



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio*

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Divisione per la Valutazione di Impatto Ambientale di
Infrastrutture, Opere Civili e Impianti Industriali

Protocollo N.: DSA/2005/119938

Pratica N.:

Ref. Mittente:

protocollo n.

del

pratica

Roma, 04 AGO. 2005

TAV SpA
Via Mantova, 24
00198 Roma

Ministero per i Beni
e le Attività Culturali
Direzione Generale per i Beni
Architettonici ed il Paesaggio
Servizio IV Paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 ROMA

Ministero delle infrastrutture
e dei Trasporti MCTC
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma

Regione Piemonte
SETIS
via Belfiore, 23
10126 Torino

Regione Lombardia
Struttura VIA
via Sasseti, 32/2
20124 Milano

e p.c.

Osservatorio Ambientale
tratta AV Torino-Milano
Ufficio di Presidenza
Viale Giusti, 593
55100 Lucca

Presidente della
Commissione VIA
SEDE

OGGETTO: Verifica di esclusione dalla procedura di VIA ai sensi dell'art. 6, comma 2 del DPCM 10 agosto 1988, n. 377 e art. 6, comma 7 del DPCM 27 dicembre 1988 - progetto AC/AV tratta Torino, subtratta Novara variante relativa alla interconnessione AV di Novara Est

Con nota del 27.01.2005, acquisita al prot. n. DSA/2005/02944 del 0.8.02.2005, la Società TAV SpA ha presentato richiesta per la verifica di assoggettabilità alla VIA (ex L. 349 del

08/07/86 e DPCM 377 del 10/08/88 e smi) del progetto in oggetto relativamente alla interconnessione AV di Novara Est, in quanto variante rispetto alla progettazione di massima già oggetto di pronuncia di compatibilità ambientale, allegando la documentazione tecnica necessaria alla valutazione.

La documentazione è stata sottoposta alla Commissione V.I.A. per il parere di competenza in merito alla assoggettabilità alla procedura di VIA della variante presentata. La stessa Commissione ha espresso un parere non favorevole n. 702 del 6 luglio 2005, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali.

Iter Amministrativo

L'opera in epigrafe- compresa nel Progetto esecutivo della tratta ferroviaria AV/AC Torino - Milano che, in base alla delibera CIPE 121 del 21 Dicembre 2001 "Legge Obiettivo :1° programma delle infrastrutture strategiche", rientra tra le opere strategiche della Regione Piemonte - fu oggetto, a suo tempo, di valutazione da parte del Ministero per l'Ambiente e la Tutela del Territorio in due distinte occasioni:

- La prima valutazione di compatibilità ambientale positiva venne espressa dal Ministero dell'Ambiente con parere n. 124 del 24.10.1994 su un progetto presentato nella prima sessione di Conferenza di Servizi apertasi in data 9 marzo 1994 che, per il nodo di Novara, comprendeva :

- la realizzazione delle interconnessioni Est in corrispondenza della Stazione di Novara Boschetto;
- l'Interconnessione Ovest prevista per un tratto sul sedime dell'attuale linea Novara-Bietta, in una posizione più ad Ovest verso Torino.

- Al fine di recepire i nuovi orientamenti governativi emersi dalla verifica parlamentare del 1997 e su sollecitazione della Regione Piemonte si è reso necessario apportare al progetto approvato alcune modifiche riguardanti, fra l'altro, l'Interconnessione Novara Est e l'Interconnessione Novara ovest.

In detto progetto di variante si prevedeva lo spostamento contemporaneo verso est delle due interconnessioni del nodo di Novara che venivano così dislocate:

- 1) l'Interconnessione Est in corrispondenza del territorio di Galliate in località Perniate;
- 2) l'Interconnessione Ovest in corrispondenza della stazione di Novara Boschetto, ovvero nella posizione che nel primo progetto era stata prevista per l'interconnessione Est;

Su tale progetto il Ministero dell'Ambiente, con parere in data 13 Marzo 2000, ha espresso il proprio giudizio di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni una delle quali richiedeva ulteriori approfondimenti per l'interconnessione Est di Pernate Galliate.

In data 14 luglio 2000 veniva chiusa la Conferenza di Servizi con approvazione del Progetto esecutivo della tratta ferroviaria Torino- Milano e dell'interconnessioni di Novara Est ed Ovest nella nuova configurazione.

In data 11 giugno 2001 la Regione Piemonte, in accordo con provincia di Novara, Comune di Novara e Comune di Galliate, ha richiesto a TAV, RFI, e Ferrovie Nord Milano (FNM) di modificare l'assetto delle Interconnessioni di Novara al fine di costituire un collegamento diretto: tra Torino e Malpensa e fra Novara con Torino e Milano.



A seguito di uno studio approfondito da parte di RFI unitamente a TAV e FNM, nell'ambito dei lavori dell'Osservatorio Permanente istituito con L.388/2000, è stato individuato l'assetto progettuale finale dell'intera sistemazione del nodo di Novara che prevede lo spostamento dell'interconnessione di Novara Est dalla progressiva 91+727 -prevista nel progetto approvato nella CdS 14 luglio 2000- alla progressiva 88+839 della linea AV/AC, tralata in direzione Torino con innesto nella zona della stazione di Novara Borghetto sui binari della deviazione della linea FNM,così come prevedeva il progetto originario del 1994.

Il Progetto

Il nuovo tracciato dell'interconnessione di Novara Est previsto in progetto, riprendendo sostanzialmente quello approvato nel 1994, si sovrappone nel suo tratto conclusivo in prossimità della stazione Novara Boschetto:

- alla Interconnessione di Novara Ovest, già realizzata sulla base del progetto approvato in Conferenza dei Servizi nell'anno 2000;
- alla linea ferroviaria gestita da Ferrovie Nord Milano.

Gli elaborati grafici allegati al progetto presentato riportano la dicitura "PROGETTO PRELIMINARE" e non si configurano come "PROGETTO ESECUTIVO" in riferimento all'art. 2 comma 2 del DPCM 377/88; questo, in carenza di un dettagliato progetto delle opere da realizzare, non consente di verificare gli impatti prodotti sull'ambiente, sia in fase di cantierizzazione che in corso di esercizio.

Lo Studio Ambientale non contiene una rappresentazione sinottica di confronto tra gli interventi approvati nel corso dei precedenti iter amministrativi e gli interventi previsti in progetto; le tabelle comparative riportate nella sintesi del Quadro di riferimento Progettuale, riferite all'interconnessione Est dalla Conferenza dei Servizi tenuta nel luglio 2000 e Nuovo progetto, se appaiono utili per valutare gli aspetti ambientali riferiti a contesti territoriali distinti, non risultano indicative per la valutazione dell'interferenza sullo stesso ambito delle nuove opere rispetto a quelle previste nella Conferenza dei Servizi tenutasi nel marzo del 1994;

La sintesi dei principali contenuti del Quadro di riferimento Programmatico riporta, per la nuova interconnessione di Novara Est, la seguente situazione per le opere principali da realizzare :

TOTALI	Interconnessione Novara est
Corpo ferroviario su terra	6037 m
Galleria artificiale	58 m.
Ponti o viadotti	1212 m.

così distinte, per i singoli tratti, come dalle tabelle seguenti:

Binario pari (da AV/AC a staz. Novara)

Tratto (da progr. a progr.)	Sviluppo (m)	Tipo di opera
0+024.00÷1+805.00	1781	Corpo ferroviario su terra
1+805.00÷1+823.00	18	Ponte Fontana Motta
1+823.00÷2+535.00	712	Corpo ferroviario su terra
2+535.00÷2+640.00	105	Ponte su torrente Terdoppio
2+640.00÷2+710.00	70	Corpo ferroviario su terra
2+710.00÷2+782.00	72	Viadotto su strada CIM- Via delle Americhe
2+782.00÷2+899.00	117	Corpo ferroviario su terra
2+899.00÷3+310.00	411	Viadotto Interconnessione Novara Ovest
3+310.00÷3+661.00	351	Corpo ferroviario su terra

Binario dispari

Tratto (da progr. a progr.)	Sviluppo (m)	Tipo di opera
0+024.00÷1+806.00	1782	Corpo ferroviario su terra
1+806.00÷1+824.00	18	Ponte Fontana Motta
1+824.00÷2+340.00	516	Corpo ferroviario su terra
2+340.00÷2+398.00	58	Galleria artificiale scavalco linea AC
2+398.00÷2+560.00	162	Corpo ferroviario su terra
2+560.00÷2+665.00	105	Ponte su torrente Terdoppio
2+665.00÷2+749.00	84	Corpo ferroviario su terra
2+749.00÷2+821.00	72	Viadotto su strada CIM- Via Delle Americhe
2+821.00÷2+935.00	114	Corpo ferroviario su terra
2+935.00÷3+346.00	411	Viadotto Interconnessione Novara Ovest
3+346.00÷3+694.00	348	Corpo ferroviario su terra

Premesso quanto sopra e considerato che:

- l'assetto territoriale dell'area interessata e l'attuale stato dei luoghi risultano profondamente modificati rispetto al Progetto Approvato in Conferenza dei Servizi nel 1994 ed alle previsioni del progetto approvato nella seconda sessione di Conferenza dei Servizi nell'anno 2000;

- il giudizio positivo di compatibilità ambientale espresso in occasione dell'esame dei progetti approvati nelle CdS suddette era riferito alle opere prese singolarmente e non poteva tener conto dell'effetto cumulato dovuto alla contestuale presenza nello stesso sito di opere prima dislocate in contesti diversificati;
- le opere da realizzare, anche se sinteticamente descritte, risultano di entità non trascurabile e tali da produrre impatti sull'ambiente che vanno attentamente valutati tenuto anche conto che vanno ad implementare, in un contesto territoriale limitato già compromesso, gli effetti delle opere esistenti anch'esse significative;
- la realizzazione del nuovo tracciato determina l'attraversamento di aree precedentemente non interessate dall'intervento con conseguente esproprio di beni a soggetti terzi;
- il nuovo tracciato proposto interferisce direttamente con corsi d'acqua (Torrente Terdoppio e Fontana Motta), che richiedono la necessità di specifici approfondimenti di natura idrologica;
- la documentazione presentata dal Proponente a supporto della richiesta di parere ai sensi dell'art.2, c.2 del DPCM 377/88 risulta carente del progetto esecutivo dell'opera che la citata norma prevede espressamente di allegare alla richiesta e non adeguata per poter valutare:
 - la coerenza ovvero le variazioni del progetto proposto rispetto alle previsioni dei progetti di massima oggetto delle pronunce di compatibilità ambientale espresse con i pareri del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio n. 124 del 24.10.1994 e n.13 del .03.2000;
 - gli effetti indotti sulle diverse componenti ambientali determinati dalla sovrapposizione degli effetti sia delle tre infrastrutture ferroviarie (interconnessione di Novara Est, interconnessione di Novara Ovest, Ferrovie Nord Milano) esistenti, in corso di esecuzione o in progetto che stradali (Autostrada A4 viabilità locale e nuova viabilità tangenziale a Novara). In particolare si segnala preliminarmente la necessità di approfondire la valutazione degli impatti, sia in fase di cantiere che di esercizio e relativi interventi di mitigazione, sulle componenti:
 - Ambiente idrico superficiale (con riferimento alla compatibilità idraulica ed alle mitigazioni progettuali delle opere interferenti con il Torrente Terdoppio e la Fontana Motta) e ambiente idrico sotterraneo (con riguardo all'elevata vulnerabilità degli acquiferi superficiali intercettati dalle opere in progetto) ;
 - Rumore e Vibrazioni (sia in fase di cantiere che di esercizio)
 - Vegetazione, Flora, Ecosistemi e Fauna;
 - Il rischio idrologico associato alla realizzazione delle nuove opere;
 - Il numero di espropri e le interferenze territoriali determinati dal nuovo tracciato;

la Commissione VIA ha espresso parere non favorevole all'esclusione dalla VIA per il progetto presentato.

Sulla base delle motivazioni riportate nel parere espresso dalla Commissione VIA, la scrivente Direzione ritiene che l'intervento di **modifica all'interconnessione di Novara Est previsto nel progetto presentato da TAV SpA sia da assoggettare a procedura di**

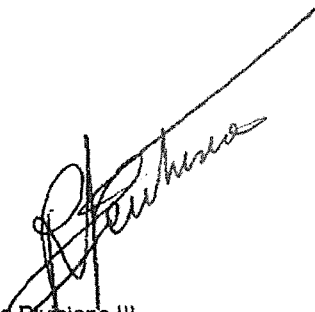


VIA prevista dall' art. 6 della legge 8 luglio 1986, n 349 con le modalità di cui al DPCM 377/88 .

Tanto si comunica per gli opportuni seguiti di competenza.

Si rimane pertanto in attesa di ricevere per l'opera in questione l'istanza di procedura di VIA con la documentazione e gli adempimenti di rito previsti dalla normativa vigente.

Il Direttore Generale
(Ing. Bruno Agricola)



Il Direttore della Divisione III
(dott. Raffaele Ventresca)