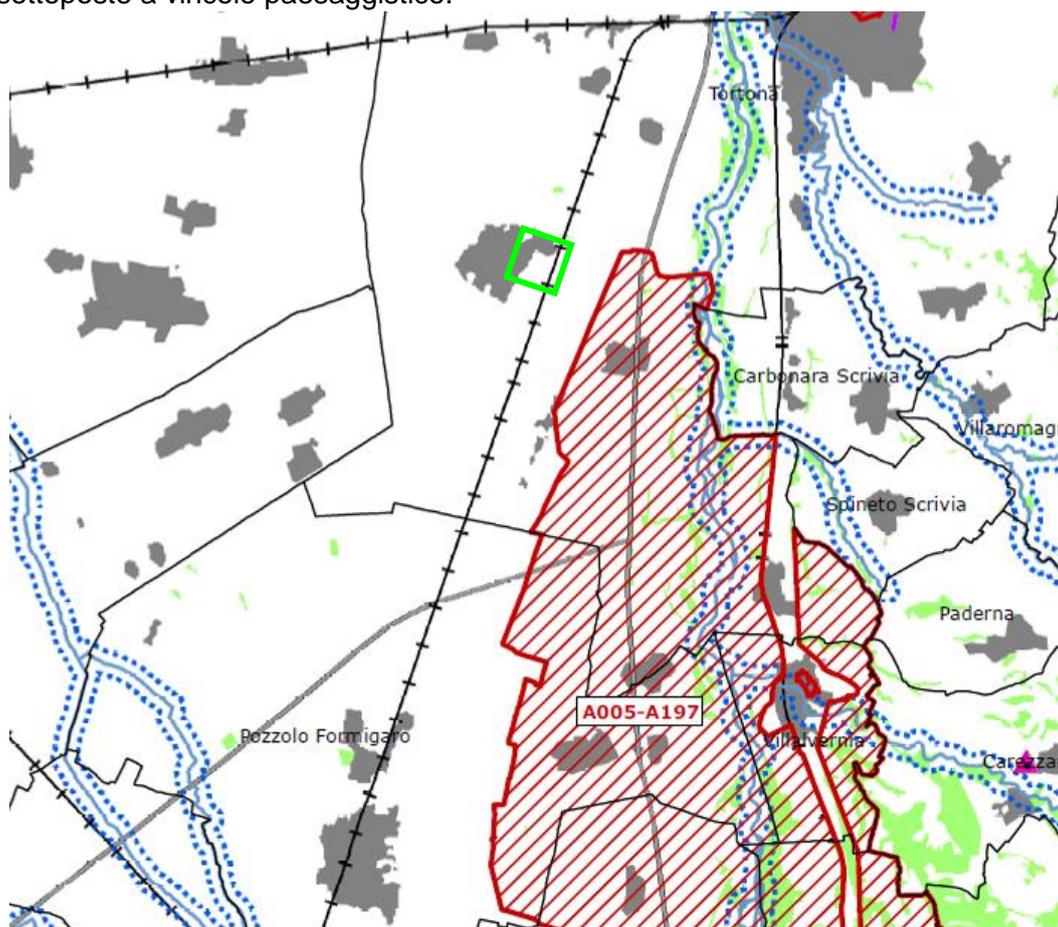
-  Strade principali
-  Ferrovie
-  Edificato

Figura 25 - Legenda Tavola P1 PPR “Quadro strutturale”

Nella **Tavola P2** del Piano Paesaggistico Regionale, sono indicati i beni paesaggistici di interesse, tra cui:

- Vincoli individuati ex artt. 136-157 del D. Lgs 22 gennaio 2004 e s.m.i.;
- Vincoli individuati ex art. 142 del D. Lgs 22 gennaio 2004 e s.m.i..

Con riferimento alla Tavola P2.5 - Beni paesaggistici si evince l'assenza di interferenze tra la Variante con aree sottoposte a vincolo paesaggistico.



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

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

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

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

Figura 26 - Stralcio Tav. del PPR "P2.5 Beni paesaggistici" (con rettangolo verde è individuato l'ambito delle Varianti)

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
	A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale	Foglio 31 di 59

Nella **Tavola P4.16** sono, invece, indicate le **Componenti paesaggistiche** di pregio. Le Varianti interessano:

- Aree rurali di pianura o collina (art. 40) m.i. 10;
- Complessi infrastrutturali (art. 39) m.i.9;
- Aree non montane a diffusa presenza di siepi e filari (art.19 Aree rurali di elevata biopermeabilità): *“Il Ppr promuove la salvaguardia, il recupero e la valorizzazione delle formazioni lineari di campo (siepi e filari) che qualificano le aree rurali non montane di elevata biopermeabilità, riconoscendone l’elevato valore paesaggistico-percettivo, culturale-identitario ed ecologico”;*
- **Aree di elevato interesse agronomico** (art. 20 sono costituite dai territori riconosciuti come appartenenti alla I e II classe nella *“Carta della capacità d’uso dei suoli del Piemonte”*, adottata con DGR n. 75-1148 del 30 novembre 2010).

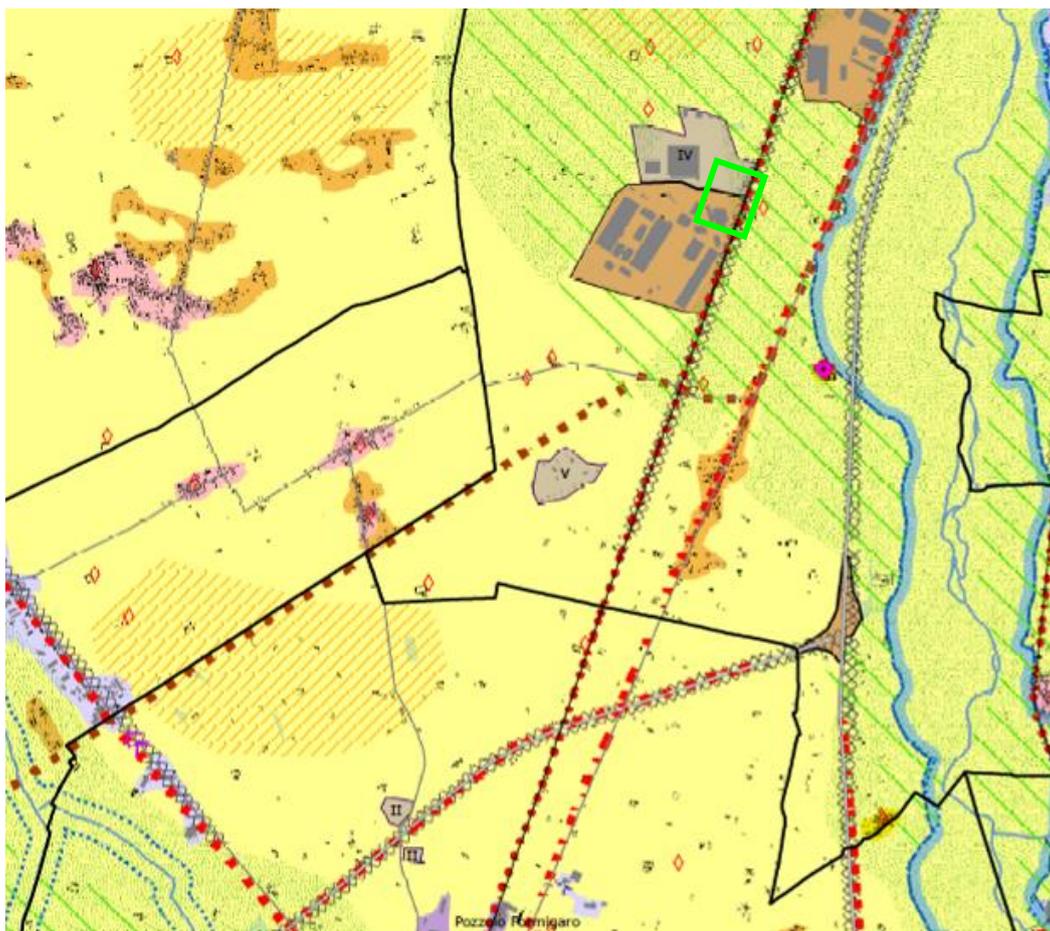


Figura 27 - Stralcio Tavola del PPR “P4.16 – Componenti paesaggistiche” (con rettangolo verde è individuato l’ambito delle Varianti)

Componenti naturalistico-ambientali

-  Aree di montagna (art. 13)
-  Vette (art. 13)
-  Sistema di crinali montani principali e secondari (art. 13)
-  Ghiacciai, rocce e macereti (art. 13)
-  Zona Fluviale Allargata (art. 14)
-  Zona Fluviale Interna (art. 14)
-  Laghi (art. 15)
-  Territori a prevalente copertura boscata (art. 16)
-  Aree ed elementi di specifico interesse geomorfologico e naturalistico (cerchiati se con rilevanza visiva, art. 17)
-  Praterie rupicole (art. 19)
-  Praterie, prato-pascoli, cespuglieti (art. 19)
-  Aree non montane a diffusa presenza di siepi e filari (art. 19)
-  Aree di elevato interesse agronomico (art. 20)



Componenti storico-culturali

Viabilità storica e patrimonio ferroviario (art. 22):

-  Rete viaria di età romana e medievale
-  Rete viaria di età moderna e contemporanea
-  Rete ferroviaria storica

Torino e centri di I-II-III rango (art. 24):

-  Torino
-  Struttura insediativa storica di centri con forte identità morfologica (art. 24, art. 33 per le Residenze Sabaude)
-  Sistemi di testimonianze storiche del territorio rurale (art. 25)
-  Nuclei alpini connessi agli usi agro-silvo-pastorali (art. 25)
-  Presenza stratificata di sistemi irrigui (art. 25)
-  Sistemi di ville, giardini e parchi (art. 26)
-  Luoghi di villeggiatura e centri di loisir (art. 26)
-  Infrastrutture e attrezzature turistiche per la montagna (art. 26)
-  Aree e impianti della produzione industriale ed energetica di interesse storico (art. 27)
-  Poli della religiosità (art. 28, art. 33 per i Sacri Monti Siti Unesco)
-  Sistemi di fortificazioni (art. 29)
-  Complessi infrastrutturali (art. 39) m.i.9
-  Aree rurali di pianura o collina (art. 40) m.i.10



Figura 28 - Legenda Tavola P4.16 del PPR Componenti paesaggistiche

Nelle aree di elevato interesse agronomico il Ppr persegue i seguenti obiettivi:

- a. la salvaguardia attiva dello specifico valore agronomico;
- b. la protezione del suolo dall'impermeabilizzazione, dall'erosione, da forme di degrado legate alle modalità colturali;
- c. il mantenimento dell'uso agrario delle terre, secondo tecniche agronomiche adeguate a garantire la peculiarità delle produzioni e, nel contempo, la conservazione del paesaggio;
- d. la salvaguardia della risorsa suolo attraverso il contenimento della crescita di insediamenti preesistenti e della creazione di nuovi nuclei insediativi, nonché della frammentazione fondiaria.

Esaminando la **Tav. P5, Rete ecologica, storico-culturale e fruitiva** vengono individuate la rete ecologica, la rete storico-culturale, la rete di fruizione e le aree di "progettazione integrata".

La Rete ecologica "concorre alla difesa della biodiversità contrastando la frammentazione degli ecosistemi e la perdita, degradazione o perturbazione degli habitat e delle specie, rimuovendo o mitigando le barriere che ostacolano la migrazione e dispersione delle popolazioni faunistiche e delle specie vegetali, ripristinando e proteggendo la continuità ambientale e paesaggistica necessaria per la funzionalità ecosistemica complessiva." All'interno della rete ecologica sono individuati, con maggior dettaglio, i nodi, le connessioni ecologiche, le aree di continuità naturale efficacemente connesse, le aree tampone (*buffer zones*), le aree di riqualificazione ambientale e le aree ad elevata biopermeabilità presenti sul territorio piemontese.

Per quanto riguarda l'area interessata dalle Varianti, essa rientra unicamente nelle Aree di riqualificazione ambientale quali le "Aree agricole in cui ricreare connettività diffusa" e nei "Contesti periurbani di rilevanza locale, lungo la "ferrovia verde" Novi Ligure – Tortona" (*Rete di Fruizione*).

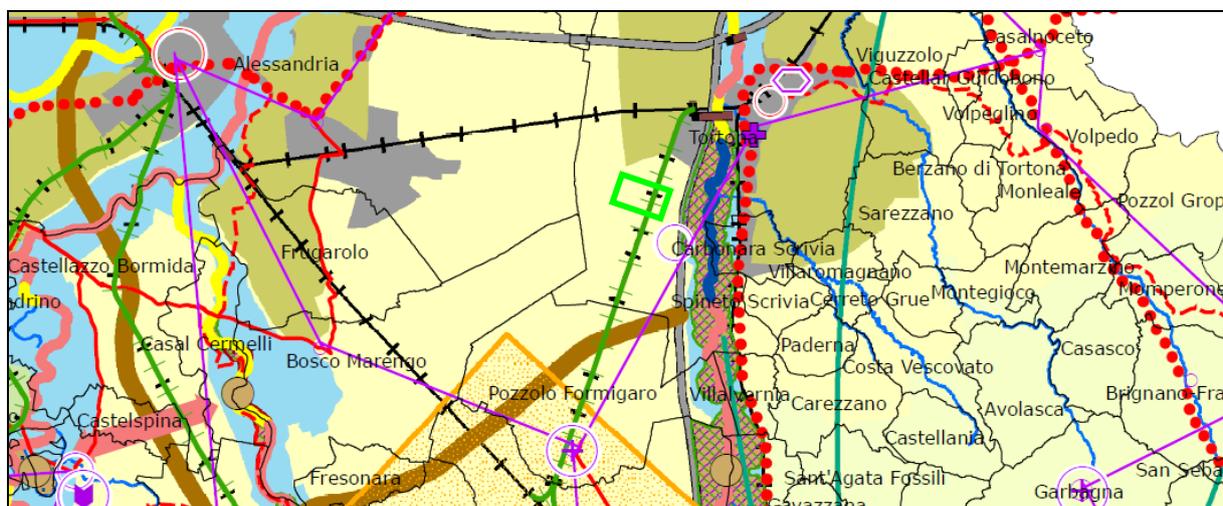


Figura 29 - Stralcio Tavola del PPR "P5 - Rete ecologica, storico-culturale e fruitiva" (con rettangolo verde è individuato l'ambito delle Varianti)

Elementi della rete ecologica

Nodi (Core Areas)

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

Connessioni ecologiche

Corridoi su rete idrografica:

-  Da mantenere
-  Da potenziare
-  Da ricostituire

Corridoi ecologici:

-  Da mantenere
-  Da potenziare
-  Da ricostituire
-  Esterni
-  Punti d'appoggio (Stepping stones)
-  Aree di continuità naturale da mantenere e monitorare
-  Fasce di buona connessione da mantenere e potenziare

Fasce di connessione sovraregionale:

-  Alpine ad elevata naturalità e bassa connettività
-  Montane a buona naturalità e connettività
-  Rete fluviale condivisa
-  Principali rotte migratorie

Aree di progetto

-  Aree tampone (Buffer zones)
-  Contesti dei nodi
-  Contesti fluviali
-  Varchi ambientali

Aree di riqualificazione ambientale

-  Contesti periurbani di rilevanza regionale
-  Contesti periurbani di rilevanza locale
-  Aree urbanizzate, di espansione e relative pertinenze
-  Aree agricole in cui ricreare connettività diffusa
-  Tratti di discontinuità da recuperare e/o mitigare

-  Core zone dei Siti inseriti nella lista del Patrimonio Mondiale UNESCO
-  Buffer zone dei Siti inseriti nella lista del Patrimonio Mondiale UNESCO

Rete di fruizione

-  Ferrovie "verdi"
-  Greenways regionali
-  Circuiti di interesse fruitivo
-  Percorsi ciclo-pedonali
-  Rete sentieristica
-  Infrastrutture da riqualificare
-  Infrastrutture da mitigare

Figura 30 - Legenda Tavola P5

Per quanto riguarda la Tav. **P6 "Strategie e politiche per il paesaggio"**, l'ambito delle Varianti risulta compreso, tra i paesaggi identitari, nel *paesaggio della pianura del seminativo* all'interno dei *territori del vino*.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale	Foglio 35 di 59

Dall'analisi delle Norme di Piano e con riferimento agli ambiti interferiti, non si rilevano elementi di incompatibilità da attribuire alle Varianti in esame. Rispetto alla parziale interferenza con aree ad elevato interesse agronomico si sottolinea che le aree delle varianti interessano prevalentemente superfici di pertinenza dell'infrastruttura stradale esistente e in parte aree già impermeabilizzate afferenti la zona industriale di Rivalta Scrivia.

6.2.2. *Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Alessandria*

La Provincia di Alessandria è dotata di Piano Territoriale Provinciale redatto ai sensi del titolo II della Legge Regionale n.56/77 e s.m.i..

Il progetto definitivo del P.T.P. è stato adottato dal Consiglio Provinciale con deliberazione n. 29/27845 del 3/05/99.

In data 19/02/02 con Deliberazione n. 223-5714 il Consiglio Regionale ha approvato definitivamente il Piano Territoriale Provinciale.

Successivamente è stato predisposto un adeguamento dei testi normativi e degli elaborati grafici del P.T.P. alle modifiche richieste dalla Regione Piemonte nell'atto di approvazione del Piano, contestualmente alla correzione di errori materiali. Tale adeguamento è stato approvato dal Consiglio Provinciale con deliberazione n. 73/101723 del 2/12/02.

In un secondo tempo la Provincia di Alessandria ha predisposto una variante al P.T.P. di adeguamento a normative sovraordinate, adottandola definitivamente con D.C.P. n. 59/155096 del 20/12/2004. Tale variante è stata approvata dal Consiglio Regionale con delibera n. 112-7663 in data 20/02/2007.

Successivamente il Consiglio Provinciale ha preso atto della suddetta approvazione della variante al P.T.P., con deliberazione n. 24 in data 4/06/2007.

In seguito l'Amministrazione Provinciale ha dato disposizione per predisporre un'ulteriore variante al P.T.P. di adeguamento ed approfondimento alla normativa sul rischio di incidente rilevante: d.lgs. 105/2015 e s.m.i. e d.m. ll.pp. 9 maggio 2001. Quindi con **Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 11/16042 del 16/05/2016 è stata approvata la "Variante al Piano Territoriale Provinciale di adeguamento ed approfondimento alla normativa sul Rischio di Incidente Rilevante"**.

Dall'esame della cartografia tematica allegata al Piano Territoriale della Provincia di Alessandria, di cui si riportano gli stralci nel seguito, è emerso che il territorio interessato dal progetto delle Varianti, in relazione alla prevalente vocazione, rientra nelle seguenti categorie di destinazione del territorio:

Tavola A degli obiettivi prioritari di Governo del Territorio: l'area risulta compresa all'interno dell'ambito di "Dorsale di riequilibrio infrastrutturale" e "Riqualificazione delle aree e delle attività produttive".

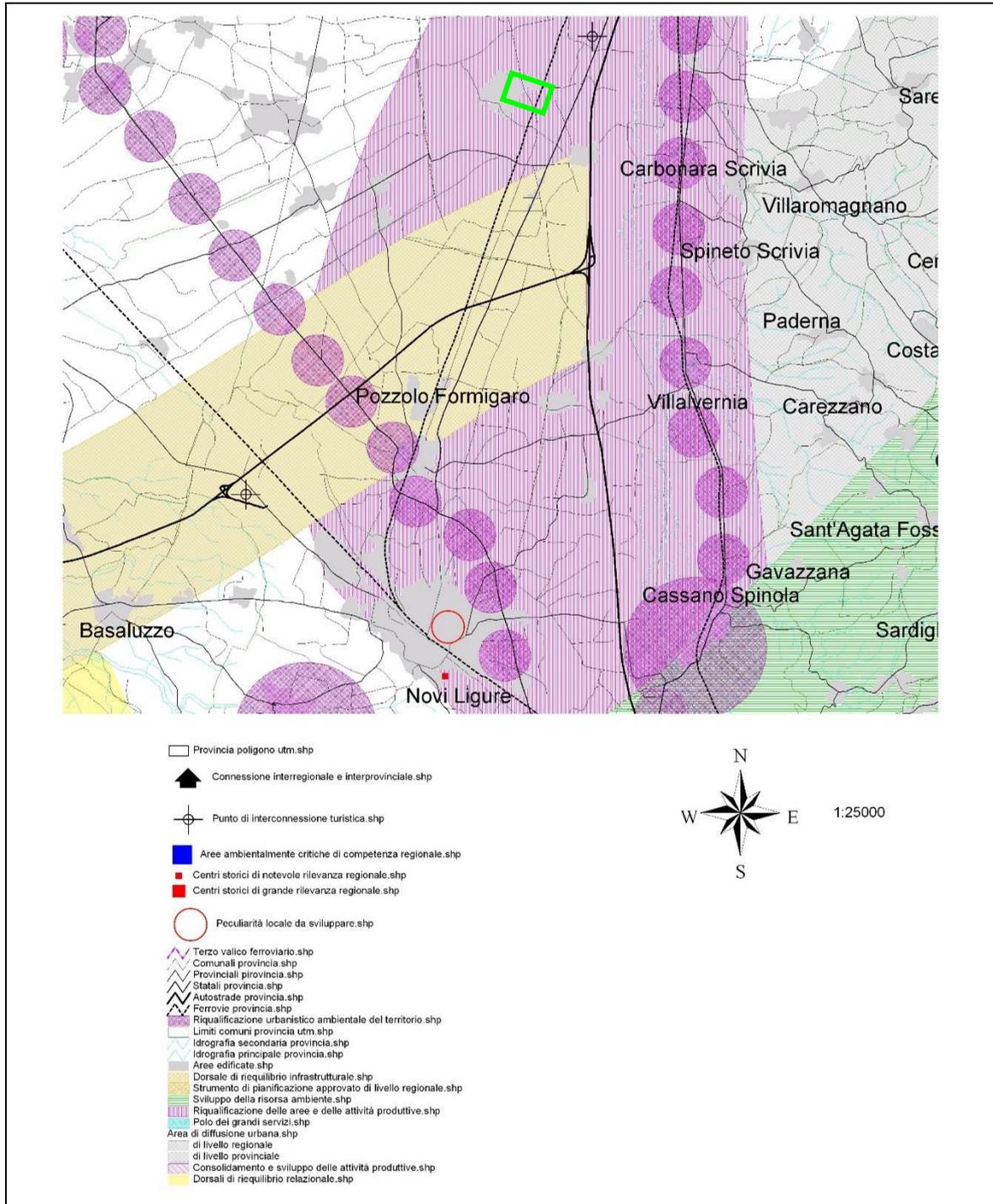


Figura 31 - Stralcio Tavola A del PTCP "Gli obiettivi prioritari di Governo del Territorio" (con rettangolo verde è individuato l'ambito delle Varianti)

Tavola B Ambiti a vocazione omogenea e bacini socio-economici: l'area rientra nell'ambito a vocazione omogenea n. 9a (art. 8 delle NTA) *Spina produttiva della Valle Scrivia: il tortonese*, i cui obiettivi di sviluppo prevalente sono:

- valorizzazione del ruolo logistico e intermodale anche con riferimento al sistema portuale ligure (Rivalta Scrivia);
- consolidamento e sviluppo delle attività produttive di natura industriale;
- incentivazione del ruolo di "polo tecnologico" di Tortona.
- riutilizzo di aree industriali dismesse.
- tutela e salvaguardia delle sponde rivierasche del torrente Scrivia.
- sviluppo dell'ipotesi del Parco dello Scrivia.

Tavola C Il sistema infrastrutturale: secondo quanto definito al capitolo 9.4 della Relazione Illustrativa, è costituito dalle reti infrastrutturali ferroviarie, stradali, aeroportuali, nazionali, regionali, provinciali esistenti, di cui si prevede il mantenimento, il potenziamento o la nuova realizzazione.

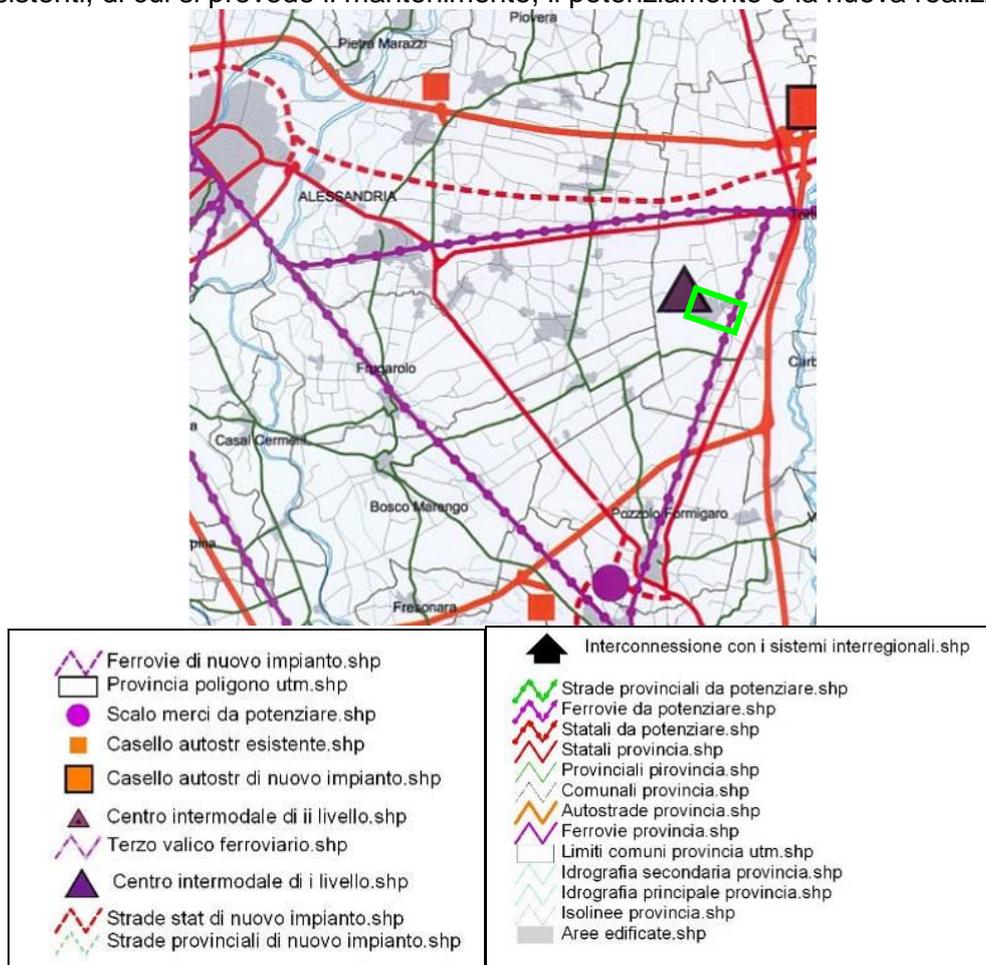


Figura 32 - Stralcio Tavola C del PTC "Il sistema infrastrutturale" (con rettangolo verde è individuato l'ambito delle Varianti)

Il PTP si pone come obiettivo il potenziamento e l'ammodernamento di tali infrastrutture al fine di migliorare l'accessibilità al territorio provinciale e la percorribilità al suo interno oltre che a migliorare l'integrazione tra il sistema delle infrastrutture stradali e ferroviarie e le attività presenti sul territorio. Nel territorio più prossimo alle Varianti si rileva la presenza della SS35bis dei Giovi e della bretella autostradale A7/A26.

Tavola D (4) Indirizzi di valorizzazione del Territorio: l'area non rientra in alcuna classificazione particolare.

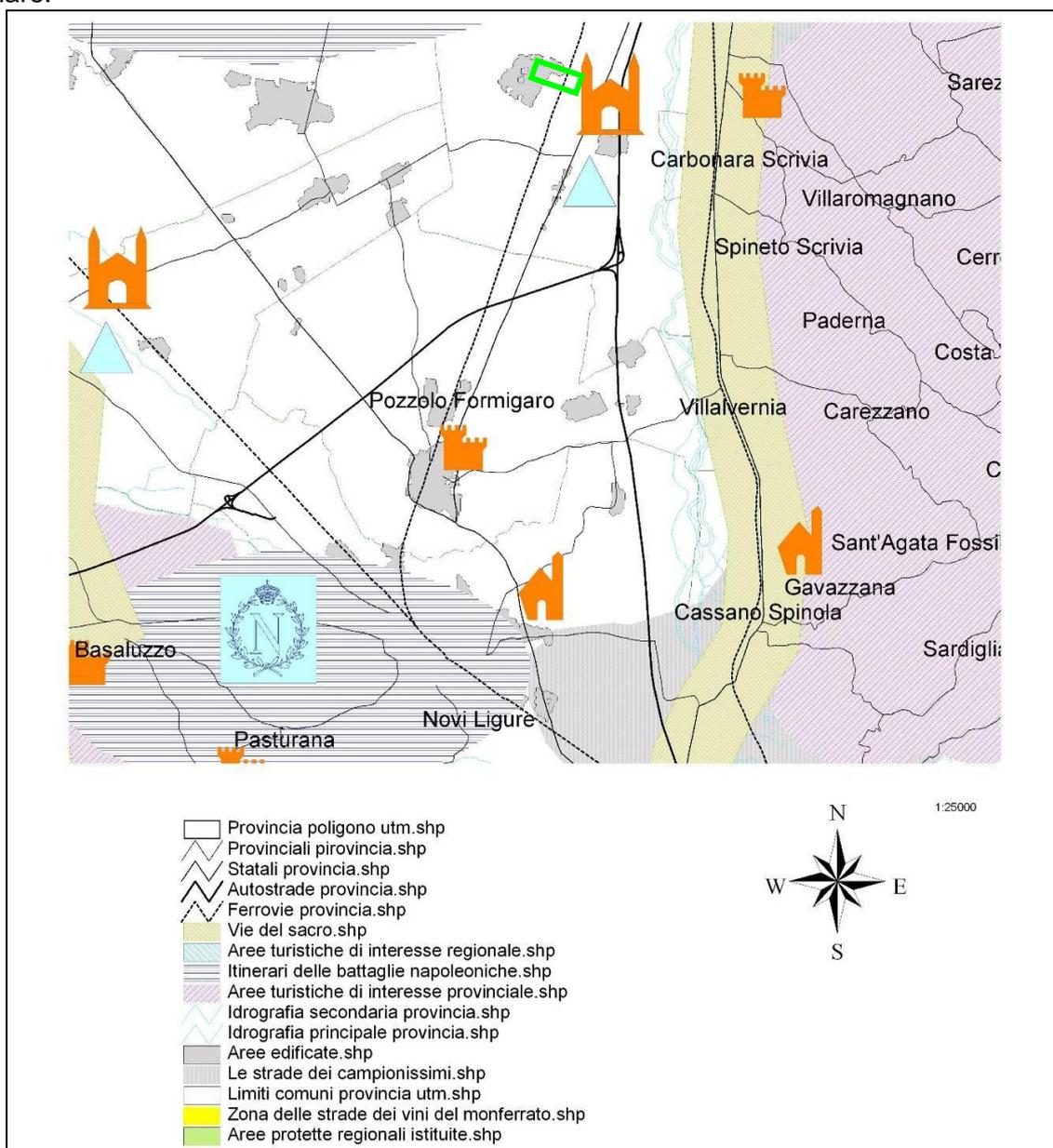


Figura 33 - Stralcio Tavola D (4) del PTC "Indirizzi di valorizzazione del Territorio" (con rettangolo verde è individuato l'ambito delle Varianti)

Il PTP individua nella **Tavola di progetto n. 1 - “Governo del territorio: vincoli e tutele”** e in elenchi allegati norme di Attuazione (Allegato C) i vincoli storico-artistici, paesistici e ambientali che *“costituiscono il complesso di prescrizioni immediatamente vincolanti discendenti da leggi nazionali e/o regionali e strumenti di pianificazione sovraordinati finalizzati alla tutela del territorio, dei suoi valori ambientali, delle sue preesistenze storiche e dei suoi valori urbanistico- architettonici”* (art.9 NdA).

L’ambito delle Varianti ricade nel terreno urbanizzato (art.22 NdA) e in *Suoli ad eccellente produttività* (art. 21.3 NdA) caratterizzati da elevata fertilità e da notevole capacità d’uso agricolo.

Nelle *prescrizioni che esigono attuazione* sono individuate le Categorie di intervento prevalenti (definite all’art.4): conservazione, rinaturalizzazione, riqualificazione. Inoltre è specificato che *“Non sono consentite variazioni di destinazioni d’uso in grado di compromettere o ridurre la capacità produttiva dei suoli”*.

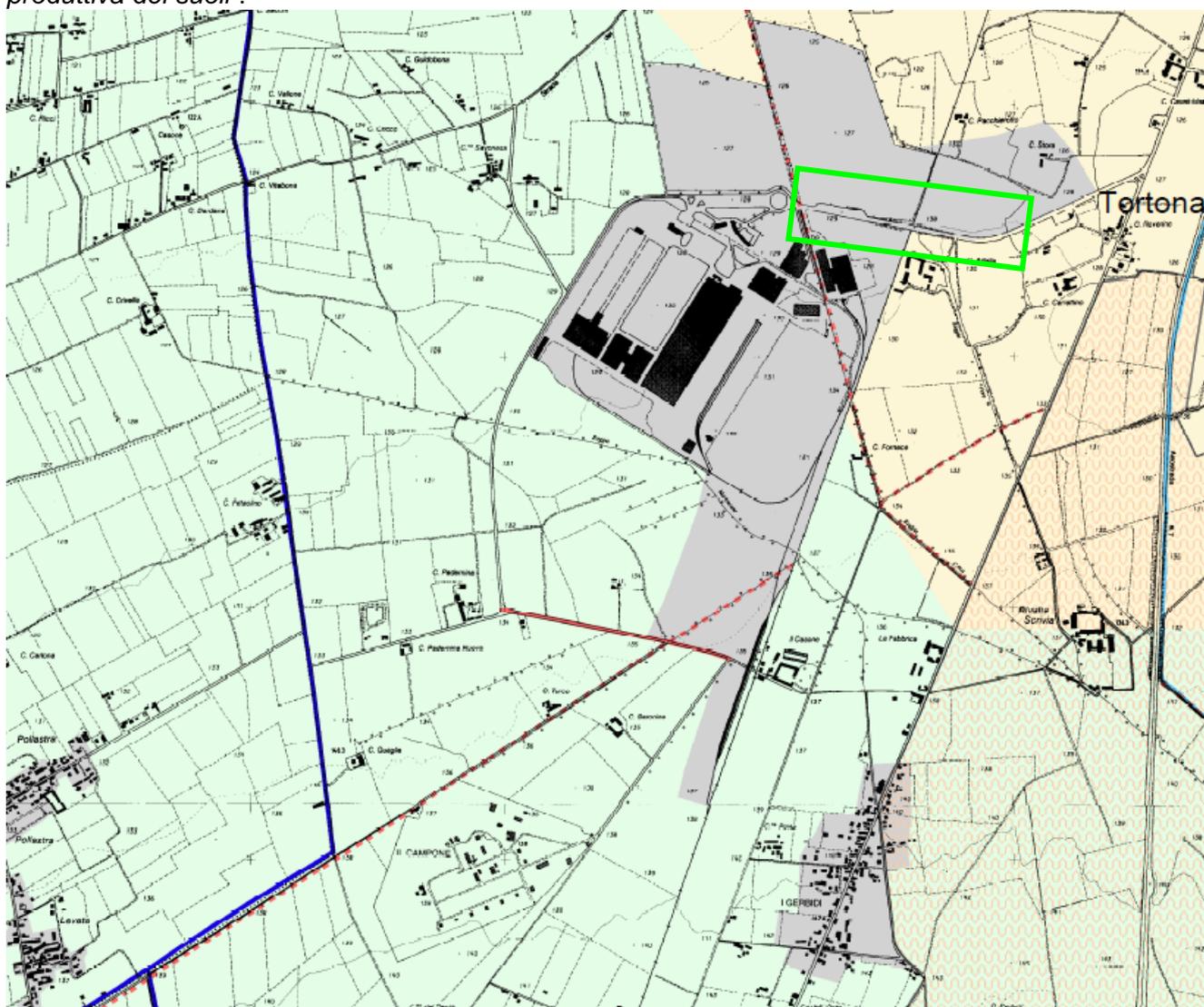


Figura 34 - Stralcio Tavola di progetto 1 del PTC “Governo del territorio: vincoli e tutele” (con rettangolo verde è individuato l’ambito delle Varianti)

DESCRIZIONE	RIFERIMENTO ALLE N.d.A.	SIMBOLO
<i>Titolo I - Disposizioni generali e finalità</i>		
Ambiti a vocazione omogenea	Art. 8	
<i>Titolo II - I vincoli, le tutele e i caratteri di identificazione del paesaggio</i>		
<i>Parte I - I vincoli storico-artistici, paesistici e ambientali</i>		
Aree vincolate ex lege 1497/39	Art. 10	
Aree vincolate ex lege 431/85	Art. 11	
- Zone appenniniche sopra i 1200 mt s.l.m.		
Zone di interesse archeologico	Art. 11.1	
- aree vincolate ex lege 1089/39		
- aree a rischio archeologico		
- aree di interesse archeologico		
Strumenti urbanistici sovraordinati	Art. 12	
Piano stralcio delle fasce fluviali:		
- Limite tra la fascia A e la fascia B		
- Limite tra la fascia B e la fascia C		
- Limite esterno della fascia C		
- Limite di progetto tra fascia B e fascia C		
Progetto Territoriale Operativo del Po		

Le informazioni topografiche sono desunte dal S.I.T. della Regione Piemonte.
 Dati di proprietà della Regione Piemonte.

Scala 1:25.000

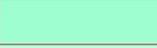
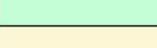
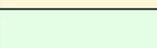
DESCRIZIONE	RIFERIMENTO ALLE N.d.A.	SIMBOLO
<i>Parte II - L'ambiente</i>		
Aree di approfondimento paesistico di competenza regionale	Art. 14.1	 PTRA
Aree di approfondimento paesistico di competenza provinciale	Art. 14.2	 PTPA /PPP
Aree protette esistenti	Art. 15.1	
Biotopi	Art. 15.2	
Aree di salvaguardia finalizzate all'istituzione di nuove aree protette	Art. 15.3	
Aree ambientalmente critiche di competenza regionale	Art. 16.1	
Aree a scarsa compatibilità ambientale di competenza provinciale	Art. 16.2	
Rete dei corsi d'acqua	Art. 17.1	
Invasi artificiali	Art. 17.2	
<i>Titolo III - I sistemi Territoriali</i>		
<i>Parte I - Il sistema dei suoli agricoli</i>		
Aree boscate	Art. 21.1	
Aree colturali di forte dominanza paesistica	Art. 21.2	
Suoli ad eccellente produttività	Art. 21.3	
Suoli a buona produttività	Art. 21.4	
Area interstiziali a)	Art. 21.5	
Area interstiziali b)	Art. 21.5	
<i>Parte II - Sistema insediativo</i>		
Territorio urbanizzato	Art. 22	

Figura 35 - Legenda Tavola di progetto 1 del PTC "Governo del territorio: vincoli e tutele"

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale
	Foglio 41 di 59

Il PTP indica cartograficamente sulla **Tavola n. 2 “Carta della compatibilità geo-ambientale”**, gli ambiti da cui, in relazione al differente grado di criticità del territorio, discendono le diverse possibilità di utilizzo. L’ambito di progetto rientra nel sistema delle *Varianti* (“*parte del territorio individuata da condizione di variabilità attribuita in riferimento agli assetti idrogeologici, geomorfologici e idrologici.*”); *ambiti in cui si ritengono possibili variazioni dell’assetto strutturale del territorio, senza particolari limitazioni derivanti dall’assetto geomorfologico del territorio stesso (art. 18 NdA).*

La **Tavola 3 “Governo del territorio - Indirizzi di sviluppo”** prevede per l’area in esame la qualifica di “*Paesaggi naturali di pianura e fondovalle*” (art. 19.1 NdA) e di “*Sottosistema delle attività*”.

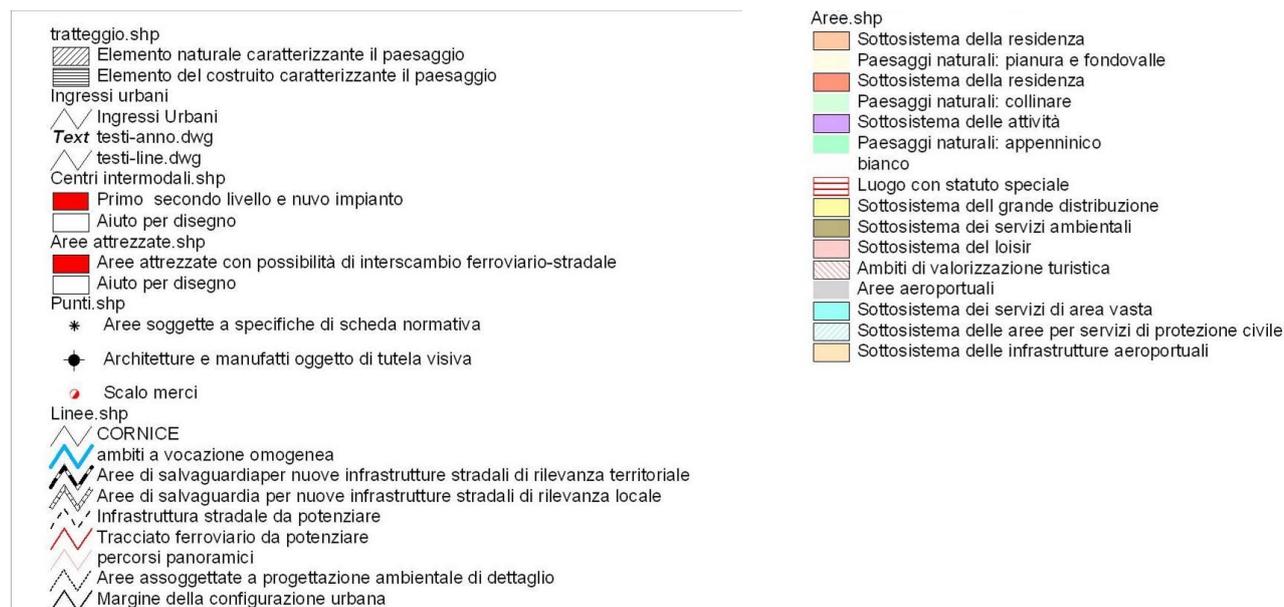
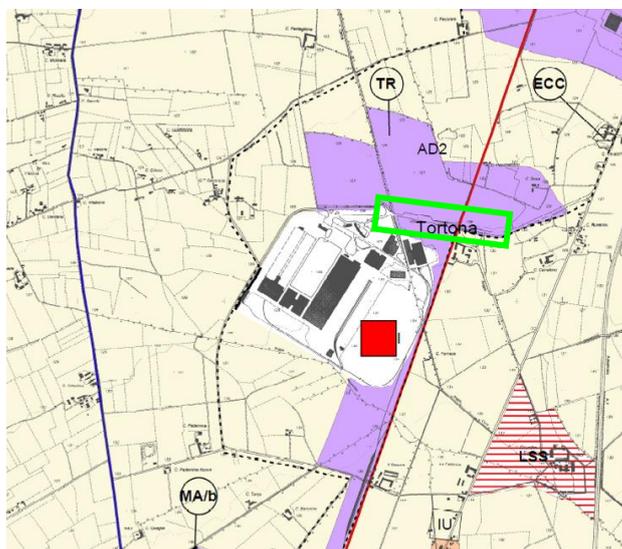


Figura 36 - Stralcio Tavola 3 del PTC “Governo del territorio - Indirizzi di sviluppo” (con rettangolo verde è individuato l’ambito delle Varianti)

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale
	Foglio 42 di 59

Alla luce del fatto che l'area non rientra nella rete ecologica, o in aree turistiche, non è interessata da percorsi panoramici né in settori con particolari indirizzi di governo, e che non emergono specifiche criticità dall'analisi delle Norme di Piano del PTC di Alessandria, non si rilevano elementi di incompatibilità da attribuire alla Variante in esame.

6.2.3. Il Piano Regolatore Generale del comune di Tortona

Il Comune di Tortona è dotato di Piano Regolatore Generale Comunale approvato dalla Giunta Regionale con Deliberazione D.G.R. 30.01.1995 n. 43-42735, operante dall'avvenuta pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte N. 9 dell'1/3/1995.

L'area delle Varianti interessa in parte il sedime della viabilità esistente e marginalmente aree agricole (cfr figura seguente – aggiornamento PRG del 10/04/2014). La WBS IR1L si sovrappone marginalmente all'area SUE 20d (che risulta essere già attuata).

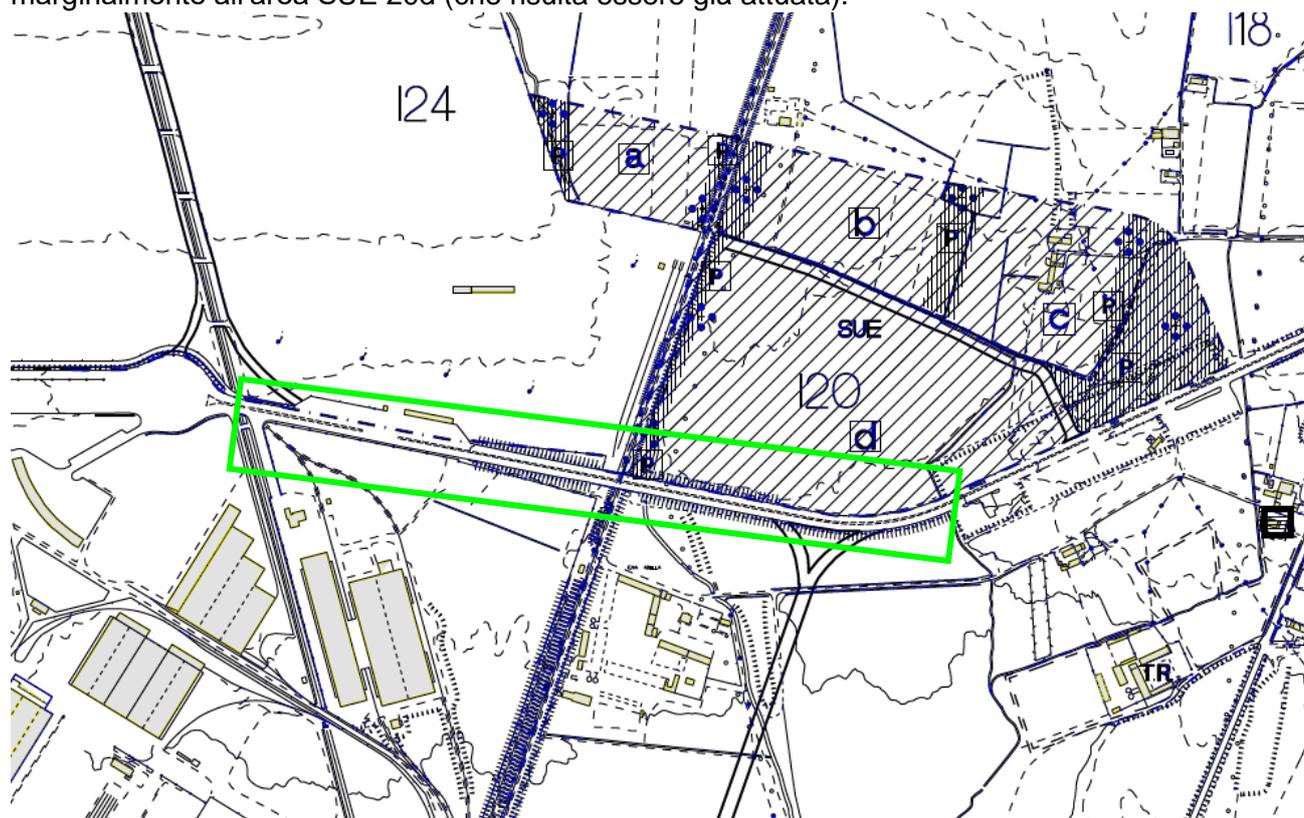


Figura 37 – Stralcio Tavola 2 Azzonamento del PRG Tortona (con rettangolo verde è individuato l'ambito delle Varianti)

GENERAL CONTRACTOR  Consorzio Collegamenti Integrati Veloci	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
	A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale
	Foglio 43 di 59

Dall'analisi delle Norme di Piano e con riferimento agli ambiti interferiti, non si rilevano elementi di incompatibilità da attribuire alle Varianti in esame. Si evidenzia come le opere siano localizzate all'interno del corridoio urbanistico individuato con Delibera CIPE 80/2006.

6.2.3.1. Piano di Zonizzazione Acustica comune di Tortona

Secondo la Carta dell'azonamento acustico del Comune di Tortona (Piano approvato con DCC n. 57 del 09/06/2010) le Varianti ricadono nelle "Zone di rispetto ferroviario": Fascia linea ferroviaria di tipo A (100 m) e di tipo B (250 m). Inoltre attraversa le classi acustiche riportate in tabella:

Tabella 1 – Classi acustiche attraversate in comune di Tortona

DESTINAZIONE D'USO TERRITORIALE delle aree interferite	DIURNO 6:00÷22:00	NOTTURNO 22:00÷6:00
III Aree miste	60	50
IV Aree di intensa attività umana	65	55
V Aree prevalentemente industriali	70	60
VI Aree esclusivamente industriali	70	70

6.2.4. Il sistema dei vincoli ambientali

Una sintesi delle indicazioni circa i Vincoli Paesaggistici presenti nell'area è illustrata nell'Allegato grafico "Carta dei vincoli paesaggistici" (**Allegato 5**).

I potenziali ambiti di interferenza del progetto con il sistema dei vincoli sono stati verificati sulla base degli strumenti di pianificazione territoriale vigenti, in primo luogo del Piano Paesaggistico Regionale PPR, del PRGC di Tortona e del Codice dei Beni - D. Lgs. 42/2004 e smi., come evidenziato nel **paragrafo 4**.

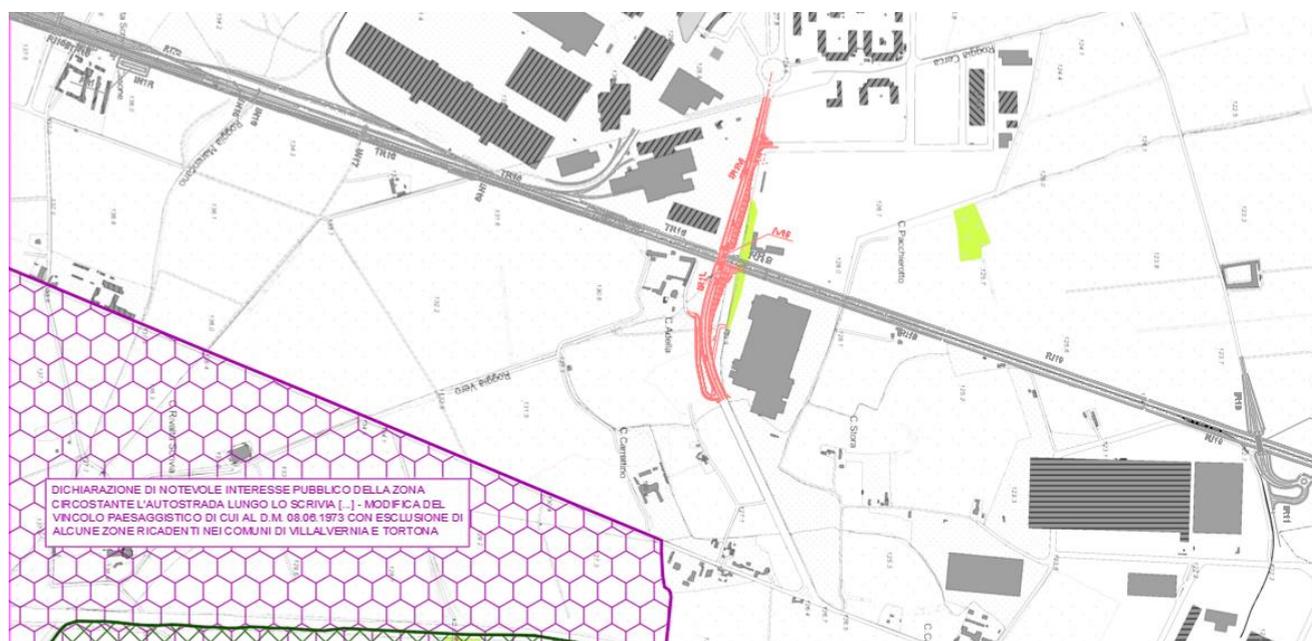
Sulla base dei dati cartografici si evidenzia che i vincoli paesaggistici presenti sono:

- a circa oltre 400 m verso est il **Vincolo ai sensi del D.Lgs 42/2004, art 136 - ex L. 1497/1939: Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona circostante l'autostrada lungo lo scivola [...] - modifica del vincolo paesaggistico di cui al d.m. 08.06.1973 con esclusione di alcune zone ricadenti nei comuni di Villalvernia e Tortona;**
- a nord delle rampe di accesso al cavalcaferrovia lungo la scarpata dei rilevati e in una ristretta fascia al suo piede è presente il **Vincolo ai sensi dell'art. 142 D.Lgs 42/2004 comma 1 lettera g "i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dagli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018".**

Non è presente vincolo idrogeologico e, per ciò che concerne i siti della Rete Natura 2000, il sito più vicino è la ZSC/ZPS IT1180004 Greto dello Scivola, posta lungo il Fiume Scivola ad una distanza

superiore a 0,7 km verso est. Non si rileva pertanto la necessità di procedere ad una valutazione di Incidenza in quanto non si prevedono effetti diretti ed indiretti delle opere sui siti Natura 2000.

Rispetto all'area di intervento delle Varianti relativamente ai nuovi manufatti non si riscontrano interferenze con vincoli paesaggistici ed ambientali. La demolizione dei vecchi rilevati delle rampe di accesso al cavalcavia ferroviario esistente, attività peraltro contemplata dal progetto approvato, interessa invece il vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 D. Lgs 42/2004 comma 1 lettera g "i territori coperti da foreste e da boschi". A tal riguardo si segnala che la fascia boscata sviluppatasi lungo i rilevati delle rampe è caratterizzata dalla presenza diffusa della invasiva robinia (*Robinia pseudoacacia*).



DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DELLA ZONA CIRCOSTANTE L'AUTOSTRADA LUNGO LO SCRIVIA [...] - MODIFICA DEL VINCOLO PAESAGGISTICO DI CUI AL D.M. 08.06.1973 CON ESCLUSIONE DI ALCUNE ZONE RICADENTI NEI COMUNI DI VILLALVERNIA E TORTONA

LEGENDA



Progetto Definitivo Variante



Limiti comunali

VINCOLI PAESAGGISTICI



Vincolo ai sensi del D.Lgs 42/2004, art 136 - ex L. 1497/1939
 Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona circostante l'autostrada lungo lo scrivio [...] - modifica del vincolo paesaggistico di cui al d.m. 08.06.1973 con esclusione di alcune zone ricadenti nei comuni di Villalvernia e Tortona



Vincolo ai sensi del D.Lgs 42/2004, art 142 comma 1 lettera g "i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dagli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018"

VINCOLI AMBIENTALI



Rete Natura 2000
 ZSC/ZPS IT1180004
 Greto dello Scrivio

Figura 38 - Stralcio Carta dei vincoli paesaggistici

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale	Foglio 45 di 59

6.3. Quadro di confronto degli impatti

Nel presente paragrafo sarà sviluppato, con riferimento agli elementi progettuali maggiormente significativi ai fini ambientali, il confronto in merito agli impatti generati tra la soluzione approvata con Delibera CIPE 80/2006 e quella di variante.

Si ritiene infatti necessario valutare gli impatti delle varianti non in termini assoluti, ma relazionandoli al progetto attualmente autorizzato al fine di valutare se e quali differenze significative siano state introdotte con le varianti. In maniera analoga, per quanto attiene le mitigazioni, sarà valutato se e quali ulteriori e diverse mitigazioni occorre introdurre nelle varianti, fermo restando la possibilità di adeguare alcuni interventi mitigativi già previsti, in ragione delle modifiche progettuali apportate.

La valutazione è fatta per la fase di cantiere e per la fase di esercizio.

6.3.1. IR1L - Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato est)

Come è possibile evincere dalle valutazioni successive, le modifiche apportate non determinano generalmente impatti, ove presenti, differenti dallo scenario del progetto autorizzato. La Variante infatti è collocata all'interno del corridoio urbanistico approvato dal CIPE 80/2006 e prevede che la rampa di approccio al cavalcaferrovia sia traslata di circa 15 m verso nord e che il lato sud del rilevato è caratterizzato da un muro di contenimento in terra armata andando a ridurre complessivamente le superfici occupate e quindi l'interferenza con il territorio agricolo.

IR1L Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato est) - QUADRO DEGLI IMPATTI

<p>+ + DIMINUZIONE SIGNIFICATIVA DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p> <p>+ ○ DIMINUZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>	<p>○ • IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>	<p>○ - INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p> <p>○ - - INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>
---	---	---

<i>Fase</i>	<i>Fattore</i>	<i>Variazione impatto PROGETTO DEFINITIVO AUTORIZZATO – PROGETTO DI VARIANTE</i>	<i>Necessità di ulteriori mitigazioni</i>
-------------	----------------	---	--

ATMOSFERA

CANTIERE

Emissione di polveri ed inquinanti



La soluzione di Variante comporta la traslazione della rampa a 15 m verso nord e non prevede variazioni in termini di mezzi di trasporto e macchinari utilizzati. Rispetto alla soluzione approvata la Variante non determina una variazione nelle emissioni di polveri e di inquinanti che pertanto sono da considerarsi equivalenti.

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

ESERCIZIO

Emissione di inquinanti dovuti al traffico veicolare



La soluzione del progetto approvato e quella di variante non differiscono in termini di previsioni relative al traffico veicolare. Si ritiene pertanto che le emissioni in atmosfera di inquinanti siano equiparabili tra le due soluzioni progettuali.

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

AMBIENTE IDRICO

CANTIERE

Interferenza con acque Superficiali e sotterranee



Il potenziale rischio di inquinamento per sversamenti accidentali della Variante non differisce rispetto allo scenario del PD autorizzato.

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

ESERCIZIO

Interferenza con acque superficiali e sotterranee



Gli impatti tra le soluzioni progettuali sono equivalenti.

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

IR1L Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato est) - QUADRO DEGLI IMPATTI

<p>++ DIMINUIZIONE SIGNIFICATIVA DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p> <p>+ DIMINUIZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>	<p>• IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>	<p>- INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p> <p>-- INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>
--	--	--

<i>Fase</i> Fattore	Variazione impatto PROGETTO DEFINITIVO AUTORIZZATO – PROGETTO DI VARIANTE	Necessità di ulteriori mitigazioni
----------------------------	--	---

SUOLO E SOTTOSUOLO

CANTIERE	Rischio di sversamenti accidentali	•	I rischi di inquinamento della matrice a causa di sversamenti accidentali non variano rispetto allo scenario del progetto autorizzato dato che le soluzioni progettuali sono pressoché equivalenti in termini di aree occupate.	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato
ESERCIZIO	Occupazione permanente di suolo	+	Le dimensioni delle aree occupate dalla Variante sono lievemente inferiori rispetto al progetto approvato in quanto il lato sud del rilevato è caratterizzato da un muro di contenimento in terra armata che permette di ridurre complessivamente le superfici occupate definitivamente.	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

AMBIENTE NATURALE

CANTIERE	Interferenza con aree boscate	•	Nell' analisi dello stato dei luoghi, con riferimento alla presenza di boschi, risulta che lungo le scarpate del rilevato della rampa IR1L è presente una fascia boscata ristretta dell' invasiva robinia. L' attività di demolizione del rilevato esistente, peraltro contemplata dal progetto approvato, interferisce con tale fascia. La soluzione di variante quindi non genera ulteriori impatti sulla vegetazione rispetto al progetto approvato.	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato
-----------------	--------------------------------------	----------	---	---

IR1L Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato est) - QUADRO DEGLI IMPATTI

 DIMINUZIONE SIGNIFICATIVA DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO	 IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO	 INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO
 DIMINUZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO		 INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO

<i>Fase</i>	<i>Fattore</i>	<i>Variazione impatto PROGETTO DEFINITIVO AUTORIZZATO – PROGETTO DI VARIANTE</i>	<i>Necessità di ulteriori mitigazioni</i>
CANTIERE	Interferenza con aree agricole	 <p>La Variante risulta essere migliorativa rispetto al progetto approvato in quanto la traslazione del manufatto verso nord e la realizzazione di muri di contenimento in terra armata lungo il lato sud permettono di ridurre l'interferenza con le aree agricole.</p>	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato
CANTIERE	Disturbo acustico fauna	 <p>Il potenziale disturbo acustico nei confronti della fauna non differisce rispetto allo scenario del PD autorizzato.</p>	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato
ESERCIZIO	Assenza di impatti in fase di esercizio	<p>In fase di esercizio non si segnala nessun - impatto sulle componenti naturalistiche dato il contesto territoriale di riferimento.</p>	-



PAESAGGIO

CANTIERE	Alterazione dello stato dei luoghi	 <p>L'alterazione dello stato dei luoghi della Variante non differisce rispetto allo scenario del PD autorizzato.</p>	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato
ESERCIZIO	Ingombro visuale	 <p>La soluzione di Variante non prevede l'ampliamento del manufatto ma anzi contempla il contenimento del rilevato in approccio alle spalle del cavalcaferrovia tramite un muro di contenimento in terra armata sul lato sud. Pertanto gli impatti a carico della componente sono equivalenti nelle due soluzioni progettuali anche per il fatto che l'altezza delle rampe è equivalente nelle due soluzioni.</p>	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

IR1L Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato est) - QUADRO DEGLI IMPATTI

 DIMINUIZIONE SIGNIFICATIVA DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO	 IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO	 INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO
 DIMINUIZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO		 INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO

Fase Fattore

*Variazione impatto PROGETTO DEFINITIVO
 AUTORIZZATO – PROGETTO DI VARIANTE*

*Necessità di ulteriori
 mitigazioni*

RUMORE

CANTIERE

**Emissioni
 prodotte dalle
 lavorazioni**



Le emissioni acustiche per la realizzazione del progetto in variante, non cambieranno per tipologia e intensità rispetto allo scenario del progetto approvato. L' impatto risulta pertanto equivalente.

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

ESERCIZIO

**Emissioni
 prodotte dal
 traffico
 ferroviario**



La Variante non determina modifiche ai volumi di traffico stradale, pertanto gli impatti tra le due soluzioni risultano equivalenti.

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

VIBRAZIONI

CANTIERE

**Emissioni
 prodotte dalle
 lavorazioni**



Le vibrazioni per la realizzazione del progetto in variante, non cambieranno per tipologia e intensità rispetto allo scenario del progetto approvato. L' impatto risulta pertanto equivalente.

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

ESERCIZIO

**Emissioni
 prodotte dal
 traffico
 veicolare**



La Variante non determina modifiche ai traffici di esercizio, pertanto gli impatti tra le due soluzioni risultano equivalenti -

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato.

6.3.2. IV15 - Cavalcaferrovia

Come è possibile evincere dalle valutazioni successive, le modifiche apportate non determinano impatti, ove presenti, differenti dallo scenario del progetto autorizzato. La Variante infatti è collocata all'interno del corridoio urbanistico approvato dal CIPE 80/2006 e prevede che il cavalcaferrovia sia traslato verso nord di 15 m interessando prevalentemente le superfici di pertinenza dell'asse ferroviario esistente.

IV15 - Cavalcaferrovia - QUADRO DEGLI IMPATTI

<p>++ DIMINUIZIONE SIGNIFICATIVA DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p> <p>+ DIMINUIZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>	<p>IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>	<p>- INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p> <p>-- INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>
--	--	--

<i>Fase</i>	<i>Fattore</i>	<i>Variazione impatto PROGETTO DEFINITIVO AUTORIZZATO – PROGETTO DI VARIANTE</i>	<i>Necessità di ulteriori mitigazioni</i>
ATMOSFERA			
CANTIERE	Emissione di polveri ed inquinanti	<p>La soluzione di Variante comporta la traslazione del cavalcaferrovia a 15 m verso nord e non prevede variazioni in termini di mezzi di trasporto e macchinari utilizzati. Rispetto alla soluzione approvata la Variante non determina una variazione nelle emissioni di polveri e di inquinanti che pertanto sono da considerarsi equivalenti.</p>	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato
	Emissione di inquinanti dovuti al traffico veicolare	<p>La soluzione del progetto approvato e quella di variante non differiscono in termini di previsioni relative al traffico veicolare. Si ritiene pertanto che le emissioni in atmosfera di inquinanti siano equiparabili tra le due soluzioni progettuali.</p>	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato
AMBIENTE IDRICO			
CANTIERE	Interferenza con acque Superficiali e sotterranee	<p>Il potenziale rischio di inquinamento per sversamenti accidentali della Variante non differisce rispetto allo scenario del PD autorizzato.</p>	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

IV15 - Cavalcaferrovia - QUADRO DEGLI IMPATTI

<p>DIMINUIZIONE SIGNIFICATIVA  DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p> <p>DIMINUIZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO </p>	<p>IMPATTI EQUIVALENTI  RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>	<p>INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO </p> <p>INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO </p>
---	---	---

<i>Fase</i>	<i>Fattore</i>	<i>Variazione impatto PROGETTO DEFINITIVO AUTORIZZATO – PROGETTO DI VARIANTE</i>	<i>Necessità di ulteriori mitigazioni</i>
ESERCIZIO	Interferenza con acque superficiali e sotterranee	 I potenziali impatti tra le soluzioni progettuali sono equivalenti.	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

SUOLO E SOTTOSUOLO

CANTIERE	Rischio di sversamenti accidentali	 I rischi di inquinamento della matrice a causa di sversamenti accidentali non variano rispetto allo scenario del progetto autorizzato dato che le soluzioni progettuali sono pressoché equivalenti in termini di aree occupate.	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato
ESERCIZIO	Occupazione permanente di suolo	 Le dimensioni delle aree occupate dalla Variante sono equivalenti al progetto approvato. La Variante infatti è collocata all' interno del corridoio urbanistico approvato dal CIPE 80/2006 e prevede che il cavalcaferrovia sia traslato verso nord di 15 m interessando prevalentemente le superfici di pertinenza dell' asse ferroviario esistente.	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

AMBIENTE NATURALE

CANTIERE	Interferenza con aree agricole	La Variante ed il progetto approvato ricadono nell' area industriale di Rivalta Scrivia interessando prevalentemente le superfici di pertinenza dell' asse ferroviario esistente, quindi non risulta esserci interferenza con aree agricole in entrambi i casi.
-----------------	---------------------------------------	---

IV15 - Cavalcaferrovia - QUADRO DEGLI IMPATTI

<p>++ DIMINUIZIONE SIGNIFICATIVA DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p> <p>+ DIMINUIZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>	<p>• IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>	<p>- INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p> <p>-- INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>
--	--	--

<i>Fase</i>	<i>Fattore</i>	<i>Variazione impatto PROGETTO DEFINITIVO AUTORIZZATO – PROGETTO DI VARIANTE</i>	<i>Necessità di ulteriori mitigazioni</i>
CANTIERE	Disturbo acustico fauna	<p style="text-align: center;">•</p> <p>Il potenziale disturbo acustico nei confronti della fauna non differisce rispetto allo scenario del PD autorizzato, ricordando che il cavalcaferrovia afferisce all' area industriale di Rivalta Scrivia.</p>	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato
ESERCIZIO	Assenza di impatti in fase di esercizio	<p style="text-align: center;">-</p> <p>In fase di esercizio non si segnala nessun impatto sulle componenti naturalistiche dato il contesto territoriale di riferimento.</p>	-
PAESAGGIO			
CANTIERE	Alterazione dello stato dei luoghi	<p style="text-align: center;">•</p> <p>L' alterazione dello stato dei luoghi della Variante non differisce rispetto allo scenario del PD autorizzato.</p>	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato
ESERCIZIO	Ingombro visuale	<p style="text-align: center;">•</p> <p>La soluzione di Variante non prevede modifiche sostanziali del manufatto in termini dimensionali, ma solo la sua traslazione di 15 m verso nord. Pertanto gli impatti a carico della componente sono equivalenti nelle due soluzioni progettuali.</p>	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato
RUMORE			
CANTIERE	Emissioni prodotte dalle lavorazioni	<p style="text-align: center;">•</p> <p>Le emissioni acustiche per la realizzazione del progetto in variante, non cambieranno per tipologia e intensità rispetto allo scenario del progetto approvato. L' impatto risulta pertanto equivalente.</p>	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

IV15 - Cavalcaferrovia - QUADRO DEGLI IMPATTI

<p>++ DIMINUIZIONE SIGNIFICATIVA DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p> <p>+ DIMINUIZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>	<p>● IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>	<p>- INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p> <p>-- INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>
--	--	--

<i>Fase</i>	<i>Fattore</i>	<i>Variazione impatto PROGETTO DEFINITIVO AUTORIZZATO – PROGETTO DI VARIANTE</i>	<i>Necessità di ulteriori mitigazioni</i>
ESERCIZIO	Emissioni prodotte dal traffico veicolare	● La Variante non determina modifiche al traffico veicolare di esercizio, pertanto gli impatti tra le due soluzioni risultano equivalenti.	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato
VIBRAZIONI			
CANTIERE	Emissioni prodotte dalle lavorazioni	● Le vibrazioni per la realizzazione del progetto in variante, non cambieranno per tipologia e intensità rispetto allo scenario del progetto approvato. L' impatto risulta pertanto equivalente.	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato
ESERCIZIO	Emissioni prodotte dal traffico veicolare	● La Variante non determina modifiche al traffico veicolare di esercizio, pertanto gli impatti tra le due soluzioni risultano equivalenti -	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato.

6.3.3. IR1M - Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato ovest)

Come è possibile evincere dalle valutazioni successive, le modifiche apportate non determinano generalmente impatti, ove presenti, differenti dallo scenario del progetto autorizzato. La Variante infatti è collocata all'interno del corridoio urbanistico approvato dal CIPE 80/2006 e prevede che la rampa di approccio al cavalcaferrovia sia traslata di circa 15 m verso nord e che il lato sud del rilevato è caratterizzato da un muro di contenimento in terra armata per garantire una distanza minima superiore a 3 m dalla recinzione dell'area privata industriale.

IR1M - Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato ovest) - QUADRO DEGLI IMPATTI

<p> DIMINUZIONE SIGNIFICATIVA DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p> <p> DIMINUZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>	<p> IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>	<p> INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p> <p> INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>
---	---	---

Fase Fattore

*Variazione impatto PROGETTO DEFINITIVO
 AUTORIZZATO – PROGETTO DI VARIANTE*

*Necessità di ulteriori
 mitigazioni*

ATMOSFERA

CANTIERE

**Emissione di
 polveri ed
 inquinanti**



La soluzione di Variante comporta la traslazione della rampa a 15 m verso nord e non prevede variazioni in termini di mezzi di trasporto e macchinari utilizzati. Rispetto alla soluzione approvata la Variante non determina una variazione nelle emissioni di polveri e di inquinanti che pertanto sono da considerarsi equivalenti.

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

ESERCIZIO

**Emissione di
 inquinanti
 dovuti al
 traffico
 veicolare**



La soluzione del progetto approvato e quella di variante non differiscono in termini di previsioni relative al traffico veicolare. Si ritiene pertanto che le emissioni in atmosfera di inquinanti siano equiparabili tra le due soluzioni progettuali.

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

AMBIENTE IDRICO

CANTIERE

**Interferenza
 con acque
 Superficiali e
 sotterranee**



Il potenziale rischio di inquinamento per sversamenti accidentali della Variante non differisce rispetto allo scenario del PD autorizzato.

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

ESERCIZIO

**Interferenza
 con acque
 superficiali e
 sotterranee**



I potenziali impatti tra le soluzioni progettuali sono equivalenti.

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

IR1M - Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato ovest) - QUADRO DEGLI IMPATTI

<p>++ DIMINUIZIONE SIGNIFICATIVA DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p> <p>+ DIMINUIZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>	<p>• IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>	<p>- INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p> <p>-- INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>
--	--	--

Fase Fattore

*Variazione impatto PROGETTO DEFINITIVO
AUTORIZZATO – PROGETTO DI VARIANTE*

*Necessità di ulteriori
mitigazioni*



SUOLO E SOTTOSUOLO

CANTIERE

Rischio di sversamenti accidentali



I rischi di inquinamento della matrice a causa di sversamenti accidentali non variano rispetto allo scenario del progetto autorizzato dato che le soluzioni progettuali sono pressoché equivalenti in termini di aree occupate.

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

ESERCIZIO

Occupazione permanente di suolo



Le dimensioni delle aree occupate dalla Variante sono lievemente inferiori rispetto al progetto approvato in quanto il lato sud del rilevato è caratterizzato da un muro di contenimento in terra armata che permette di ridurre complessivamente le superfici occupate definitivamente e garantisce una distanza minima superiore a 3 m dalla recinzione dell' area privata industriale esistente. Inoltre la rampa IR1M in variante interessa per buona parte il vecchio tracciato della rampa esistente (che sarà demolita).

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

IR1M - Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato ovest) - QUADRO DEGLI IMPATTI

 DIMINUIZIONE SIGNIFICATIVA DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO	 IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO	 INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO
 DIMINUIZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO		 INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO

Fase Fattore

*Variazione impatto PROGETTO DEFINITIVO
AUTORIZZATO – PROGETTO DI VARIANTE*

*Necessità di ulteriori
mitigazioni*



AMBIENTE NATURALE

CANTIERE

**Interferenza
con aree
boscate**



Nell' analisi dello stato dei luoghi, con riferimento alla presenza di boschi, risulta che lungo le scarpate del rilevato della rampa IR1M è presente una fascia boscata ristretta dell' invasiva robinia. L' attività di demolizione del rilevato esistente, peraltro contemplata dal progetto approvato, interferisce con tale fascia. La soluzione di variante quindi non genera ulteriori impatti sulla vegetazione rispetto al progetto approvato.

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

CANTIERE

**Interferenza
con aree
agricole**

La Variante ed il progetto approvato ricadono nell' area industriale di Rivalta Scrivia quindi non risulta esserci interferenza con aree agricole in entrambi i casi.

CANTIERE

**Disturbo
acustico fauna**



Il potenziale disturbo acustico nei confronti della fauna non differisce rispetto allo scenario del PD autorizzato, ricordando che la rampa insiste nell' area industriale di Rivalta Scrivia.

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

ESERCIZIO

**Assenza di
impatti in fase
di esercizio**

In fase di esercizio non si segnala nessun impatto sulle componenti naturalistiche dato il contesto territoriale di riferimento.

IR1M - Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato ovest) - QUADRO DEGLI IMPATTI

<p>++ DIMINUIZIONE SIGNIFICATIVA DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p> <p>+ DIMINUIZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>	<p>• IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>	<p>- INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p> <p>-- INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO</p>
--	--	--

Fase Fattore

Variazione impatto PROGETTO DEFINITIVO AUTORIZZATO – PROGETTO DI VARIANTE

Necessità di ulteriori mitigazioni



PAESAGGIO

CANTIERE

Alterazione dello stato dei luoghi



L'alterazione dello stato dei luoghi della Variante non differisce rispetto allo scenario del PD autorizzato.

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

ESERCIZIO

Ingombro visuale



La soluzione di Variante non prevede l'ampliamento del manufatto ma anzi contempla il contenimento del rilevato in approccio alle spalle del cavalcaferrovia tramite un muro di contenimento in terra armata sul lato sud. Pertanto gli impatti a carico della componente sono equivalenti nelle due soluzioni progettuali.

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

((c)) RUMORE

CANTIERE

Emissioni prodotte dalle lavorazioni



Le emissioni acustiche per la realizzazione del progetto in variante, non cambieranno per tipologia e intensità rispetto allo scenario del progetto approvato. L'impatto risulta pertanto equivalente.

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato

ESERCIZIO

Emissioni prodotte dal traffico veicolare



La Variante non determina modifiche al traffico veicolare di esercizio, pertanto gli impatti tra le due soluzioni risultano equivalenti.

Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato



VIBRAZIONI

IR1M - Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato ovest) - QUADRO DEGLI IMPATTI

 DIMINUZIONE SIGNIFICATIVA DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO	 IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO	 INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO
 DIMINUZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO	AUTORIZZATO	 INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO AUTORIZZATO

<i>Fase</i>	<i>Fattore</i>	<i>Variazione impatto PROGETTO DEFINITIVO AUTORIZZATO – PROGETTO DI VARIANTE</i>	<i>Necessità di ulteriori mitigazioni</i>
CANTIERE	Emissioni prodotte dalle lavorazioni	 Le vibrazioni per la realizzazione del progetto in variante, non cambieranno per tipologia e intensità rispetto allo scenario del progetto approvato. L' impatto risulta pertanto equivalente.	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato
ESERCIZIO	Emissioni prodotte dal traffico veicolare	 La Variante non determina modifiche al traffico veicolare di esercizio, pertanto gli impatti tra le due soluzioni risultano equivalenti -	Restano valide le mitigazioni previste nel PD autorizzato.

7. CONCLUSIONI

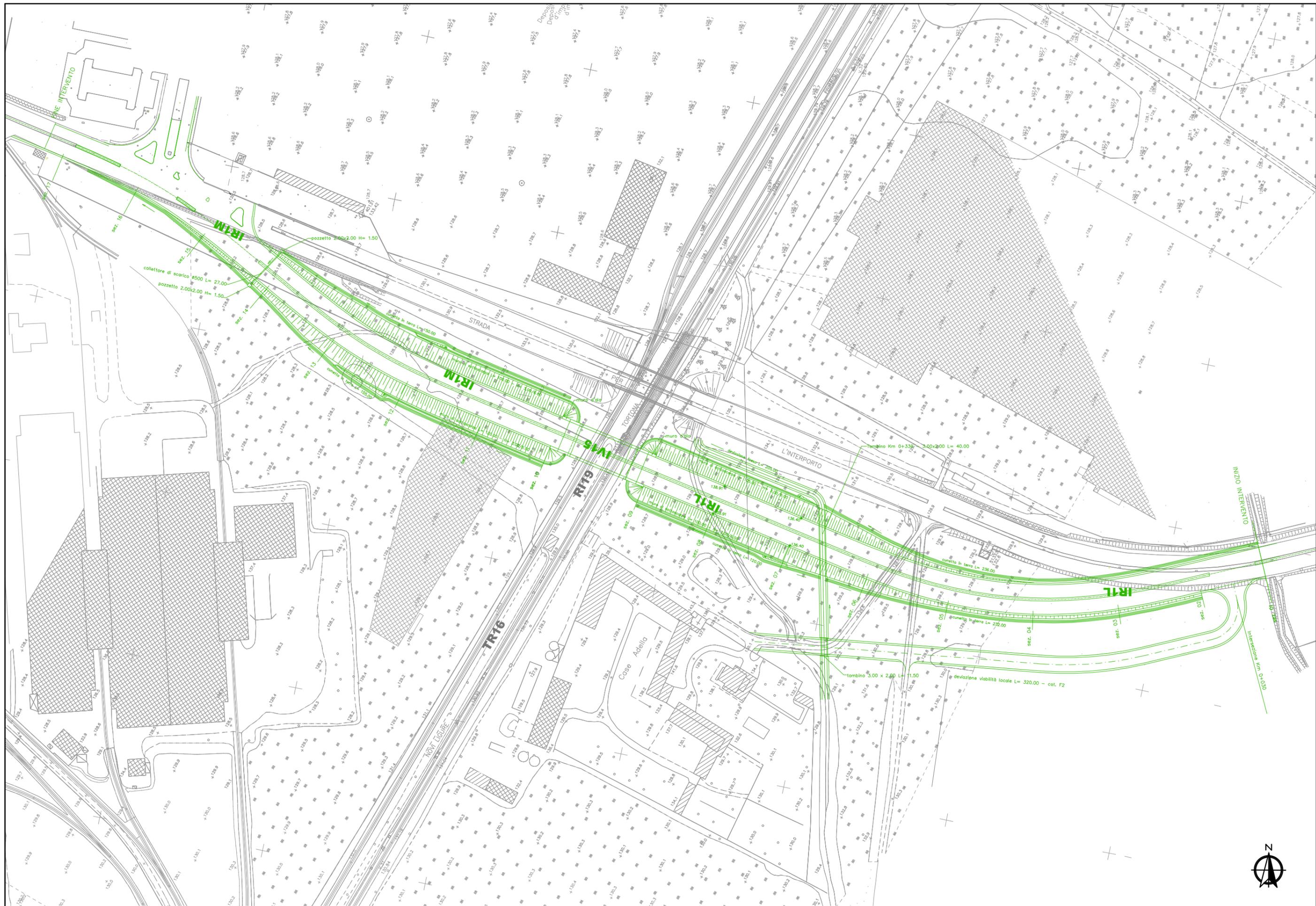
A valle delle valutazioni di natura ambientale e paesaggistica formulate nei paragrafi precedenti, e considerando che la Variante è collocata all'interno del corridoio urbanistico approvato dal CIPE 80/2006, si ritiene che le modifiche apportate dalle varianti illustrate non determinino, in genere, impatti di natura differente, per tipologia e intensità, da quelli del progetto approvato.

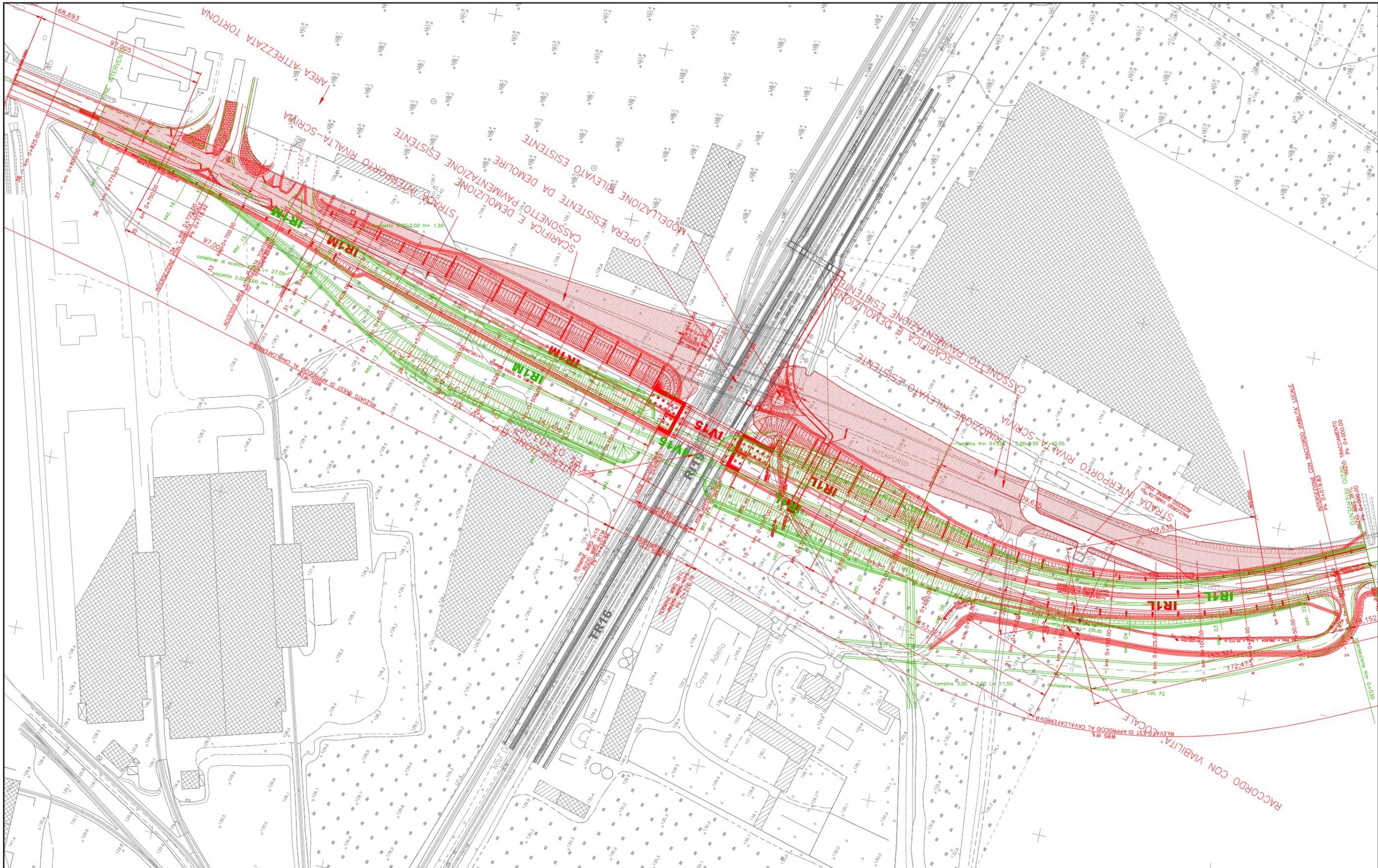
Sulla base di quanto valutato nella presente relazione in funzione delle varianti progettuali descritte, si ritiene che esse non modifichino il quadro complessivo della compatibilità ambientale e paesaggistica dell'opera, già accertato con le autorizzazioni ambientali e paesaggistiche acquisite nelle fasi progettuali pregresse.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 	
	A301-00-D-CV-RG-IM00-00-039-A00.DOC Relazione tecnica generale	Foglio 59 di 59

8. ALLEGATI GRAFICI

1. Planimetria di Progetto Definitivo approvato;
2. Planimetria Progetto Definitivo Variante;
3. Planimetria di sovrapposizione Progetto Approvato – Progetto Variante;
4. Inquadramento su foto aerea;
5. Carta dei vincoli paesaggistici.





Per comodità di lettura e di analisi in merito al confronto: il Progetto Definitivo Approvato è identificato in **verde**, mentre il corrispondente Progetto Definitivo di Variante in colore **rosso**



RELAZIONE TECNICA GENERALE Art. 20 Allegato XXI D.Lgs n.163/2006	Allegati grafici - Allegato 3	Scala
Planimetria di sovrapposizione Progetto Approvato - Progetto Variante		1:2.000

LEGENDA



Progetto Definitivo Variante

KEY-PLAN



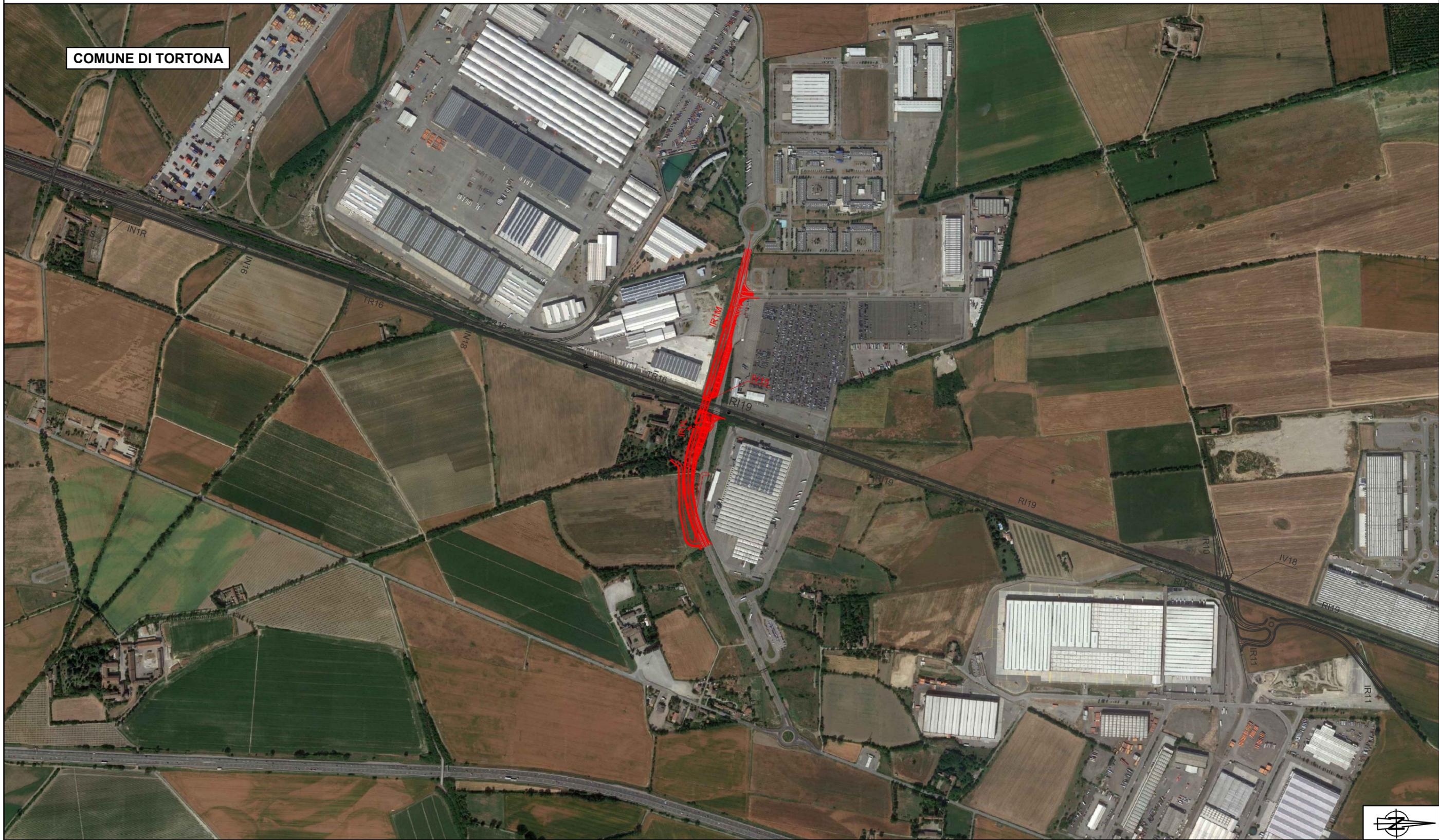
GENOVA

RIVALTA SCIVIA



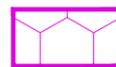
TORTONA

COMUNE DI TORTONA



LEGENDA

Progetto Definitivo Variante



Vincolo ai sensi del D.Lgs 42/2004, art 136 - ex L. 1497/1939
Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona circostante l'autostrada lungo lo Scrivia [...] - modifica del vincolo paesaggistico di cui al d.m. 08.06.1973 con esclusione di alcune zone ricadenti nei comuni di Villalvernia e Tortona



Vincolo ai sensi del D.Lgs 42/2004, art 142 comma 1 lettera g "i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dagli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018"

VINCOLI AMBIENTALI

Rete Natura 2000
ZSC/ZPS IT1180004
Greto dello Scrivia

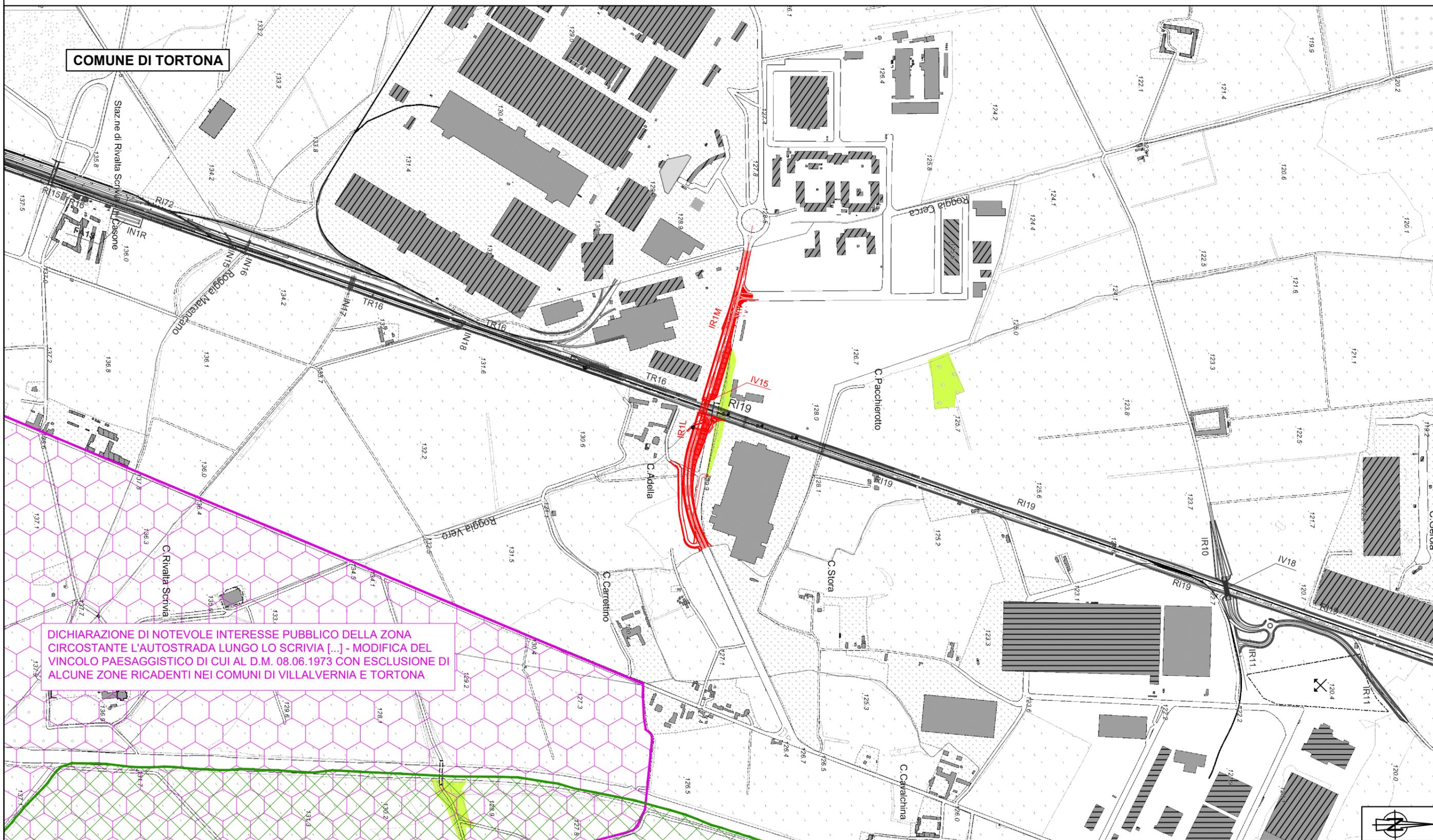
KEY-PLAN

GENOVA

RIVALTA SCIVIA



TORTONA



DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DELLA ZONA CIRCOSTANTE L'AUTOSTRADA LUNGO LO SCRIVIA [...] - MODIFICA DEL VINCOLO PAESAGGISTICO DI CUI AL D.M. 08.06.1973 CON ESCLUSIONE DI ALCUNE ZONE RICADENTI NEI COMUNI DI VILLALVERNIA E TORTONA