



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

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

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

* * *

Parere n.3407 del 8 Maggio 2020

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Tratta AV/AC Terzo Valico di Giori. Modifica del progetto realizzazione del nuovo cavalcavia strada Savonese</i></p> <p><i>IDVIP 5122</i></p>
Proponente:	<p><i>RFI Rete Ferroviaria Italiana</i></p>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESO ATTO che:

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

VISTA

- la Delibera n.101/2009 del 06/11/2009 con la quale il CIPE ha assegnato i contributi per la realizzazione di un primo lotto costruttivo non funzionale della "Linea AV/AC Genova - Milano: Terzo Valico dei Giovi" ed ha autorizzato la RFI, in qualità di soggetto aggiudicatore, a procedere alla contrattualizzazione dell'opera intera per lotti successivi costruttivi non funzionali, impegnativi per le parti nei limiti dei rispettivi finanziamenti che si renderanno effettivamente disponibili a carico della finanza pubblica;
- la Delibera n.84/2010 del 18/11/2010 con la quale il CIPE ha autorizzato l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi, come individuati nella tabella 1 della presa d'atto, della "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi";
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2013-18482 del 02/08/2013 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione – Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'ex art.185, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al progetto esecutivo "Linea ferroviaria AV/AC Milano – Genova "Terzo Valico dei Giovi", Lotto 1 – 1° Stralcio cantierizzazione";
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2014-21283 del 27/06/2014 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione – Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'ex art.185, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al progetto esecutivo "Linea ferroviaria AV/AC Milano – Genova "Terzo Valico dei Giovi", Lotto 1;
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2014-00035077 del 29/10/2014 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica Varianti, ex art. 169, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per la "Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi - Variazione organizzativa del cantiere operativo denominato COL2".
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2014-35438 del 30/10/2014 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione – Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'ex art.185, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al progetto esecutivo "Linea ferroviaria AV/AC Milano – Genova "Terzo Valico dei Giovi", Lotto 2 - Fase 1;
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2014-38541 del 21/11/2014 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha trasmesso il parere della Commissione n. 1617 del 19/09/2014, completo della tabella di ottemperanza, allegato alla precedente Determina Direttoriale prot.n.DVA-2014-35438 del 30/10/2014 con cui si notificava il Provvedimento di approvazione della Verifica di Attuazione ex art.185, comma 7, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. la relativa al Progetto esecutivo denominato "Linea ferroviaria AV/AC Milano – Genova "Terzo Valico dei Giovi", Lotto 2 - Fase 1;
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2015-0000401 del 9/11/2015 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di Variante Tecnica, ai sensi dell'ex art.169, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al "Progetto Tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi - "By Pass" di collegamento tra Galleria Campasso e Interconnessione di Voltri;
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2015-0000490 del 30/12/2015 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione – Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'ex art.185, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al progetto "Linea Ferroviaria AV/AC Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi". 2° stralcio cantierizzazione";

- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2016-0000013 del 21/01/2016 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione – Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'ex art.185, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al progetto esecutivo “Linea Ferroviaria AV/AC Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi". Aggiornamento progetto esecutivo Cantieri, Campi base e Opere”;
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2016-00000247 del 24/06/2016 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica Varianti, ex art. 169, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. per la “Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi - Sicurezza nelle gallerie ferroviarie”.
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2016-0000475 del 29/12/2016 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione – Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'ex art.185, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al progetto esecutivo “Linea ferroviaria AV/AC Milano – Genova “Terzo Valico dei Giovi”, Lotto 3;
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2017-0000233 del 01/08/2017 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'ex art.185, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al Progetto Esecutivo “Adeguamento Via Chiaravagna”
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2017-0000234 del 01/08/2017 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione Fase 1, ai sensi del comma 7, dell'ex art.185, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in relazione al Progetto Esecutivo della Pista di cantiere OP02 “Galleria Artificiale Pozzolo e Trincee di Approccio”
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2018-0000236 del 23/05/2018 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione – Fase 2, svolta ai sensi dei commi 6 e 7, dell'ex art. 185, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. sui lavori eseguiti nell'ambito del Progetto Esecutivo della Linea Ferroviaria AV/AC Milano-Genova. “Terzo Valico dei Giovi” – Lotto 1.
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2018-0000246 del 25/05/2018 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione – Fase 2, svolta ai sensi dei commi 6 e 7, dell'ex art. 185, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. sui lavori eseguiti nell'ambito del Progetto Esecutivo della Linea Ferroviaria AV/AC Milano-Genova. “Terzo Valico dei Giovi” – Lotto 2.
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2019-00000021 del 04/02/2019 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica Varianti, ex art. 169, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. per la “Tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi. Modifica del progetto di cantierizzazione del cantiere COP 20 – Radimero”.
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2019-00000032 del 14/02/2019 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica Varianti, ex art. 169, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. per la “Tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi. Bivio Fegino Variante rilocalizzazione fabbricato tecnologico FA91”.
- Con il Parere CTVA n.3282 prot.n.MATTM-2020-3282 del 13/02/2020 la Commissione Tecnica VIA/VAS ha espresso il parere sull'istruttoria di verifica di attuazione – Fase 2, svolta ai sensi dei commi 6 e 7, dell'ex art. 185, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. sui lavori eseguiti nell'ambito del Progetto Esecutivo della Linea Ferroviaria AV/AC Milano-Genova. “Terzo Valico dei Giovi” – Lotto 1,2,3 e 6.

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

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

- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2014-38413 del 20/11/2014 il Direttore Generale della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha emesso il provvedimento di approvazione relativo alla verifica di ottemperanza alla prescrizione n.3 della Determina Direttoriale prot.n.DVA-2013-24380 del 24/10/2013 di approvazione del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo Lotti 1 e 2; con tale determina inoltre è stato approvato ai sensi del DM 161/2012 l'aggiornamento del piano di utilizzo delle parti variate riguardanti i nuovi siti cui destinare i materiali da scavo nella Regione Liguria nonché l'aggiornamento del piano di utilizzo per i siti della Regione Liguria e Piemonte relativamente alla rimodulazione delle quantità "origine-destinazione", dei reimpieghi dei materiali di scavo all'interno dell'opera e delle operazioni di normale pratica industriale;
- in data 19/01/2015 con nota DVA-2015-1552 la Direzione ha trasmesso alla Commissione una richiesta di parere sulla corretta attuazione del Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M.n.161/2012; la richiesta scaturisce dalla nota prot.n.98790 del 28/1/2014 acquisita con prot.n.DVA-2014-35237 del 29/10/2014 con la quale la Provincia di Alessandria ha segnalato delle irregolarità sulle attività di conferimento dei materiali di scavo della Finestra Castagnola presso il cantiere CBP3; per tali irregolarità la Direzione ha richiesto all'ARPA Piemonte di verificare quanto rappresentato dalla Provincia di Alessandria e di comunicarne gli eventuali esiti; l'ARPA Piemonte ha risposto in data 12/12/2014 con nota prot.n.104151 acquisita con prot.n.DVA-2014-41119 del 15/12/2014;
- con il parere n.1740 del 06/03/2015 la Commissione ha espresso il proprio parere in merito alla significatività degli impatti ambientali determinati dalle modifiche apportate al piano di utilizzo approvato sia in termini di quantitativi di materiale di scavo trasportato al sito CBP3 e sia in termini di variazione del percorso utilizzato per il trasporto di tale materiale;
- con nota prot.n.DVA-2015-10241 del 16/04/2015 la Direzione ha comunicato al Consorzio COCIV gli esiti istruttori di cui al parere n.1740 del 06/03/2014;
- con il parere n.1859 del 01/09/2015 la Commissione ha approvato l'aggiornamento del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo della Tratta A.V./A.C. "Terzo Valico dei Giovi" approvato con le determinazioni sopracitate;
- con la Determina Direttoriale prot.n. DVADEC/325/2015 del 16/09/2015 la Direzione ha emesso il provvedimento di approvazione dell'aggiornamento del piano di utilizzo;
- con la Determina Direttoriale prot.n. DVA_DEC_2016-0000079 del 11/03/2016 la Direzione ha emesso il provvedimento di chiarimenti richiesti da COCIV relativamente alle prescrizioni n. 1 e 5 della Determina Direttoriale prot.n. DVADEC/325/2015 del 16/09/2015.
- con il parere n.1859 del 01/09/2015 la Commissione ha approvato l'aggiornamento del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo della Tratta A.V./A.C. "Terzo Valico dei Giovi" approvato con le determinazioni sopracitate;
- con il parere n.2530 del 20/10/2016 la Commissione ha approvato l'aggiornamento del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo della Tratta A.V./A.C. "Terzo Valico dei Giovi";
- con la Determina Direttoriale prot.n. DVA_DEC_2017-0000309 del 31/10/2017 la Direzione ha emesso il provvedimento di approvazione dell'Aggiornamento del Piano di Utilizzo;
- con il parere n.3075 del 05/07/2019 la Commissione ha approvato i report semestrali del monitoraggio pervenuti nell'ambito dell'aggiornamento del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo della Tratta A.V./A.C. "Terzo Valico dei Giovi", e l'esame degli affinamenti relativi al documento "Procedura di analisi e metodica per la determinazione dei tensioattivi totali su campioni di materiale scavato";
- con la Determina Direttoriale prot.n. DVA_DEC_2019-279 del 30/07/2019 la Direzione ha approvato ai sensi dell'art. 8, del D.M.161/2012, l'aggiornamento del Piano di utilizzo dei materiali da scavo dell'intervento "Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi", approvato con Determina Direttoriale prot. DVA-2013-24380 del 24 ottobre 2013, e il cui aggiornamento è stato approvato in ultimo con la Determina Direttoriale prot. DVA-DEC-2017-309 del 31 ottobre 2017, subordinandolo all'osservanza delle condizioni ambientali indicate alle pagine 38 e 39 del parere n. 3075 del 5 Luglio 2019 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale. Con riferimento al documento "Procedura di analisi e metodica per la determinazione dei tensioattivi totali su campioni di materiale scavato" si determina, altresì, che, come indicato alla condizione ambientale di cui al punto 1, pagina 38, del predetto parere n. 3075, di richiedere al Soggetto proponente di trasmettere al Ministero

dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare “[...] uno studio eco-tossicologico redatto da Ente o Istituto accreditato a seguito dell'utilizzo della “Procedura di analisi e metodica per la determinazione dei tensioattivi totali su campioni di materiale scavato”, nelle attività di scavo in galleria con la fresa meccanica a piena sezione TBM (Tunnel Boring Machine) previste per la realizzazione dell'opera, condiviso con l'Istituto Superiore della Sanità relativamente ai rischi sulla salute umana [...]”.

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

Il documento è stato inoltre già approvato dallo stesso Osservatorio Ambientale nella seduta del 25/10/2018.

CONSIDERATO che

- con il parere n.3016 del 24/05/2019 la Commissione ha positivamente preso atto del documento denominato “Protocollo per la determinazione dell'amianto totale per il Terzo Valico Ferroviario dei Giovi in ottemperanza a quanto prescritto dalla DVADEC -2015- 325 del 16/09/2015”.
- con la nota prot.n. DVA_2019-0014785 del 10/06/2019 la Direzione ha comunicato l'esito istruttoria della CTVA secondo cui “in relazione alla specificità del tema in esame, all'attività svolta dal Gruppo di Lavoro Gestione Rischio Amianto ed in ottemperanza alla Determina Direttoriale DVADEC -2015- 325 del 16/09/2015, “*si prende atto senza osservazioni dei contenuti del documento “Protocollo per la determinazione dell'amianto totale per il Terzo Valico Ferroviario dei Giovi” precisando che diverrà parte integrante del sistema informativo dei processi di esame e di analisi per le istruttorie a seguire, in aggiornamento al PdU precedentemente approvato.*”

CONSIDERATO che con la nota prot.n.DVA/5610 del 09/03/2017, acquisita con prot.n.CTVA/729 in data 09/03/2017, la Direzione trasmette per le eventuali considerazioni di merito:

- il documento “*Elementi riepilogativi relativi allo scavo con TBM e alla gestione dei materiali in Piemonte – Feb.2017*” trasmesso dal Consorzio COCIV all'Osservatorio Ambientale con nota prot.n.736 del 17/02/2017;
- il documento “*Procedura di analisi e metodica per la determinazione dei tensioattivi totali su campioni di materiale scavato*” 1 feb. 2017 trasmesso dall'ARPA Piemonte all'Osservatorio Ambientale con nota del 02/02/2017;

PRESO ATTO che tali documenti sono stati trasmessi dall'Osservatorio Ambientale alla Direzione con nota prot.n.OAVG-2017-23 del 06/03/2017 acquisita con prot.n.DVA/5301 del 06/03/2017;

CONSIDERATO che con tale nota l'Osservatorio Ambientale specifica che “*Tenuto conto che le indicazioni contenute nel citato documento metodologico si configurano come degli specifici affinamenti tecnici di quanto previsto nell'ambito dell'attuazione del piano di Utilizzo approvato, l'Osservatorio trasmette i documenti alla Direzione e, per il suo tramite, alla Commissione per le eventuali considerazioni*”;

PRESO ATTO che con parere tecnico prot. n.2531 del 20/10/2017 la Commissione CTVA-VIA/VAS la Commissione si è espressa comunicando “*di prendere atto positivamente dell'approfondimento condotto da COCIV con il supporto dell'Università di Genova, e l'ARPA in qualità di organismo di controllo, con il documento denominato “Procedura di analisi e metodica per la determinazione dei tensioattivi totali su campioni di materiale scavato”, mettendo in evidenza eventuali possibili affinamenti [...]*”

CONSIDERATO che con la nota prot.n.DVA/3114 del 07/02/2018, acquisita con prot.n.CTVA/554 in data 07/02/2018, la Direzione trasmette la nota del 26/01/2018 di ARPA Piemonte in cui da il proprio riscontro

positivo alle integrazioni fornite dall'Università di Genova in merito alla *"Procedura di analisi e metodica per la determinazione dei tensioattivi totali su campioni di materiale scavato"* per gli Affinamenti dei metodi di intercalibrazione e delle procedure di campionamento, conservazione e preparazione dei campioni così come richiesto nel parere della Commissione n.2531 del 20/10/2017;

PRESO ATTO che con parere tecnico prot. n.3075 del 05/05/2019 la Commissione CTVA-VIA/VAS *"ritiene di prendere atto positivamente degli approfondimenti forniti per quanto concerne il documento *"Procedura di analisi e metodica per la determinazione dei tensioattivi totali su campioni di materiale scavato"* e chiede:*

- 1) *di trasmettere al MATTM uno studio eco-tossicologico redatto da Ente o Istituto accreditato a seguito dell'utilizzo della *"Procedura di analisi e metodica per la determinazione dei tensioattivi totali su campioni di materiale scavato"*, nelle attività di scavo in galleria con la fresa meccanica a piena sezione TBM (Tunnel Boring Machine) previste per la realizzazione dell'opera, condiviso con l'Istituto Superiore della Sanità relativamente ai rischi sulla salute umana;[...]"*

PRESO ATTO di quanto rilevato nei sopralluoghi effettuati:

- per le aree ubicate in regione Piemonte in data 27/11/2017
- per le aree ubicate in regione Liguria in data 12/04/2018

PRESO ATTO:

- che la Direzione con nota prot.n.MATTM-2020-16511 del 05/03/2020 acquisita dalla Commissione con prot.n.CTVA-2020-735 in data 05/03/2020 ha trasmesso la documentazione progettuale presentata dalla Società RFI S.p.A con nota prot.RFI/2020/00038 del 30/01/2020, acquisita al prot.MATTM 6575 del 03/02/2020, per l'avvio della procedura di Verifica Varianti ai sensi dell'art.169, c.4, del D.Lgs.163/2006, per quanto applicabile all'art.216, c.27, del D.Lgs.50/2016, per l'intervento *"Tratta AV/AC Terzo Valico di Giovi. Modifica del progetto realizzazione del nuovo cavalcavia ferroviario strada Savonese"*,

ESAMINATA la documentazione progettuale elaborata dal Consorzio COCIV e presentata dalla Società RFI S.p.A, trasmessa alla commissione con la nota sopra citata e consistente nella Variante alla Progettazione Definitiva che prevedeva, in sostituzione dell'esistente cavalcavia ferroviario di scavalco della linea ferroviaria storica posta alla progressiva pk 49+275, la realizzazione del nuovo cavalcavia ferroviario, Strada Savonese, alla pk 49+226 della medesima linea ferroviaria, sul cui sedime è prevista la realizzazione della nuova tratta AV/AC Terzo Valico in Comune di Tortona.

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

1. RICHIAMI SINTETICI DELL'OPERA

La Linea ferroviaria AV/AC Milano - Genova Terzo Valico dei Giovi si inquadra nel riassetto delle comunicazioni ferroviarie tra Liguria, Piemonte e Lombardia, contestualmente a quello del Nodo di Genova.

L'ambito territoriale interessato dalla linea ferroviaria è quello delle province di Genova e di Alessandria, rispettivamente nei comuni di Genova, Ceraseto, Campomorone e Ronco Scrivia (Provincia di Genova), Fraconalto, Voltaggio, Arquata Scrivia, Gavi Ligure, Serravalle Scrivia, Novi Ligure, Pozzolo Formigaro e Tortona (Provincia di Alessandria).

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

Detto corridoio sinteticamente comprende:

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

Il tracciato e le opere di linea

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In prosecuzione, la linea presenta un tratto in galleria (Campasso) a doppio binario con un successivo breve tratto all’aperto comprendente uno scatolare per l’attraversamento del Rio Trasta, per poi imboccare la galleria del Terzo Valico, il cui primo tratto è un camerone per il passaggio dall’interasse binari di 4,00 m (galleria a

doppio binario) a 35,00 m (galleria a due canne). Anche nel tratto finale verso nord la galleria presenta un camerone per il passaggio dall'interasse di 35,00 m (galleria a due canne) all'interasse di 9,00 m (galleria a doppio binario) presente all'aperto nella zona di Libarna per fare spazio al binario di precedenza del Posto di comunicazione. In questo tratto, la galleria del Terzo Valico prevede quattro finestre di accesso intermedio, sia per motivi costruttivi, sia di sicurezza.

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

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

La tratta in esame si estende per 7,7 km circa a partire dal P.C. Libarna fino alla piana di Novi Ligure dove esce allo scoperto. In questa estesa la nuova linea si trova quasi interamente in galleria (Galleria di Serravalle lunga 7094 m). Il Posto di Comunicazione di Libarna ubicato al km 28+849 (asse P.C.) è realizzato nel tratto all'aperto compreso tra la galleria di Valico e la galleria Serravalle; esso è costituito da tre binari, due dei quali di corsa ed uno centrale di precedenza (con modulo di 750 m) posti ad interasse di m 4.50.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La galleria artificiale, composta da due canne a semplice binario che nel tratto centrale corrono affiancate, separate da un setto in c.a., presenta dello sviluppo complessivo di circa 4,5 km (b.p.)+4,7 km (b.d) e presenta un

andamento altimetrico tale da ottenere coperture minime (mediamente compresa entro i 3 m, fatto salvo un breve tratto in cui si arriva a 7 m di ricoprimento).

Nella progettazione di "shunt" di Torino sono state affrontate le problematiche relative alle notevoli interferenze con viabilità, canali, la linea ferroviaria Novi – Pozzolo e con la discarica di rifiuti urbani solidi e il depuratore in prossimità dell'innesto sulla linea storica, adattando adeguate soluzioni tecniche per la risoluzione delle stesse.

Nei tratti prima e dopo la galleria artificiale, sia sul binario pari che sul binario dispari, la linea si sviluppa in trincea, in parte tra muri a U.

Interconnessione Terzo Valico – Voltri

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

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

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

Raccordo Tecnico III Valico – Novi Ligure

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

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

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

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

Nuove viabilità e adeguamenti viari

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

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

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

Sul territorio Piemontese sono previsti prevalentemente adeguamenti della viabilità esistente.

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

Interventi di riqualifica ambientale

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

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

2. MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE

Il Progetto Definitivo prevedeva, in sostituzione dell'esistente cavalcavia ferroviario di scavalco della linea ferroviaria storica posto alla progressiva pk 49+275, la realizzazione del nuovo cavalcavia ferroviario, Strada Savonesa, alla pk

49+226 della medesima linea ferroviaria, sul cui sedime è prevista la realizzazione della nuova tratta AV/AC Terzo Valico in Comune di Tortona

Il nuovo cavalcavia doveva essere realizzato in assenza della circolazione ferroviaria nella sottostante esistente linea a singolo binario (Pozzolo-Tortona), in concomitanza con i lavori di demolizione e ricostruzione della stessa a doppio binario quale parte integrante della nuova linea AV/AC.

Tuttavia, a causa delle condizioni di degrado del manufatto esistente, l'amministrazione del Comune di Tortona ha chiesto l'anticipazione degli interventi di ricostruzione del nuovo cavalcavia.

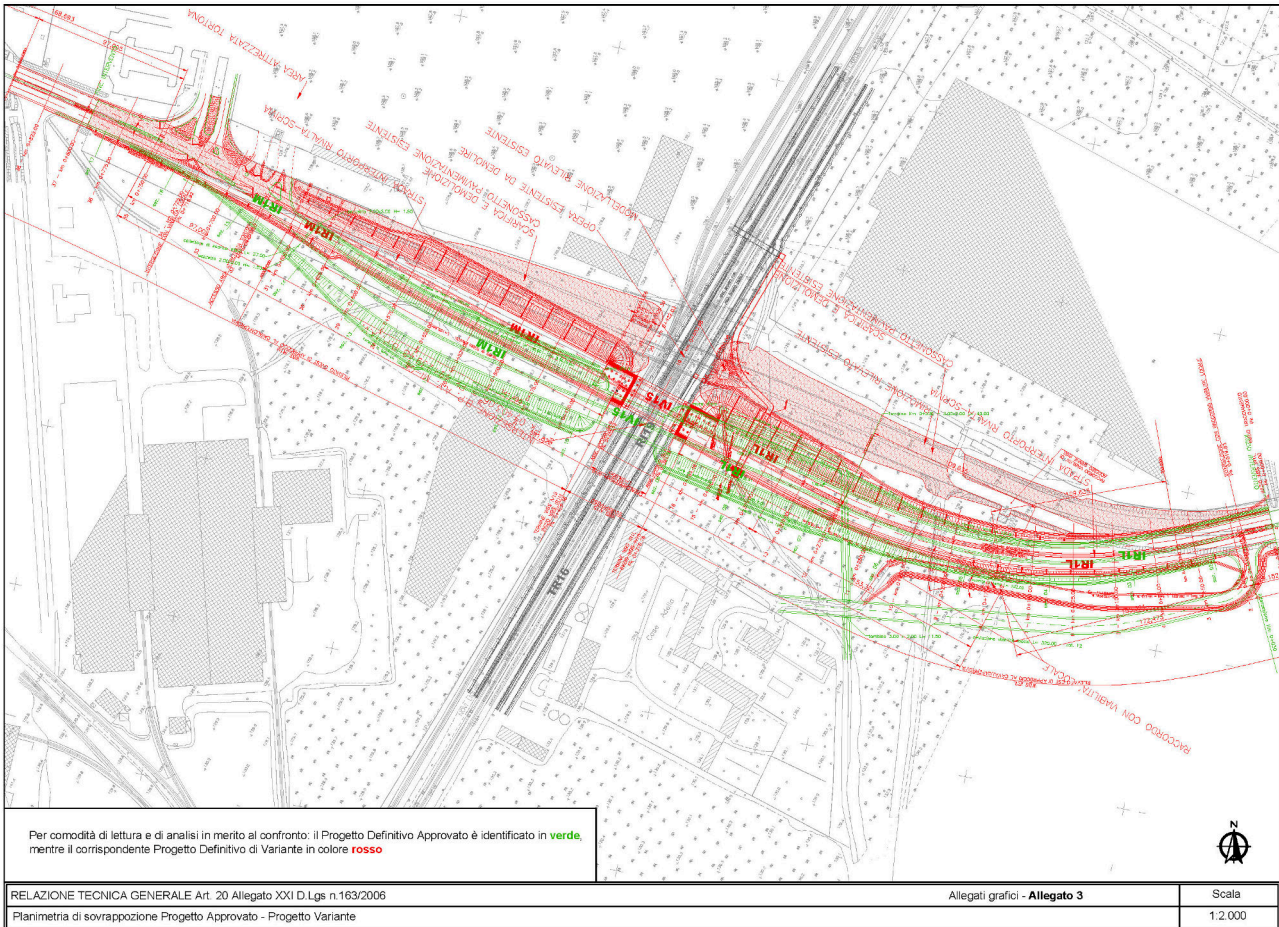
Di conseguenza è stata adeguata la relativa progettazione dell'attuale contesto (realizzazione dell'intervento in presenza dell'esercizio ferroviario, mantenimento della circolazione sulla viabilità esistente, nuovi riferimenti normativi intervenuti) prevedendo una leggera traslazione, in variante al progetto approvato, dell'opera di scavalco e delle relative rampe di accesso.

L'area interessata dalla localizzazione del nuovo manufatto, ricade come segnato dal Proponente, all'interno del "corridoio urbanistico" (come definito dal Progetto Preliminare approvato con Delibera CIPE n.78/2003)

Pertanto, come si legge nella documentazione depositata dal Proponente *"le motivazioni della variante derivano dalla necessità di intervenire sull'opera in anticipo rispetto alla fase 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.)."*

Guardando gli elaborati grafici, l'ingombro del rilevato della rampa IR1M di progetto definitivo va ad inserirsi sul piazzale di un'area dell'interporto Rivalta Scrivia.

Come descritto dal Proponente, *"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 diprogettazione esecutiva è stato delocalizzato alla pk. 0+340 circa per ottimizzare la deviazione delfosso esistente e mantenere l'esistente sotto la stradina di accesso alla rampa IR1L IV15.

Il progettodel tombino e del canale è stato effettuato per continuità idraulica con il tombino sotto la linea a PK49+358, che è stato aumentato da Ø1500 a 3X2.

In particolare, come evidenzia il proponente *“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.*”

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 predalla 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).

3. DESCRIZIONE DELLA VARIANTE PROGETTUALE

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

L'intervento ha per oggetto la realizzazione di un nuovo cavalcavia ferroviario (già previsto nel Progetto Definitivo approvato con Delibera CIPE 80/2006) in affiancamento a quello esistente; l'opera di progetto risulta posizionata parallelamente all'esistente e traslata di circa 35 m all'apog. 49+239,860 della Nuova Linea di progetto.

Al fine di consentirne la costruzione in presenza dell'esercizio ferroviario, non ancora dismesso per quanto precedentemente descritto, sono state apportate alcune modifiche progettuali, oggetto della presente Variante, sia alle opere sia all'antierizzazione.

In particolare, il progetto riguarda il nuovo sovrappasso e le relative 2 rampe d'approccio (est ed ovest). Tutto l'intervento risulta suddiviso in 3 WBS:

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

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).

Come precisato dal Proponente “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 cavalcavia ferroviario) 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 cavalcavia ferroviario di progetto termina in corrispondenza dell'intersezione con la zona dell'area attrezzata di Tortona (0+700).

Come puntualizza il Proponente, “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 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.

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 DI 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.”

Allo stato attuale le rampe presentano doppia carreggiata ciascuna di 8,00 m separate da cordolo di larghezza circa 1,80 m. e non sono presenti dispositivi di ritenuta ai bordi del rilevato.

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

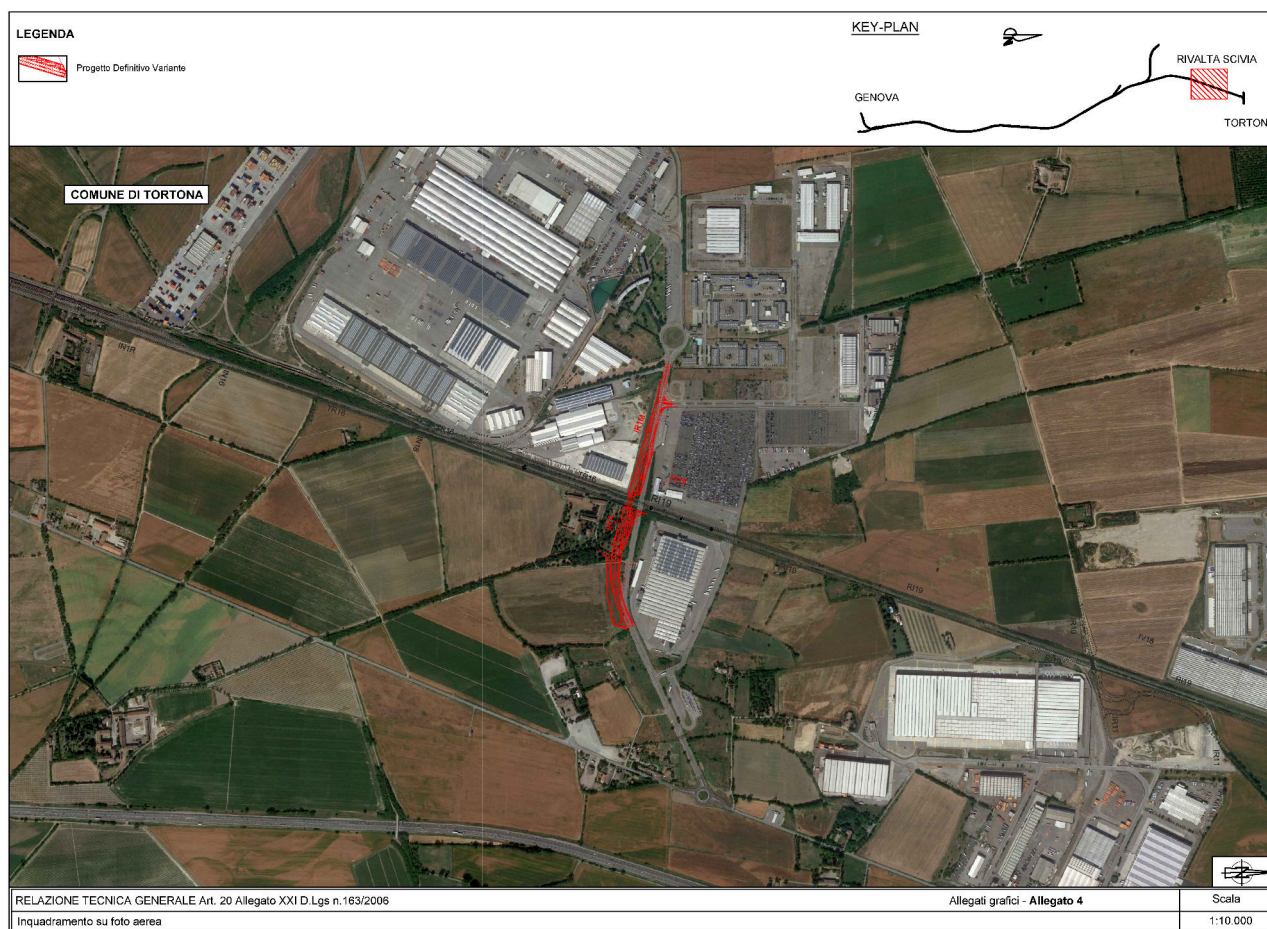
Relativamente alle condizioni dell'opera esistente, questa si presenta in un evidente stato di degrado come osservabile dalle immagini riportate nella documentazione depositata.

Al fine di inquadrare la tipologia degli interventi è possibile discretizzare gli elementi progettuali oggetto di variante come segue:

1. Modifiche progettuali del cavalcavia Savonese 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 (cavalcavia 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.).

Localizzazione degli interventi

Le aree interessate dalla variante sono ubicate nella zona industriale esistente di Rivalta Scrivia (Tortona) in corrispondenza del cavalcavia della linea storica di strada Savonese.



IR1L Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato est)

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.

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. Per contenere il rilevato in approccio alle spalle del cavalcaferrovia è stato previsto dal Proponente un muro di contenimento in terra armata sul lato sud.

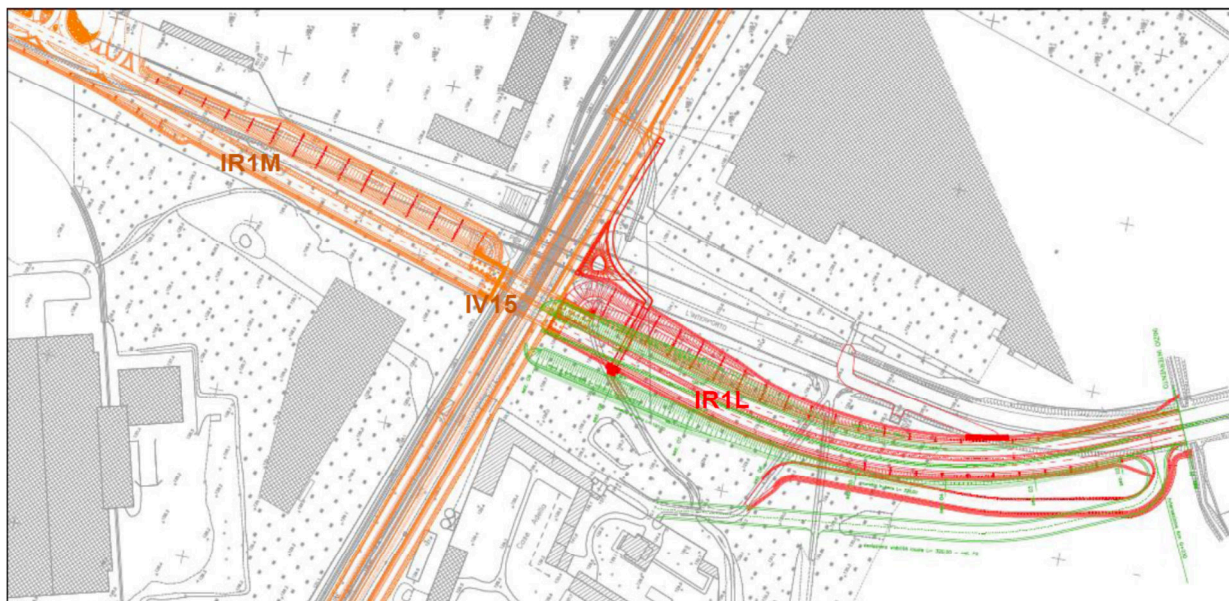


Figura 12 – Localizzazione della rampa di approccio IR1L nel progetto approvato (in colore verde) ed in variante (colore rosso)

Cavalcaferrovia IV15

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.

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 macirca 15 m più a nord rispetto al progetto approvato. La sezione trasversale presenta una larghezza di 20,80 m.



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

IR1M Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato ovest)

Descrizione progetto approvato

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

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. Per contenere il rilevato in approccio alle spalle del cavalcaferrovia è stato previsto dal Proponente un muro di contenimento in terra armata sul lato sud.



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

La gestione dei materiali

Il complesso delle varianti descritte, come dichiarato dal Proponente, “*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.*”

4. VALUTAZIONI SULLE OPERE IN VARIANTE

Al fine di analizzare le ripercussioni della Variante presentata dal Proponente rispetto a quanto già autorizzato, si è proceduto a verificare le valutazioni ambientali e paesaggistiche degli interventi contenute della documentazione depositata, dai seguenti punti di vista:

- 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 sotto il profilo paesaggistico.

Il contesto territoriale e ambientale di riferimento

Dal punto di vista localizzativo e territoriale, per verificare il permanere delle condizioni di compatibilità delineate con il progetto approvato il Proponente ha eseguito *“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.”*

Come si evince dalla documentazione, *“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 cavalcavia ferroviario della linea storica di strada Savonese.”*

Le indicazioni della pianificazione territoriale dal punto di vista paesaggistico

▪ La pianificazione paesistica – Piano Paesaggistico Regionale

Dall’analisi delle Norme di Piano e con riferimento agli ambiti interferiti, il Proponente sottolinea che *“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.”*

▪ Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Alessandria

Il Proponente, dopo le analisi sulla cartografia di riferimento, mette in evidenza che *“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.”*

▪ Il Piano Regolatore Generale del comune di Tortona

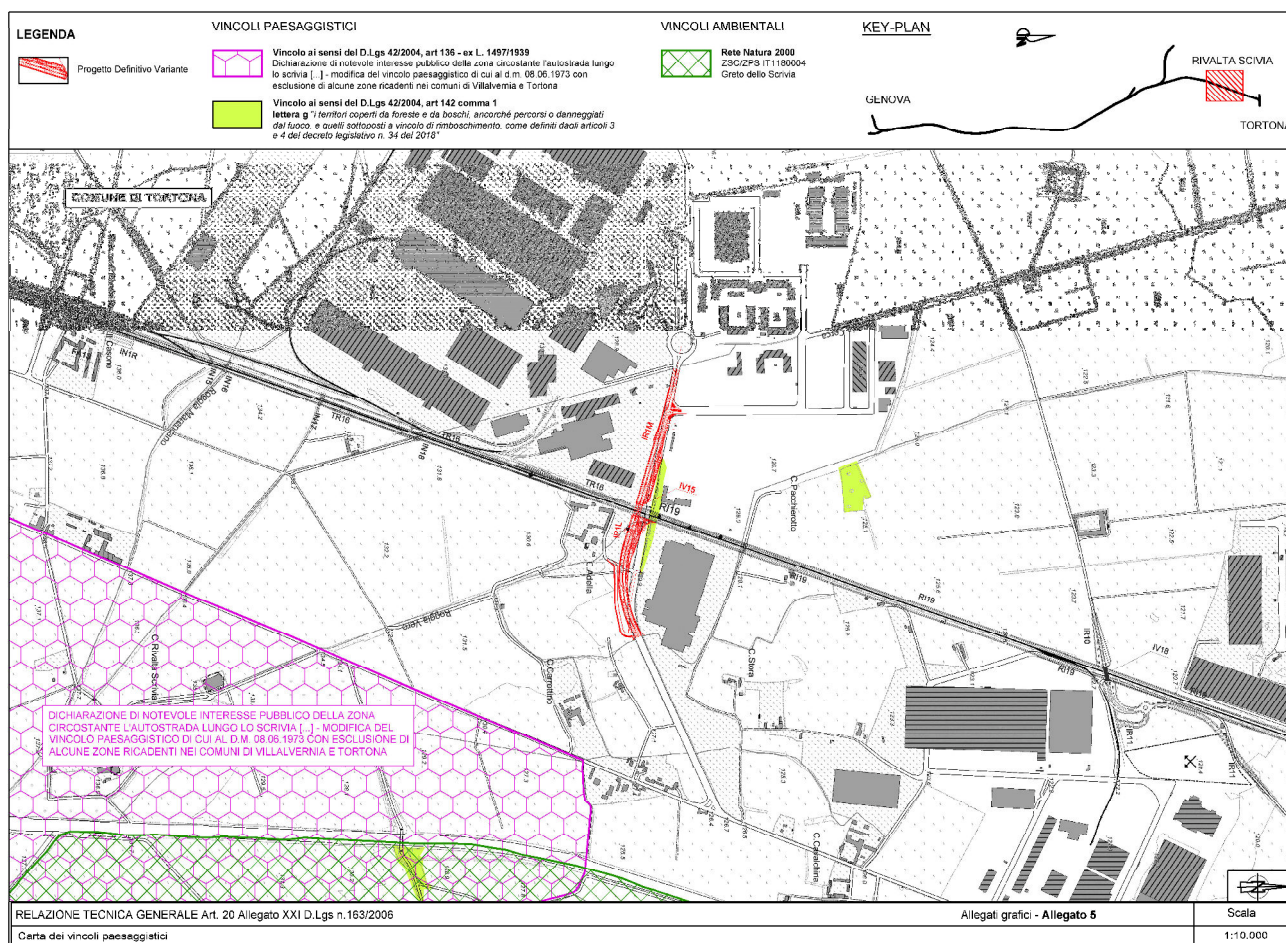
Dall’analisi delle Norme di Piano e con riferimento agli ambiti interferiti, il Proponente dichiara che *“non si rilevano elementi di incompatibilità da attribuire alle Varianti in esame. Si evidenzia come le opere siano localizzate all’interno del corridoio urbanistico individuato con Delibera CIPE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

▪ Piano di Zonizzazione Acustica comune di Tortona

Secondo la Carta dell’azzoneamento 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).

▪ Il sistema dei vincoli ambientali

Come evidenziato dal Consorzio COCIV, *“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 sviluppata lungo i rilevati delle rampe è caratterizzata dalla presenza diffusa della invasiva robinia (Robinia pseudoacacia).”*



Quadro di confronto degli impatti

Nella valutazione degli impatti, il Proponente ritiene “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 stata operata dal Proponente, analizzando la fase di cantiere e la fase di esercizio, in riferimento alle seguenti componenti ambientali messe a confronto:

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Ambiente naturale
- Paesaggio
- Rumore
- Vibrazioni.

■ IRIL - Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato est)

Il Proponente mette in evidenza che “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 cavalcavia ferroviario 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."

▪ IV15 - Cavalcavia ferroviario

Il Proponente mette in evidenza che *"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 cavalcavia ferroviario sia traslato verso nord di 15 m interessando prevalentemente le superfici di pertinenza dell'asse ferroviario esistente."*

▪ IRIM - Deviazione strada interporto Rivalta Scrivia (lato ovest)

Il Proponente mette in evidenza che *"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 cavalcavia ferroviario 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."*

Sulla base di quanto appurato dalla documentazione depositata e dagli elaborati grafici di confronto tra la soluzione autorizzata nel PD e la proposta di Variante, si può ritenere quindi che non sussistano elementi di incompatibilità paesaggistica. Infatti, le opere oggetto di Variante, sono eseguite *all'interno del corridoio urbanistico approvato dal CIPE 80/2006*, senza stravolgimenti che compromettano l'assetto dell'opera e anche la sua immagine.

Analizzando il quadro di confronto, gli impatti derivanti dalla Variante vengono considerati dal Proponente praticamente equivalenti a quelli generati dal Progetto Approvato, per le componenti Atmosfera, Ambiente Idrico, Rumore, Vibrazioni e sostanzialmente anche per il Paesaggio.

Si nota un impatto minore per la componente Suolo e Sottosuolo, in quanto in fase di esercizio le dimensioni delle aree occupate dalla Variante sono lievemente inferiori rispetto al progetto approvato dal momento che il lato sud del rilevato è caratterizzato da un muro di contenimento in terra armata che permette di ridurre complessivamente le superfici occupate definitivamente.

Anche per la componente Ambiente naturale si rappresenta un miglioramento in fase di cantiere, in quanto la Variante risulta essere migliorativa rispetto al progetto approvato perchè 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.

5. CONCLUSIONI

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

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

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

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

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

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

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

sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso ex art. 169 perché sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore la proposta di "Modifica del progetto realizzazione del nuovo cavalcavia ferroviario strada Savonese - Variante ex Art. 169 Dlgs n.163/2006" con le seguenti prescrizioni:

- Si provveda ad aggiornare le attività di monitoraggio in seguito all'esecuzione delle opere in variante o di anomalie che possono emergere dalle misure dei parametri ambientali;
- Sia anticipata, per quanto possibile, la realizzazione di quelle opere di mitigazione ambientale nei cantieri rispetto al completamento dell'infrastruttura.
- La dismissione delle opere provvisorie e la successiva rinaturalizzazione delle aree sia completata entro la chiusura dei lavori.

In generale, nell'esecuzione delle opere si richiama l'esecutore:

- al rispetto delle indicazioni contenute nei documenti progettuali (elaborati grafici, relazioni tecniche), in particolare per quanto attiene alle geometrie degli interventi di consolidamento e rivestimento, alle caratteristiche dei materiali da impiegare, alla sequenza ed alla successione delle fasi esecutive;
- qualora dovessero verificarsi, in fase di scavo, condizioni geomeccaniche e/o idrogeologiche diverse da quanto oggi ipotizzabile in base ai dati raccolti e disponibili, sarà necessario procedere ad una rivisitazione degli interventi, in particolar modo delle caratteristiche dei rivestimenti definitivi.
- il Consorzio COCIV, al fine di assicurare una corretta gestione delle terre e rocce da scavo dovrà:
 - 1) dare comunicazione, prima dell'inizio delle singole attività sulla necessità, nelle fasi di attuazione del piano di utilizzo, di rimodulare le volumetrie del materiale nell'ambito della volumetria specificata nell'aggiornamento del piano;
 - 2) dare comunicazione, prima di intraprendere qualsiasi azione di modifica, della variazione del conferimento in siti di destinazione diversi da quelli evidenziati nel quadro origini destinazioni ma comunque individuati ed esaminati nell'aggiornamento del piano;
 - 3) ottenere la compatibilità ambientale del MATTM o comunque dimostrare la non significatività degli effetti ambientali indotti nel caso in cui si preveda l'utilizzo di percorsi nuovi e non ancora indicati nel piano nell'area interessata dall'opera ;
 - 4) fornire semestralmente il quadro aggiornato di origini destinazioni per ciascun sito di produzione e di destinazione dimostrando la piena compatibilità ambientale dei materiali con i siti di destinazione;

In generale a fine lavori:

- i cantieri dovranno essere tempestivamente smantellati e dovrà essere effettuato lo sgombero e lo smaltimento dei materiali utilizzati per la realizzazione dell'opera, evitando la creazione di accumuli permanenti in loco. Per quanto riguarda le aree di cantiere, quelle di deposito temporaneo, quelle utilizzate per lo stoccaggio dei materiali, le piste di servizio realizzate per l'accesso alla zona di intervento, nonché ogni altra area che risultasse degradata a seguito dell'esecuzione dei lavori in progetto, dovrà essere effettuato quanto prima il recupero e il ripristino morfologico e vegetativo dei siti.
- in fase di ripristino delle aree di cantiere dovrà essere previsto lo smantellamento e la bonifica dei sistemi di tubazioni interrati (scarichi fognari).

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

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

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

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

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Ing. Roberto Viviani				

Il Segretario della Commissione

Avv. Sandro Campilongo

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

Il Presidente

Ing. Guido Monteforte Specchi

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)