

**CITTÀ DI NOVI LIGURE**

Provincia di Alessandria

**Deliberazione di Consiglio Comunale N. 65 in data 12/12/2005**

Ufficio proponente: Tecnico - Segreteria Amm.

Proposta di deliberazione N. 76

-----  
**OGGETTO: PROGETTO DEFINITIVO DEL 3° VALICO FERROVIARIO - OSSERVAZIONI.**  
 -----

Sono presenti gli assessori Firpo, Malfettani, Priano, Negro, Mallarino, Marubbi ed il Vice Sindaco Trespioli.

Il Sindaco e l'assessore Mallarino illustrano l'argomento in oggetto.

Seguono gli interventi dei consiglieri Vernetti, Lovelli, Bertoli, Del Sorbo, Sangiovanni, Pastorello, Gemme e del Sindaco, riportati nel verbale della seduta.

Il consigliere Vernetti, nel proprio intervento, ha proposto, a nome del gruppo di Forza Italia, l'approvazione di un documento, che viene allegato al presente verbale sub E).

Quindi il Presidente invita ad approvare una proposta di provvedimento che si sostanzia nella seguente:

**IL CONSIGLIO COMUNALE**

**Preso atto** che, con la pubblicazione in data 19 settembre 2005 del progetto definitivo della tratta A.V./A.C. Milano-Genova Terzo Valico dei Giovi, da parte di Italferr S.p.a. e Co.Civ. S.p.a, è stata avviata, presso il Ministero Infrastrutture e Trasporti, la procedura della Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto e che, ai sensi della Legge Obiettivo, entro il 19 dicembre 2005 è prevista la conclusione dell'*iter* in oggetto;

**Premesso** che, in data 20 ottobre 2005, il Comune di Novi Ligure ha partecipato alla prima seduta della Conferenza di Servizi, presso il M.I.T., che in quella sede ha depositato il documento approvato all'unanimità dal Consiglio comunale in data 17 ottobre 2005 e che ha verbalmente contestato l'intenzione manifestata dal Presidente, Ing. Giuseppe Calcerano, di voler chiudere la Conferenza "a mezzo epistolare", ritenendo superflua la convocazione di ulteriori sedute;

**Visto** che, in data 10 novembre 2005, il Comune di Novi Ligure ha formulato, attraverso un secondo ordine del giorno approvato dal Consiglio comunale, l'ipotesi di un **adeguamento migliorativo** del passaggio della linea di valico attraverso il nodo Novi-Pozzolo, richiedendo la sollecita convocazione della seduta di Conferenza di Servizi al fine di discutere la proposta e che tale istanza è stata fatta propria e sostenuta sia dalla Provincia di Alessandria sia dal Comune di Pozzolo Formigaro;

**Richiamato** che il dettato della legge Obiettivo, pur comprimendo, fino all'annullamento, il ruolo degli Enti locali in materia di pianificazione e governo del territorio, individua la Conferenza di Servizi sul progetto definitivo come **l'unico momento di confronto e di dialogo** tra il Governo centrale e le Amministrazioni locali interessate dall'opera, culminante nella presentazione e nell'acquisizione di proposte, con finalità sia propulsive che oppostive;



**Ravvisato** che, in data odierna, non è ancora pervenuto alcun avviso di convocazione e che non esistono più le condizioni materiali per il rispetto dei termini di Legge (la Legge Obiettivo prevede, infatti, un preavviso minimo di 15 giorni) affinché venga validamente riconvocata la seconda e conclusiva seduta di Conferenza di Servizi;

**Preso atto** della sostanziale volontà, manifestata dal Governo centrale, per il tramite dell'operato del Presidente della Conferenza di Servizi, di rifiutare il dialogo con le amministrazioni locali, negando così ogni forma di civile confronto e di democrazia;

**Atteso** che R.F.I. S.p.a. ha finalmente accettato di sottoscrivere gli accordi procedurali, rispettivamente per il miglioramento della permeabilità della linea storica Torino-Genova e Novi Ligure-Tortona e per la valorizzazione dell'area logistica della Valle Scrivia e dell'Alessandrino, contenuti tra le prescrizioni della Delibera C.I.P.E. n. 78 del 29 settembre 2003 di approvazione del progetto preliminare del Terzo Valico Ferroviario dei Giovi, tratta A.V./A.C. Milano-Genova, e che la loro sottoscrizione è fissata per il prossimo 13 dicembre 2005;

**Esaminati** gli elaborati costituenti il progetto definitivo;

**Acquisita** la relazione tecnica a cura del gruppo di lavoro intersettoriale LL.PP.-Urbanistica che, per quanto riguarda gli impatti ambientali e socio-economici dell'opera, sottolinea:

- l'ingente impatto ambientale nei territori interessati dal passaggio della linea in progetto produce ripercussioni negative sulla qualità della vita e sulle attività umane. La costruzione della nuova linea ferroviaria e la realizzazione delle opere propedeutiche ed accessorie (cantieri e depositi) implicano, infatti, la compromissione di una vasta porzione del territorio comunale, attualmente a vocazione prevalentemente agricola, e determinano rilevanti impatti sulla viabilità urbana ed extraurbana;
- il passaggio in basso rilevato della linea ferroviaria nei territori posti ad Est dell'abitato di Novi Ligure, oltre alla demolizione di alcuni edifici, determina l'interclusione, tra il terrazzo morfologico ed il rilevato della linea stessa, di numerosi fabbricati e di una cospicua superficie di terreno agricolo, rendendone impossibile la vivibilità ed estremamente difficoltoso l'esercizio dell'attività agricola;
- la presenza del rilevato ferroviario, nelle zone di cui al punto precedente, determina gravose ricadute in termini di vibrazioni ed impatto acustico nella fase di esercizio della linea ferroviaria;
- la realizzazione dello *shunt* in galleria artificiale per il raccordo con la linea storica Torino-Genova comporta, oltre all'ubicazione di un cantiere operativo (C.O.P. 8) ed alla deviazione della S.P. 152, l'interruzione del naturale deflusso della falde freatiche, creando uno sbarramento fisico che potrebbe determinare la deformazione permanente e irreversibile dell'assetto idrogeologico con un innalzamento delle falde a monte ed un contestuale deperimento di quelle poste a valle;
- la realizzazione dei due raccordi "a salto di montone" che garantiscono, dando vita allo *shunt*, il collegamento della ferrovia di valico in progetto con la linea storica Torino-Genova comportano un ulteriore elemento di impatto ambientale e di consumo del territorio;
- la mancanza di un riferimento puntuale a progetti o programmi relativi a nuove captazioni e condotte di adduzione sostitutive degli attuali approvvigionamenti idrici (pozzi idropotabili di proprietà ACOS S.p.a.) che risultano vulnerabili ed esposti ad eventuali inquinanti provenienti dall'area di scavo della linea in galleria, in totale contrasto con gli strumenti di legge



- la realizzazione dello *shunt*, a Nord dell'abitato di Novi Ligure, interferisce significativamente con le prospettive di sviluppo del territorio (realizzazione di nuove infrastrutture viarie, realizzazione dell'area logistica collegata allo scalo di S. Bovo ecc.);

**Atteso** che la proposta migliorativa avanzata dal Comune di Novi Ligure, cogliendo lo spirito della Legge Obiettivo e con intenti esclusivamente propositivi, è finalizzata alla risoluzione di alcune delle problematiche precedentemente esposte;

**Ritenuto** di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D. Lgs. n. 267/2000;

### **TUTTO CIÒ PREMESSO E DATO ATTO**

che è stato espresso il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica da parte del responsabile del servizio, ai sensi dell'art.49 del D. Lgs.267/2000;

### **IL CONSIGLIO COMUNALE**

#### **STIGMATIZZA**

l'atteggiamento tenuto dal Governo centrale che non ha accolto l'esplicita richiesta di riconvocazione della seduta della Conferenza di Servizi da parte dell'Amministrazione Provinciale e dei Comuni di Novi Ligure e Pozzolo Formigaro, negando ogni ulteriore possibilità di dialogo e di confronto;

#### **RICHIAMA**

i contenuti dei documenti precedentemente approvati, rispettivamente in data 17 ottobre e 10 novembre 2005, in ordine alla preoccupazione sull'utilità, e sulla strategicità, ribadendo le perplessità sulle reali possibilità di finanziamento dell'opera, in assenza di un piano finanziario credibile;

#### **ESPRIME**

la profonda preoccupazione per l'assenza, nel progetto definitivo del 3° valico ferroviario, delle analisi approfondite previste dalle Direttive comunitarie in materia di Valutazione di Impatto Ambientale, anche alla luce della procedura di infrazione avviata dall'Unione Europea nei confronti dell'Italia;

#### **SOTTOLINEA**

la necessità di rispettare le procedure comunitarie in materia di Valutazione di Impatto Ambientale e la loro importanza in ordine all'individuazione di soluzioni appropriate e condivise con i territori attraversati dall'infrastruttura ferroviaria;

#### **RICHIAMA**



la necessità e l'urgenza, a prescindere dalla realizzazione delle infrastrutture ferroviarie in progetto, e, a maggior ragione, dopo l'eventuale costruzione dell'infrastruttura, di riorganizzare le modalità di trasporto ed i flussi di traffico delle merci, individuando misure restrittive e vincolanti a carico del trasporto su gomma, anche con ordinanze degli enti proprietari delle strade, in particolare per le merci in entrata e uscita dai porti liguri e dalle aree logistiche del nostro territorio, e favorendo, contestualmente, attraverso incentivi dedicati, quello ferroviario, onde trasferire quote sempre più consistenti di traffico merci dalla strada alla rotaia, nel rispetto della sicurezza e dell'ambiente;

#### **RIBADISCE**

la necessità di rivedere il progetto definitivo della linea del terzo valico prevedendo lo studio e la successiva adozione dell'**adeguamento migliorativo**, inoltrato al M.I.T., che, oltre a determinare un congruo risparmio di risorse economiche, coniuga gli obiettivi di salvaguardia del territorio, attraverso l'attenuazione degli impatti provocati dalla linea ferroviaria in fase di esercizio, e di rilancio della scalo di S. Bovo, in qualità di "banchina asciutta" a servizio e supporto del Sistema dei Porti liguri;

#### **EVIDENZIA**

l'opportunità di destinare risorse finalizzate all'attuazione di un Piano di Sviluppo strategico e di salvaguardia ambientale del territorio attraversato dalla linea ferroviaria in progetto che coinvolga tutti gli Enti interessati, ai diversi livelli istituzionali;

#### **SI RISERVA**

la facoltà di intraprendere tutte le azioni, comprese quelle legali, con particolare riferimento alle procedure previste dal D. Lgs. 190/2002, e comunque finalizzate al rispetto delle prescrizioni dettate dalla Delibera C.I.P.E. n. 78 del 29 settembre 2003, alla salvaguardia dell'ambiente ed allo sviluppo economico del territorio;

#### **CHIEDE**

alla Regione Piemonte e alla Provincia di Alessandria di recepire e farsi portavoce delle considerazioni e delle istanze presentate dall'Amministrazione comunale di Novi Ligure;

#### **DELIBERA**

1. per i motivi già richiamati e meglio illustrati in premessa, di richiedere che, ai sensi dell'art. 4 del D. Lgs. 190/2002, il progetto definitivo, predisposto da ITALFERR S.p.a. e Co.Civ. S.p.a. per la realizzazione della tratta A.V./A.C. Milano-Genova Terzo Valico dei Giovi, venga rivisto alla luce delle seguenti irrinunciabili condizioni:

**1.a)** realizzazione, da parte dei proponenti, dello studio e degli approfondimenti progettuali derivanti dall'**adeguamento migliorativo** proposto dal Comune di Novi Ligure, loro esame ed eventuale successiva adozione;

**1.b)** ripubblicazione dello Studio di Impatto Ambientale e delle integrazioni progettuali imposte dalla proposta migliorativa sopra citata;



**1.c)** recepimento ed adozione come prescrizione, in sede di Deliberazione della Conferenza di Servizi, delle osservazioni contenute nella relazione tecnica predisposta dal gruppo di lavoro intersettoriale LL.PP.-Urbanistica e quivi allegata sub A) e nella relazione predisposta da ACOS S.p.a. (allegato sub B), quali parti integranti la motivazione della presente deliberazione;

**1.d)** realizzazione di un Osservatorio sull'impatto ambientale e sullo stato di avanzamento dei lavori coordinato dalla Provincia di Alessandria, in collaborazione con gli Istituti Universitari, l'Arpa e le ASL, aperto anche alla partecipazione dei tecnici designati dagli enti locali interessati, con le finalità di monitorare ambientalmente lo stato di avanzamento dei lavori e di garantire e certificare l'informazione tecnica in applicazione di quanto previsto dal punto 7 dell'allegato A) della Deliberazione CIPE n.78/2003;

**1.e)** trasferimento ai Comuni interessati delle aree interessate dai campi base, dai cantieri operativi e dalle riqualificazioni ambientali, al termine dei lavori, con gli impianti e le opere realizzati affinché i Comuni medesimi possano deciderne la destinazione d'uso urbanistica definitiva, ponendo a carico del soggetto attuatore dell'infrastruttura i necessari interventi di ripristino e riqualificazione ambientale;

**1.f)** previsione di un piano di rafforzamento dei presidi socio-sanitari e di pubblica sicurezza in tutta l'area interessata dai cantieri e, in particolare, nei Comuni sede di campi base;

**1.g)** attuazione di una fase concertativa con la Provincia di Alessandria e con gli Enti locali interessati, anche attraverso il coinvolgimento dei Centri per l'Impiego competenti per territorio, per favorire l'impiego di manodopera e di imprese locali, nel rispetto della legislazione vigente, al fine di sostenere lo sviluppo dell'economia e dell'occupazione nelle aree interessate dall'opera;

**1.h)** perseguimento di una progettualità strategica, per tutta l'area interessata dalla linea del Terzo Valico, con un intervento specifico del soggetto attuatore a sostegno di progetti integrati di sviluppo locale, anche a valere su bandi regionali, nazionali ed europei;

**1.i)** impegno, sulla base di appositi protocolli da definirsi successivamente, da parte del soggetto attuatore a farsi carico degli oneri che deriveranno agli enti locali interessati per soddisfare le eventuali esigenze di implementazione dei servizi sociali, scolastico-formativi ed educativi a favore delle famiglie dei lavoratori impiegati per la realizzazione dell'opera;

**2.** di trasmettere copia della presente deliberazione al Ministro per le Infrastrutture e Trasporti, al Ministro per l'Ambiente, al Presidente della Conferenza dei Servizi, al Presidente della Giunta Regionale, al Presidente della Giunta Provinciale;

**3.** di dare mandato al Sindaco in ordine alla stipulazione degli accordi procedurali, con R.F.I. S.p.a. e con gli altri Enti interessati, rispettivamente per il miglioramento della permeabilità della linea storica Torino-Genova e Novi Ligure-Tortona (allegato sub C) e per la valorizzazione dell'area logistica della Valle Scrivia e dell'Alessandrino (allegato sub D).

Il Presidente mette quindi in votazione il documento presentato dal gruppo di Forza Italia.

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



Presenti	n.	18	
Astenuti	n.	3	(Rossi, Bertoli, Del Sorbo)
Votanti	n.	15	
Favorevoli	n.	4	(Accili, Vernetti, Porta, Repetti)
Contrari	n.	11	(Robbiano, Lovelli, Cavanna, Zigrino, Manfredi, Coscia, Martini, Pastorello, Romeo, Sangiovanni, Gemme)

Il documento viene quindi respinto.

A questo punto, il Presidente pone in votazione la proposta di deliberazione.

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

Presenti	n.	18	
Astenuto	n.	1	(Del Sorbo)
Votanti	n.	17	
Favorevoli	n.	11	(Robbiano, Lovelli, Cavanna, Zigrino, Manfredi, Coscia, Martini, Rossi, Pastorello, Romeo, Bertoli)
Contrari	n.	6	(Accili, Vernetti, Porta, Repetti, Sangiovanni, Gemme)

La proposta di deliberazione è approvata nel testo soprariportato

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

Presenti	n.	18	
Votanti	n.	18	
Favorevoli	n.	12	(Robbiano, Lovelli, Cavanna, Zigrino, Manfredi, Coscia, Martini, Rossi, Pastorello, Romeo, Del Sorbo, Bertoli)
Contrari	n.	6	(Accili, Vernetti, Porta, Repetti, Sangiovanni, Gemme)



**COMUNE DI NOVI LIGURE**

Provincia di Alessandria

Allegato alla deliberazione di C.C. n. 65 del 12/12/05

**PARERI EX ART. 49 – 1° comma – T.U. 18/8/2000, n. 267**

Il sottoscritto responsabile del servizio competente esprime parere **Favorevole** limitatamente al punto 3) del dispositivo, costituendo il resto atto a valenza politica e di indirizzo

Il Responsabile del servizio  


sulla proposta di deliberazione di Consiglio Comunale n. 76 del Sett. 2 - Lavori Pubblici, che reca ad oggetto:

**PROGETTO DEFINITIVO DEL 3° VALICO FERROVIARIO - OSSERVAZIONI.**

Per conformità a leggi, statuto e regolamenti.

Il Segretario Generale

  
\_\_\_\_\_





A  
ALLEGATO delibera CC  
n. 65 in data 12/12/05

IL PRESIDENTE

IL COMPONENTE ANZIANO

IL SEGRETARIO GENERALE

## CITTA' DI NOVI LIGURE

### PROGETTO DEFINITIVO A.V./A.C. - MILANO-GENOVA TERZO VALICO DEI GIOVI

#### CONSIDERAZIONI DI MERITO IN MARGINE AL PROGETTO DEFINITIVO

Le considerazioni riportate nel presente elaborato sono svolte, per conto dell'amministrazione del Comune di Novi Ligure dal Gruppo di lavoro così composto:

- *Ing. Paolo Ravera* (Settore LLPP – Comune di Novi Ligure);
- *Arch. Maria Rosa Serra* (Settore Urbanistica – Comune di Novi Ligure);
- *Arch. Massimo Gozzoli* (Consulente Trasporti);
- *Dott. Rinaldo Vecchione* (Geologo);
- *P.I. Paolo Bisio* (A.S.L. 22 – Ripartizione rumore).

Previo richiamo della normativa Nazionale ed Europea in tema ambientale, vengono sottolineati aspetti specifici relativi alla compatibilità della stessa.

Pertanto, esaminata la documentazione progettuale presentata, con la pubblicazione del 19 settembre 2005, da parte di *ITALFERR S.p.a.* e *CO.CIV. S.p.a.* al M.I.T., per l'avvio della procedura ai sensi della Legge Obiettivo N° 443/2001, assunte le necessarie informazioni, effettuati i sopralluoghi e i controlli del caso, affrontate specificamente le problematiche di seguito enunciate nel corso degli incontri organizzati dal Tavolo tecnico provinciale, l'esposizione di seguito risulta così articolata:

- 1. ASPETTI GENERALI DEL PROGETTO DEFINITIVO**
- 2. ANALISI TRASPORTISTICA**
  - 2.1 Considerazioni generali**
  - 2.2 Le ipotesi di formazione della richiesta di traffico**
  - 2.3 Osservazioni**
- 3. ASPETTI URBANISTICI**
  - 3.1 Accertamento della compatibilità urbanistica ai sensi dell'art. 3 - c. 7 D. Lgs 190/02**
- 4. ASPETTI IDROGEOLOGICI**
  - 4.1 Nota in margine al progetto definitivo del terzo valico ferroviario**
  - 4.2 Aspetti idrogeologici generali**
    - 4.2.1 Shunt per Torino**
    - 4.2.2 Zona del "Basso Pleve" di Novi Ligure**
- 5. CANTIERIZZAZIONE E VIABILITÀ**
  - 5.1 Aspetti generali sulla realizzazione dell'opera**
  - 5.2 Attività estrattiva**
  - 5.3 Logistica di cantiere nell'area novese e sino al Tortonese**
  - 5.4 Ipotesi alternative di logistica di cantiere**
  - 5.5 La soluzione ferroviaria come soluzione logistica per tutta l'area piemontese dalla planura all'Appennino**
- 6. RUMORE, VIBRAZIONI, INQUINAMENTO ATMOSFERICO.**
  - 6.1 Rumore**
  - 6.2 Vibrazioni (In fase di esercizio)**
    - 6.2.1 Considerazioni**
  - 6.3 Inquinamento atmosferico**
- 7. CONCLUSIONI**

## **1. ASPETTI GENERALI DEL PROGETTO DEFINITIVO**

Il progetto definitivo presentato da *ITALFERR S.p.a.* e *CO.CIV. S.p.a.*, pone ai decisori pubblici di ogni livello istituzionale, problemi ed opportunità: entrambi devono essere vagliati ed approfonditi con la consapevolezza che dalle soluzioni ottimali delle criticità dipenderanno inevitabilmente gli effetti di ricaduta sulle attività economiche preesistenti, sia in termini di tutela delle risorse naturali, di qualità della vita, di viabilità in generale, sia, anche, in termini di occupazione e di incremento economico generale.

Nel nostro Paese la scelta di potenziare l'impiego della ferrovia è indifferibile: nel settore passeggeri e, soprattutto, in quello del trasporto merci, ad oggi quasi completamente appannaggio della gomma (circa il 92% delle merci viaggia oggi su automezzi!), è indispensabile sottrarre quote progressive e crescenti alla gomma a favore del ferro. Tale esigenza si fonda su motivazioni che attengono sia al rispetto ed alla salvaguardia dell'ambiente sia alla sicurezza in materia di circolazione stradale sia, ancora, alla qualità della vita dei cittadini.

La necessità di attivare un nuovo schema di servizio passeggeri regionale, potenziato e dedicato sulla linea dei Giovi, e di dare nuova linfa al trasporto merci risulterebbe di fatto impercorribile, per le motivazioni riportate nel progetto preliminare del terzo valico ferroviario e ribadite dalla sua fase definitiva. Alla luce di queste motivazioni è stata giudicata trasportisticamente necessaria ed opportuna, da parte dei proponenti, una nuova linea di valico Genova-Nord, congiuntamente al potenziamento del nodo di Genova.

L'individuazione della necessità di un'opera come quella in oggetto impone agli Enti posti a tutela del pubblico interesse e, quindi, in prima istanza alle Regioni, alle Province ed ai Comuni, una valutazione quanto più possibile precisa delle condizioni che siano mirate non solo ad evitare l'esternalizzazione delle conseguenze negative, in particolare ambientali e sociali, a carico del contesto esistente, ma mirate, soprattutto, ad innescare un circolo virtuoso di occasioni di crescita che coinvolga tutti i protagonisti delle aree interessate.

Lo S.I.A. (Studio di Impatto Ambientale) e, meglio ancora, la V.A.S. (Valutazione Ambientale Strategica), ai sensi della Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno che estende il processo di Valutazione Ambientale ai piani urbanistici, territoriali e di settore, dovrebbero supportare la Pubblica Amministrazione in questa difficile decisione.

La Direttiva della Comunità Europea impone, di fatto, l'obbligo della valutazione preventiva degli impatti di determinati piani e programmi, con la finalità di garantire che le azioni di trasformazione territoriale siano inscindibilmente correlate al raggiungimento di un accettabile livello di *sostenibilità*, concetto totalmente estraneo allo studio prodotto.

La valutazione avrebbe dovuto essere intesa come un processo interattivo, da condurre in parallelo alla elaborazione progettuale dell'opera - per individuare preventivamente i limiti ma anche le opportunità - con la precisazione puntuale di opzioni possibili di trasformazione territoriale.

In tale processo una dettagliata disamina degli impatti più significativi esercitati dall'opera sulle diverse componenti del sistema territoriale risulta fondamentale per consentire, ove possibile, l'attuazione di forme negoziali di risoluzione dei conflitti: situazione che di fatto, nonostante l'impegno della Regione Piemonte, della Provincia di Alessandria e dei Comuni (in particolare del Comune di Novi Ligure), è stata fortemente sottovalutata dal Governo italiano e dal Responsabile della struttura tecnica di missione che ha presieduto la Conferenza di Servizi.

Nonostante il dettato della Legge 190/2002, meglio nota con il nome di Legge Obiettivo, prevedesse esplicitamente all'art. 4 un confronto serrato tra gli Enti (Regione, Provincia e Comuni interessati dal passaggio dell'opera) ed il Governo centrale con la precisa finalità di acquisire proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni in relazione al progetto definitivo, nonché **varianti migliorative** rispetto alle opere da realizzare, la conduzione burocratica della Conferenza di Servizi non ha consentito alcuna forma di contributo da parte delle Amministrazioni locali.

Lo stesso *iter*, previsto dalle Direttive comunitarie per le grandi opere infrastrutturali, che prevede la formulazione di un'approfondita Valutazione di Impatto Ambientale con il completo coinvolgimento delle comunità interessate, è stato puntualmente disatteso dalla normativa italiana ed è valso al nostro Paese la notifica di una procedura di infrazione.

Tali carenze procedurali hanno impedito, di fatto, la trattazione seria e compiuta della valutazione degli impatti ambientale e delle ricadute sul territorio e non sono stati neppure ipotizzati mutamenti radicali delle abitudini sociali della popolazione residente, né durante l'arco di realizzazione dell'opera, né a regime della stessa.

Si deve tuttavia prendere atto della mancanza di un quadro generale conoscitivo, consolidato su questo tema, che discende essenzialmente dall'assenza di un approccio di indirizzo programmatico al problema della pianificazione di queste grandi infrastrutture ed ha portato e porta a gestire la valutazione della fattibilità, esclusivamente, secondo la prevalenza di parametri di tipo economico-finanziario.

In questa direzione, sarebbe stata auspicabile l'attuazione di un processo preventivo di valutazione integrata delle politiche e delle azioni di programmazione, superando l'approccio consolidato alla VIA orientata esclusivamente alla formulazione di una mera verifica di conformità del progetto con gli obiettivi della programmazione di settore.

## **2. ANALISI TRASPORTISTICA**

### **2.1 Considerazioni generali**

Molto sinteticamente, la nuova linea di valico ha origine nell'area dell'attuale doppio Bivio Fegino e si connette con la storica Torino-Genova con lo shunt che aggira Novi e con la attuale Genova-Milano nei pressi di Tortona attraverso la Alessandria- Piacenza.

Il traffico proveniente dal Ponente Ligure e dal porto di Voltri (VTE), tramite la omonima bretella, confluisce direttamente sul nuovo valico nel tratto in galleria subito a nord del suddetto Bivio.

A sud di Novi un (solo) binario tecnico per manutenzione e soccorso connette la nuova linea con la storica Torino-Genova.

In questo contesto si rileva che:

- Gli impianti ferroviari gravitanti su Novi non hanno interconnessioni funzionali con la nuova linea lasciando Novi isolata dalle correnti di traffico merci e viaggiatori che percorrono, sia verso Milano che Torino, il 3° Valico;
- Gli impianti ferroviari novesi restano con i collegamenti attuali limitati al ramo torinese della linea storica che si diparte dalla Succursale dei Giovi e con la Novi-Tortona;
- Sulla stessa Novi-Tortona, tra Pozzolo e l'iterconnessione con il 3° Valico, la linea resta a binario unico per un tratto di "significativa" lunghezza;
- Non esiste possibilità di passaggio treni direttamente tra la Bretella di Voltri (bacino portuale del VTE) e Succursale dei Giovi.

### **2.2 Le ipotesi di formazione della richiesta di traffico**

Il Progetto Definitivo del 3° Valico non affronta il tema, sicuramente primario di fronte ad un'opera di grande costo ed importanza, della formazione di una richiesta di servizio traffico merci su ferro.

Sicuramente utile a comprendere il valore trasportistico del 3° Valico sarebbe stata una analisi tesa ad individuare, oltre semplici trend di incrementi di domanda (opinabili poichè non considerano la ciclicità della domanda stessa su scenari a medio-lungo termine), anche analisi e proposte in ordine:

- alla attuale scarsità del traffico merci su ferro generato dal Porto di Genova;

- al fatto che il porto genovese sia essenzialmente uno scalo locale senza traffici a livello europeo;
- all'individuazione di modalità di trattamento merci (specie containerizzate) che consentano all'intero sistema dei porti liguri di sfruttare i traffici indotti dalle nuove rotte tra Mediterraneo ed Oriente;
- alla possibilità di acquisire, per il sistema dei porti liguri, nuove quote di traffici per l'Europa abbattendo i rischi connessi alla variabilità dei cicli economici.

### **2.3 Osservazioni**

Il Progetto Definitivo del 3° Valico consente, riguardo al territorio comunale novese di portare le seguenti osservazioni:

- Il 3° Valico è progettato con un tracciato che prevede di tagliare fuori, semplicemente attraversandole, tutte le aree tra l'Appennino e la direttrice ferroviaria Torino-Piacenza;
- Una linea pensata per il porto di Genova taglia fuori le aree più interessanti per funzioni retroportuali.

I progetti portati avanti dal comune di Novi Ligure su infrastrutture e logistica nonché le installazioni dello stesso tipo esistenti sulla direttrice Novi-Tortona richiedono, per un opportuno utilizzo, un contributo "trasportistico" diverso da parte del 3° Valico.

Nello specifico è necessario che il progetto relativo alla ristrutturazione dello scalo di S. Bovo, la vicina progettata area logistica (PoLIS) e le due importanti installazioni come l'Interporto di Rivalta e la prospiciente Logistica Gavio possano usufruire degli opportuni collegamenti e possibilità di incrementi operativi che ragionevolmente la nuova opera dovrebbe portare.

Necessita quindi effettuare le seguenti attività:

- Revisionare la comunicazione tra Linea Storica e 3° Valico in corrispondenza dell'attuale raccordo tecnico in zona Barbellotta a Sud di Novi;
- Valutare i raccordi tra il 3° Valico a Nord di Pozzolo e la linea Novi-Tortona per ottimizzare i rapporti con le importanti aree logistiche poste su quella direttrice.

### **Raccordo tecnico per Novi**

La ristrutturazione di San Bovo non può prescindere dalla trasformazione del collegamento a monte di Novi **da semplice raccordo a singolo binario in un vero e proprio raccordo a due binari con "salto di montone"**.

Inoltre per ottimizzare la capacità trasportistica tra il raccordo e la stazione di Novi, con lo scalo di S. Bovo, la linea dovrà essere, eventualmente, portata a tre binari, come previsto nei Progetti cosiddetti "sulla permeabilità" con la relativa revisione del ferro di stazione.

Contestualmente Italferr dovrà impostare modalità di esercizio delle varie linee disponibili al fine di offrire grande disponibilità di finestre di accesso/uscita dalla nuova S. Bovo.

### **Ottimizzazione tratta Novi-Tortona**

**La realizzazione del salto di montone in zona Barbellotta consente contestualmente di evitare la costruzione dello shunt tra la nuova linea e la Genova-Torino;** *shunt* che a questo punto diventa non più necessario sia funzionalmente che trasportisticamente in quanto l'eventuale rallentamento di convogli passeggeri veloci, lasciando il salto di montone adeguato per una velocità di 100 Km/h, non sarebbe poi così significativo data la brevità della tratta sottoposta a limitazione di velocità a fronte del limite superiore di 160 Km/h previsto per lo *shunt*.

Sulla Novi-Tortona appena a monte dello sfiocco Torino-Milano, fisicamente definito dal parco di S. Bovo, si trovano le due importanti aree logistiche sopra indicate.

La possibilità di inserire direttamente il traffico della linea storica e del 3° Valico verso S. Bovo e su questi siti utilizzando la tratta verso Tortona come un binario di servizio apre interessanti scenari trasportistici per un maggiore uso della modalità ferro.

Da non trascurare il fatto che la collocazione geografica di questi siti nel tortonese li rende importanti non solo nell'ottica di supporto al porto genovese ma anche per i futuri sviluppi della direttrice est-ovest (vedi Corridoio 5) che, con il semi-collasso ferroviario e stradale del nodo di Milano, si è oggettivamente spostato a Sud, specie per le medie-lunghe distanze.

Tra l'altro Tortona, come Alessandria, si trova sullo sfiocco Francia-Paesi Iberici, con buone infrastrutture stradali e ferroviarie.

**In questo contesto è opportuno segnalare la necessità e l'urgenza, a prescindere dalla realizzazione delle infrastrutture ferroviarie in progetto, e, a maggior ragione, dopo l'eventuale costruzione dell'infrastruttura, di riorganizzare le modalità di trasporto ed i flussi di traffico delle merci, individuando misure restrittive e vincolanti a carico del trasporto su gomma, anche con ordinanze degli enti proprietari delle strade, in particolare per le merci in entrata e uscita dai Porti liguri e dalle aree logistiche del nostro territorio, e favorendo, contestualmente, attraverso incentivi**

dedicati, quello ferroviario, onde trasferire quote sempre più consistenti di traffico merci dalla strada alla rotaia, nel rispetto della sicurezza e dell'ambiente;

Infine, un tema molto delicato, come la qualità e la affidabilità di mezzi di trazione e materiale rotabile, viene spesso trascurato da parte dei proponenti e da R.F.I.; questo aspetto è, a detta di chi scrive, fondamentale quando si analizza il traffico in una linea caratterizzata da una galleria di oltre 27 Km., con velocità di base da 250 km/h e con traffico previsto essenzialmente di treni tipo Eurostar, treni merci container e presenze non trascurabili di treni merci convenzionali. Questo *mix* di tipologie di convogli, fortemente diversificati per velocità e peso/asse, può abbassare in modo molto pesante velocità e capacità della linea in assenza di adeguamento del materiale rotabile impiegato.

### **3. ASPETTI URBANISTICI**

Il tracciato della nuova ferrovia attraversa da nord a sud il territorio novese, con un tracciato che si localizza poco a Nord della frazione Barbellotta e delle aree produttive Cipian e I 2 (SEN) e si sviluppa verso nord parallelamente alla ex S.-S. 35 bis ; in prossimità con il confine comunale con Pozzolo si stacca il raccordo con l'esistente linea Torino-Genova, che avviene in prossimità della discarica consortile.

Le aree interessate dalla nuova linea ferroviaria , secondo il vigente PRG, hanno destinazione agricola (aree agricole di pianura a strutturazione diffusa, aree di margine ambientale), salvo un breve tratto al confine sud (Km. 33 – 34) che ricade nell'ambito urbano della frazione Barbellotta; il raccordo con la ferrovia Torino-Genova interessa aree agricole di pianura a strutturazione diffusa, un breve tratto dell'area del depuratore consortile ed una fascia lungo tutto il confine Nord della discarica consortile .

La normativa di PRG definisce le suddette aree come segue :

“ Art. 38 - Aree di margine ambientale.

Sono le aree di cerniera fisica e visuale di impianto storico che separano le aree agricole produttive poste ad oriente della SS 35 bis per Serravalle dagli insediamenti urbani.

La zona è determinata dalle pertinenze dirette di un lineamento ambientale caratterizzato dall'attestamento nel tempo di insediamenti rurali e residenziali sui margini di un antico argine naturale.

#### **A. INDIRIZZI**

Gli interventi dovranno tendere:

PROGETTO DEFINITIVO A.V./A.C. - MILANO-GENOVA TERZO VALICO DEI GIOVI  
CONSIDERAZIONI DI MERITO IN MARGINE AL PROGETTO DEFINITIVO

- al mantenimento delle principali caratteristiche delle colture agricolo-produttive esistenti, o la sostituzione con coltura legnosa, anche per l'industria del legno, a foglia caduca, o con coltura legnosa specializzata (frutteto, vite)
- al mantenimento e l'integrazione delle superfici e dei lineamenti alberati esistenti
- al mantenimento della trama viaria agricola esistente, nelle caratteristiche tipologiche (tipo di manto, arredo e corredo) d'attuale impianto
- alla conservazione delle attività produttive agricole esistenti.

#### B. PRESCRIZIONI

In tali aree non sono ammessi interventi di edificazione di nuovi impianti edilizi, per qualsiasi destinazione d'uso, fatta eccezione per le serre fisse, per le attrezzature di superficie al servizio della produzione agricola e di quanto indicato al precedente art. 34.

Gli interventi sul patrimonio edilizio esistente sono ammessi nel rispetto delle caratteristiche dei luoghi e delle prescrizioni relative al sistema insediativo di cui fanno parte, come stabilito al successivo articolo 45, ed in attuazione delle destinazioni previste.

Eventuali nuovi collegamenti viari Est-Ovest (escludendosi nuovi collegamenti Nord-Sud) sono ammessi ad esclusivo supporto delle attività agricole ed in quanto previsti da piani aziendali ed interaziendali di sviluppo a norma della legge 69/78; essi potranno essere attivati solo in quanto non pregiudizievoli degli allineamenti arborati di margine esistenti.

#### Art. 42 - Aree agricole di pianura a strutturazione diffusa

Sono le aree ad elevata fertilità a prevalente coltura seminativa a morfologia piana comprese tra Serravalle e Pozzolo e fra le aree di margine ambientale e quelle fluviali del T. Scrivia.

Sono caratterizzate da un sistema insediativo diffuso appoggiato sulle tracce dei reticoli viari di antico impianto romano (Centuriazione) e medievale.

#### A) INDIRIZZI

Gli interventi dovranno tendere:

- al potenziamento e all'ammodernamento degli edifici, impianti ed attrezzature, esistenti al servizio di aziende agricole esistenti o di nuova istituzione
- alla conservazione ed al potenziamento di aziende a prevalente o complementare indirizzo zootecnico in quanto compatibili con la salubrità e l'igiene ambientale degli abitati, del soprassuolo e del sottosuolo.
- al recupero ed alla conservazione del patrimonio edilizio esistente a fini abitativi e agroturistici e per attività di servizio all'agricoltura e alle famiglie.

#### B) PRESCRIZIONI

Nuovi centri aziendali sono ammessi solo in quanto tali da garantire almeno 287 giornate lavorative, ed inoltre la superficie fondiaria direttamente asservita all'edificio deve costituire almeno il 30% dell'intera superficie in proprietà all'azienda.

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

PROGETTO DEFINITIVO A.V./A.C. - MILANO-GENOVA TERZO VALICO DEI GIOVI  
CONSIDERAZIONI DI MERITO IN MARGINE AL PROGETTO DEFINITIVO

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

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

**A) INDIRIZZI**

Gli interventi dovranno tendere:

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

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

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

**B) PRESCRIZIONI.**

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

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

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

**Art. 42 - Aree agricole di pianura a strutturazione diffusa**

Sono le aree ad elevata fertilità a prevalente coltura seminativa a morfologia piana comprese tra Serravalle e Pozzolo e fra le aree di margine ambientale e quelle fluviali del T. Scrivia.

Sono caratterizzate da un sistema insediativo diffuso appoggiato sulle tracce dei reticoli viari di antico impianto romano (Centuriazione) e medievale.

**A) INDIRIZZI**

Gli interventi dovranno tendere:

- al potenziamento e all'ammodernamento degli edifici, impianti ed attrezzature, esistenti al servizio di aziende agricole esistenti o di nuova istituzione
- alla conservazione ed al potenziamento di aziende a prevalente o complementare indirizzo zootecnico in quanto compatibili con la salubrità e l'igiene ambientale degli abitati, del soprassuolo e del sottosuolo.
- al recupero ed alla conservazione del patrimonio edilizio esistente a fini abitativi e agroturistici e per attività di servizio all'agricoltura e alle famiglie.

## B) PRESCRIZIONI

Nuovi centri aziendali sono ammessi solo in quanto tali da garantire almeno 287 giornate lavorative, ed inoltre la superficie fondiaria direttamente asservita all'edificio deve costituire almeno il 30% dell'intera superficie in proprietà all'azienda.

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

Oltre alla nuova linea ferroviaria, il progetto definitivo individua alcune opere connesse, quali manufatti stradali necessari al ripristino dei collegamenti viari che saranno intercettati (strada provinciale per Villalvernia, strada provinciale per Cassano), aree di cantiere, collegamenti viari con le aree di cantiere e viabilità connesse.

Come ovvio, il vigente PRG, adottato nel 1985 ed approvato nel 1990, non prevede l'opera in progetto né le opere connesse; l'art. 34 delle Norme di Attuazione, che disciplina gli interventi edificatori in aree agricole, ammette la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria, secondaria, indotta, come definite dall'art. 51 della L.R. 56/77 s.m.i..

Pertanto, considerato che la nuova ferrovia risulta inclusa tra le opere di interesse strategico ai sensi della legge 443/01, l'approvazione dei progetti definitivi prescinde dalla conformità urbanistica dell'opera ed, anzi, costituisce variante automatica a tutti gli strumenti urbanistici.

Si devono tuttavia rilevare alcuni elementi, riferiti alla disciplina urbanistica e non, che non sono stati considerati in modo approfondito in questa fase progettuale :

- la nuova linea ferroviaria interrompe con un tracciato nord-sud (andamento escluso dal PRG per i nuovi tracciati viari) la successione delle "aree di margine ambientale" costituenti "aree di cerniera fisica e visuale di impianto storico che separano le aree agricole produttive poste ad oriente della SS 35 bis per Serravalle dagli insediamenti urbani" ; interrompe altresì il naturale deflusso delle acque meteoriche che dalle ultime propaggini della collina (aree di margine ambientale) scorrono verso la pianura, così come il collettore consortile di recente costruzione che raccoglie le acque bianche della collina e le convoglia verso lo Scrivia, nonché il reticolo della viabilità agraria e civile preesistente;

- il raccordo con la linea Torino-Genova attraversa in diagonale l'area agricola posta a Nord dell'impianto Ilva S.p.a., per la quale sono stati attivati studi finalizzati ad individuarne l'uso quale area logistica, connessa allo scalo merci San Bovo; la localizzazione del tracciato compromette notevolmente le possibilità di uso dell'ipotizzata area logistica, sia per la sua posizione, sia perché non viene prevista alcuna connessione efficiente con lo scalo merci esistente; sarebbe opportuno studiare un tracciato che lasciasse libera l'area

- le aree di cantiere in comune di Novi sono localizzate :

1) in aree agricole a nord della zona Cipian

2) sul confine ovest dell'area produttiva l p/8, praticamente intorno all'impianto della Gambarotta Industria Dolciaria

E' inoltre individuata un'area di cantiere posta appena oltre il confine comunale lungo la strada comunale per Pozzolo F. nei pressi dell'area "Carpeneto"

La prima area indicata comprende sia il cantiere operativo, sia il cantiere base; il cantiere base richiederà servizi, quali viabilità di accesso, allacciamenti alle reti di urbanizzazione e alle reti fognarie ad oggi non esistenti

- la viabilità di servizio tra la linea in progetto, i cantieri e l'area di prelievo sarà quella esistente : la S.P. 152 per Villavernia, la S.P. 153 per Cassano, la ex S.S. 35 bis, arterie che già oggi risultano poco adeguate alla tipologia di traffico attuale, per cui l'incremento di traffico, anche se per un periodo definito, comporterà comunque disagi per gli utenti e costi per l'Amministrazione Pubblica.

- la connessione con la linea Torino-Genova attraversa l'area agricola a nord della esistente linea ferroviaria ed intercetta il corso del Rio Gazzo; la documentazione progettuale indica sommariamente le modalità di realizzazione delle opere di superamento del rio, che costituisce il principale asse di deflusso delle acque meteoriche del bacino idrico che include la città e del quale non deve in ogni modo essere ridotta o compromessa la portata e la capacità di deflusso

- la connessione con la linea Torino-Genova intercetta, in prossimità della discarica consortile, il previsto tratto della variante ex S.S. 35 bis Novi-Pozzolo, già progettato dalla Provincia e di prossima realizzazione, antecedentemente alla realizzazione del nuovo tratto ferroviario ; anche questa interferenza dovrà essere tenuta in conto nelle fasi esecutive.

### **3.1 ACCERTAMENTO DELLA COMPATIBILITÀ URBANISTICA (ai sensi dell'art. 3 - c. 7 D.Lgs. 190/02)**

In relazione al progetto definitivo "Tratta AV/AC Milano - Genova . Terzo valico dei Giovi", gli enti locali devono pronunciarsi in merito alla localizzazione dell'opera riguardo l'accertamento della compatibilità urbanistica ai sensi dell'art. 3 comma 7 D. Lgs. 190/02.

L'art.3 comma 7 del citato D.Lgs. prevede : " L'approvazione determina, ove necessario ai sensi delle vigenti norme, l'accertamento della compatibilità ambientale dell'opera e perfeziona, ad ogni fine urbanistico

PROGETTO DEFINITIVO A.V./A.C. - MILANO-GENOVA TERZO VALICO DEI GIOVI  
CONSIDERAZIONI DI MERITO IN MARGINE AL PROGETTO DEFINITIVO

ed edilizio, l'intesa Stato-regione sulla localizzazione, comportando l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti ed adottati.....”

Pertanto è richiesto un pronunciamento riguardo la localizzazione dell'opera e la sua compatibilità ambientale, con riferimento quindi a valutazioni più ampie ed estese oltre la destinazione urbanistica delle aree e le previsioni degli strumenti urbanistici, piuttosto che una mera valutazione degli aspetti di conformità urbanistica: infatti l'approvazione dell'opera costituisce automatica variante alla programmazione locale.

Riguardo gli aspetti di conformità urbanistica dell'opera, il tracciato della nuova ferrovia attraversa da nord a sud il territorio novese, con un percorso che si localizza poco a nord della frazione Barbellotta e delle aree produttive Cipian e I 2 (SEN) e si sviluppa verso nord parallelamente alla ex S.-S. 35 bis ; in prossimità con il confine comunale con Pozzolo si stacca il raccordo con l'esistente linea Torino-Genova, che avviene in prossimità della discarica consortile.

Le aree interessate dalla nuova linea ferroviaria , secondo il vigente PRG, hanno destinazione agricola (aree agricole di pianura a strutturazione diffusa, aree di margine ambientale), salvo un breve tratto al confine sud (Km. 33 – 34) che ricade nell'ambito urbano della frazione Barbellotta; il raccordo con la ferrovia Torino-Genova interessa aree agricole di pianura a strutturazione diffusa, un breve tratto dell'area del depuratore consortile ed una fascia lungo tutto il confine nord della discarica consortile (aree per servizi di interesse generale).

Oltre alla nuova linea ferroviaria, il progetto definitivo individua alcune opere connesse , quali manufatti stradali necessari al ripristino dei collegamenti viari che saranno intercettati, aree di cantiere, collegamenti viari con le aree di cantiere, aree di prelievo di ghiaia e viabilità connesse, prevalentemente localizzate anch'esse in zone agricole.

Come ovvio, il vigente PRG, adottato nel 1985 ed approvato nel 1990, non prevede l'opera in progetto né le opere connesse ; l'art. 34 delle Norme di Attuazione , che disciplina gli interventi edificatori in aree agricole, ammette in tutte le aree agricole la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria, secondaria e indotta, come definite dall'art. 51 della L.R. 56/77 s.m.i..

Il vigente PRG non è inoltre dotato di una valutazione generale di compatibilità ambientale ai sensi della LR 40/98, e pertanto non contiene principi di riferimento per la valutazione della compatibilità del progetto dell'opera con obiettivi di conservazione delle risorse ambientali.

Peraltro, considerato che la nuova ferrovia e le opere connesse risultano incluse tra le opere di interesse strategico ai sensi della legge 443/01, l'approvazione dei progetti prescinde dalla conformità urbanistica dell'opera ed, anzi, costituisce variante automatica a tutti gli strumenti urbanistici.

## **4. ASPETTI IDROGEOLOGICI**

### **4.1 Nota in margine al Progetto Definitivo del terzo valico ferroviario**

Le note seguenti prendono spunto dalla precedente valutazione sul progetto preliminare del 2003 e in conseguenza dei contenuti attesi nel progetto definitivo 2005.

### **4.2 Aspetti Idrogeologici generali**

Le caratteristiche idrogeologiche dell'area interessata dalla linea ferroviaria sono state evidenziate nel corso delle campagne geognostiche, successive al progetto preliminare e al contemporaneo Studio d'Impatto Ambientale (SIA).

Gli elaborati progettuali hanno messo in evidenza l'alta vulnerabilità dell'acquifero lungo la linea di progetto sia per il settore del terrazzo fluviale tra Serravalle e la Pieve di Novi, interessato dallo scavo in galleria che per il territorio che vedrà la realizzazione dello *Shunt* per il collegamento con la linea storica To-Ge.

La definizione puntuale della permeabilità e misure piezometriche ripetute per l'intero anno idrologico hanno contribuito alla definizione di un modello idrogeologico che fotografa adeguatamente le condizioni di moto in sotterraneo della falda libera.

Le indagini svolte successivamente al progetto preliminare hanno confermato la presenza di depositi grossolani di origine alluvionale con materiali d'intasamento caratterizzati da variabilità litologica funzione della profondità.

Questo complesso alluvionale potente 25-30 m denota variabilità sulle caratteristiche di permeabilità che lo identificano con conducibilità idraulica compresa tra la classe I e la classe III, il che significa una permeabilità lungo lo *Shunt* per Torino da media ad alta ( $10^{-2} < K < 10^{-6}$ ).

Le caratteristiche macroscopiche dell'acquifero interferito dalla costruzione sono date dall'andamento sub-parallelo alla topografia del piano campagna del livello piezometrico unita ad una soggiacenza tra 8 e 10 metri con variazione stagionale di più o meno 2 m.

### **4.3 *Shunt* per Torino**

L'interferenza tra la galleria artificiale (*Shunt*) e la falda freatica è evidente e non mitigabile.

La valutazione dell'interferenza prodotta dalla galleria artificiale di *Shunt* sull'assetto idrogeologico locale risulta non idonea e semplificata oltre misura in quanto non è stata estesa al range di

variabilità della conducibilità idraulica misurata ma è stato utilizzato un unico valore che determina un modello generalizzato, limitato e non corrispondente alla realtà in sotterraneo.

Il profilo longitudinale evidenzia come la galleria artificiale alta circa 10 m si localizza mediamente a profondità comprese tra 9 e 16 m dal piano campagna andando ad interessare livelli a differente permeabilità (classe I e classe III) con le conseguenti inevitabili perturbazioni all'attuale assetto idrogeologico.

In fase di redazione dello SIA del progetto preliminare era già stato segnalato **l'effetto barriera** (alterazione del campo di moto) **che la galleria artificiale ad andamento E-O provocherà al normale deflusso verso Nord delle acque in sotterraneo.**

L'innalzamento della superficie piezometrica a sud dello *Shunt*, e l'abbassamento del livello piezometrico nel territorio di Pozzolo a nord dello *Shunt* sono effetti macroscopici che porteranno scompensi, alterazioni, esaurimento della risorsa captabile dai pozzi esistenti.

Per la realizzazione delle gallerie artificiali è previsto l'utilizzo di due differenti tecniche di scavo (diaframmi, *cut and cover*) funzione delle profondità della galleria e della fascia di cantiere utilizzabile. In entrambi i casi, esistendo l'interferenza dell'opera con la falda freatica, è previsto l'abbattimento continuo della stessa al fine di consentire l'esecuzione dei lavori.

Nel progetto vengono indicati metodi e procedure per la realizzazione della galleria di shunt ma non è stata considerata la differente densità/permeabilità dei materiali utilizzati per il reinterro ed il ripristino fino al livello del p.c. attuale rispetto allo stato in sito preesistente allo scavo.

**La maggior permeabilità, di un settore delimitato a cavallo dello shunt potrà portare ad una alterazione significativa del campo di moto con l'instaurarsi di una via preferenziale di deflusso ortogonale al normale flusso S-N.**

Tra gli effetti connessi con la situazione descritta si segnala come nella zona di raccordo con la linea storica To-Ge che avviene per graduale risalita del piano del ferro si potranno avere risalite anomale del livello di falda conseguenti allo sbarramento operato dall'opera in direzione Nord, e allo sbarramento per differenza di permeabilità data dai terreni naturali non interessati dagli scavi.

**La presenza nelle immediate vicinanze delle vasche di raccolta della discarica consortile, dimensionate in funzione del normale andamento delle oscillazioni di falda, costituisce motivo di forte preoccupazione.**

Manca totalmente nel progetto definitivo la considerazione di "opportuni sistemi drenanti per lo shunt ad efficienza differita al termine della costruzione" indicati nel preliminare e rimandati ad altre fasi della progettazione ma evidentemente non nell'attuale.

Resta ancora lacunosa la definizione delle fonti di approvvigionamento alternativo che possano sostituire temporaneamente le captazioni idropotabili per le quali è stata riconosciuta "una probabilità elevata di interferenza con l'opera in progetto".

#### **4.4 Zona del "Basso Pieve" di Novi Ligure**

Nel documento del gruppo tecnico del 2003 si è evidenziato come il tracciato in zona "Basso Pieve" di Novi sia di grande impatto ambientale scarsamente mitigabile non solo in fase di costruzione ma soprattutto in fase di esercizio.

Per questa tratta era stata individuata la necessità di uno studio dettagliato volto al miglior inserimento ambientale della nuova linea ferroviaria.

Si ricorda che il progetto preliminare definiva un andamento del piano del ferro e, più in generale dell'ingombro della galleria naturale, indipendente dalla presenza costante della falda.

L'andamento del piano del ferro riportato nel progetto definitivo tiene conto solo della necessità progettuale di realizzazione del salto di montone dello *shunt*.

Non è stata considerata l'indicazione del passaggio nella zona mediante un piano del ferro ribassato in trincea, una galleria artificiale inserita armonicamente alla base del terrazzo morfologico: scelte progettuali che avrebbero comportato un migliore inserimento ambientale della linea per la fase d'esercizio (cavalcaferrovia meno imponenti ed impattanti), e si ribadisce, una mitigazione del rumore di transito intrinseca all'alternativa proposta.

Nel progetto definitivo viene evidenziato il rimodellamento morfologico del terrazzo della Pieve di Novi, le aree destinate al cantiere di servizio e operativo ed il salto di montone in direzione *shunt* per Torino.

L'insieme delle attività di cantiere connesse con la realizzazione dello *shunt*, l'occupazione di vaste aree per anni e le modificazioni previste per la realizzazione dell'opera provocano un impatto sul sistema ambientale non ammissibile per il territorio di Novi.

## **5. CANTIERIZZAZIONE E VIABILITÀ**

### **5.1 Aspetti generali sulla realizzazione dell'opera**

La realizzazione dell'opera comporta l'allestimento di numerosi cantieri (C.B.P. e C.O.P.) oltre ad un'imponente riqualificazione morfologica (R.M.P.2) che prevede un significativo "ampliamento" del

PROGETTO DEFINITIVO A.V./A.C. - MILANO-GENOVA TERZO VALICO DEI GIOVI  
CONSIDERAZIONI DI MERITO IN MARGINE AL PROGETTO DEFINITIVO

terrazzo morfologico sito nel "Basso Pieve", tra l'Area C.I.P.I.A.N. a Sud e la S.P. 153 a Nord, che comportano un ingente consumo di territorio.

Nel territorio del Comune di Novi Ligure è previsto l'allestimento di 1 campo base denominato **C.B.P. 5**, destinato a ospitare circa 400 persone, le mense gli alloggiamenti ed i servizi logistici e ricreativi, che insistono su una superficie di mq 43.240 e 3 cantieri operativi denominati rispettivamente **C.O.P.6**, **C.O.P.7** e **C.O.P.8** che occupano una superficie pari a mq 123.400.

Nella tabella seguente sono riportate le caratteristiche dei cantieri previsti nel territorio del Comune di Novi Ligure.

Tabella n. 1 Tipologie e caratteristiche dei cantieri previsti.

Denominazione cantiere	Caratteristiche		
	Sup. coperta (mq)	Tipologia cantiere	Sup. Tot. (mq)
CBP 5 - Novi Ligure	11.000	Campo Base	43.240
COP 6 - Pernigotti	400	Cantiere operativo (B)	36.100
COP 7 - Novi Ligure	850	Cantiere operativo (B)	68.900
COP 8 - Interc. per TO	650	Cantiere operativo	18.400
<b>TOTALE</b>	<b>12.900</b>		<b>166.640</b>

I Cantieri C.O.P. 6 e C.O.P. 7 sono dotati di impianto di betonaggio della capacità di 80 mc/h ciascuno, entrambi i cantieri sono sede di impianto di depurazione delle acque per una capacità totale di 120 mc/h derivanti dallo scavo delle gallerie che verranno convogliate nel reticolo superficiale esistente.

Gli insediamenti dei cantieri necessitano di un quantitativo di acqua industriale pari a 815,00 metri cubi al giorno e di acqua idropotabile stimato in 40,00 mc/die.

Ubicati all'esterno del territorio comunale esistono poi altri cantieri (C.O.P. 9 al confine con Pozzolo Formigaro, C.A. 2 anch'esso al confine con Pozzolo Formigaro) che per posizione interessano direttamente il territorio comunale.

La riqualificazione morfologica del terrazzo fluviale si estende su una superficie di 81.500 metri quadrati ed è in grado di ospitare circa 500.000 metri cubi di inerte proveniente dallo scavo della galleria "Serravalle".

Il consumo totale di territorio generato dalla realizzazione della linea è stimato in **250.000 metri quadrati**: il significativo ordine di grandezza impone una riflessione legata alla futura destinazione d'uso di questa consistente porzione di territorio.

**A tale proposito, si ritiene opportuno prevedere che, a conclusione dei lavori, le aree interessate dai campi base, dai cantieri operativi e dalle riqualificazioni ambientali siano trasferite ai Comuni interessati con gli impianti e le opere realizzati affinché i Comuni medesimi possano deciderne la destinazione d'uso urbanistica definitiva, ponendo a carico del soggetto attuatore dell'infrastruttura i necessari interventi di ripristino e riqualificazione ambientale;**

Gli elaborati del progetto definitivo indicano un sensibile miglioramento delle problematiche legate al rifornimento dei cantieri operativi, che dal basso Pieve fino alla C.na Romanellotta, indicata come cava di prestito più importante nella zona, avvengono lungo piste asfaltate, realizzate in adiacenza al tracciato della costruenda ferrovia. Questa scelta operativa determina la sensibile riduzione dell'interferenza del traffico dei mezzi pesanti con la viabilità ordinaria.

Non sembra, invece, risolto il tema dell'approvvigionamento dei cantieri operativi situati al confine del Comune di Pozzolo Formigaro (C.O.P. 9 e C.A. 2) che potrebbero determinare ricadute negative anche sulla viabilità all'interno del territorio di Novi Ligure con il contestuale congestionamento di alcune viabilità minori afferenti alla ex S.S. 35 bis dei Giovi.

Oltre alle problematiche relative alle arterie menzionate si evidenzia come il tracciato in progetto, nella sua fase esecutiva interrompa una serie di infrastrutture viabilistiche di notevole importanza. Le strade provinciali S.P.152 per Villalvernia e S.P. 153 per Cassano S. saranno interessate dall'esecuzione di cavalcaferrovia a forte impatto ambientale (altezza dei rilevati fino a 11 m) che verranno realizzati nei pressi di nuclei abitativi esistenti.

La viabilità esistente di collegamento tra Novi Ligure e Pozzolo Formigaro (Via Alessandria, Strada Carpeneto) sarà interessata dagli scavi a sezione aperta per l'esecuzione della galleria artificiale con il metodo denominato *cut and cover*.

L'eliminazione dello *shunt* potrebbe ridurre sensibilmente gli impatti sulla viabilità di collegamento con Pozzolo Formigaro (Via Alessandria, Strada Carpeneto) e, contestualmente, prevedendo l'abbassamento della liveletta ferroviaria nella zona del "Basso Pieve" produrrebbe il risultato, tutt'altro che trascurabile, del consistente abbassamento dei rilevati dei cavalcaferrovia della S.P. 152 e della S.P. 153.

Infine, alla luce di quanto sinteticamente esposto, si evidenzia che il peggioramento della viabilità durante l'esecuzione dell'opera in oggetto non è esclusivamente dovuto al traffico dei veicoli a servizio della costruzione ma anche alla necessità di adeguare la viabilità esistente per l'esecuzione delle opere propedeutiche alla linea ferroviaria (deviazioni di traffico, rallentamenti nei pressi degli accessi ai cantieri, intersezioni con le piste di cantiere, ecc.).

## **5.2 Attività estrattiva**

Per quanto riguarda i siti scelti per l'estrazione dei materiali inerti necessari per la realizzazione delle gallerie artificiali afferenti ai cantieri operativi S. Bovo, Gerbidi, e Interconnessione per Torino, il proponente ha indicato il sito di **Cascina Romanellotta** in Comune di Pozzolo Formigaro come effettivo e quelli di Sale (**C. Marinona**) e Piovera (**C. Rivellino**) come siti di riserva.

Peraltro, presso il sito della C.na Romanellotta, è prevista la realizzazione dell'impianto di lavaggio e macinazione anche a servizio del materiale estratto nella parte di pianura ove verrà costruita la galleria artificiale

## **5.3 Logistica di cantiere nell'area novese e sino al Tortonese**

Il Progetto Definitivo lascia immutate le scelte del Preliminare scaricando semplicisticamente la logistica di tutti i cantieri sulla modalità gomma.

Anzi un peggioramento è leggibile in una spalmatura del traffico pesante su un territorio più vasto che va dall'Acquese, all'Alessandrino sino alle colline tortonesi per lo smaltimento dello smarino.

La abolizione dello shunt per Torino alleggerirebbe notevolmente la pressione dei cantieri sull'area Novi-Pozzolo eliminando almeno due cantieri (COP9 e COP 8).

Dal Progetto Preliminare 2003 comunque concettualmente nulla cambia, anzi avvengono significativi aumenti nelle quantità di materiali da movimentare (vedi eliminazione del deposito di Rigoroso per altro necessaria) e quindi peggioramenti nella qualità delle soluzioni adottate; quindi tutta la relativa logistica si scarica sempre sulla direttrice Serravalle-Novati-Pozzolo-Tortona interessando le SS. SS. 35 bis e 211.

Emerge quindi la preoccupazione riguardo alle conseguenze che il traffico indotto dai cantieri provocherebbe sulla viabilità locale; e tutti i numeri confortano questa tesi.

Inoltre appare chiaro che le necessità di smaltimento ed approvvigionamento materiali e la collocazione dei cantieri porteranno anche all'impiego delle SS. PP. che intersecano questa direttrice.

Anche con la eliminazione dello shunt i cantieri in questione produrranno notevoli quantità di materiali di risulta dagli scavi ed impiegheranno altrettanto notevoli quantità di materiali da costruzione dovendo realizzare tratte in trincea e galleria artificiale, mentre rilevanti tratti a raso od in rilevato interessano solo parte del COP10.

#### **5.4 Ipotesi alternative di logistica di cantiere**

In una area densamente popolata, satura di attività industriali e commerciali, fortemente infrastrutturata, risulta oggettivamente "semplicistica" la soluzione di connettersi esclusivamente con la più debole, promiscua e frequentata delle reti infrastrutturali

Nel caso del novese serve invece una soluzione "semplice"; cioè praticabile, sostenibile e "coabitabile" per l'intera durata dei lavori.

Per almeno uno dei due cantieri risultanti con la eliminazione dello shunt (COP 8 e COP9) la soluzione più "soft" di gestire e risolvere la logistica è intrinseca alla collocazione data da Italferr; ovvero via ferrovia.

Per il COP 6, il cantiere del raccordo/salto di montone sono necessari approfondimenti in quanto si trova in aderenza alla linea storica che è molto trafficata.

Naturalmente l'adeguamento a questa modalità, comporta essenzialmente lo studio di un adeguato programma di lavori e di utilizzo delle risorse.

Ricordando che la quasi totalità del traffico è costituito da rinfuse solide (e poche liquide) si sottolinea che un solo convoglio ferroviario può valere 50 autocarri.

La modalità ferroviaria oltre ad abbattere l'impatto ambientale durante il periodo della costruzione pressoché a zero, consente anche:

- Far diventare il materiale di risulta una possibile risorsa data la sua disponibilità in grandi quantitativi anche a distanze considerevoli dai luoghi di produzione;
- Maggiore flessibilità ed ampiezza dell'area di reperimento degli inerti e degli altri materiali da costruzione;
- Maggiore controllo delle aree di sub-appalto più permeabili ad infiltrazioni malavitose (trasporti, betonaggio, etc.);
- Da notare inoltre che il traffico generato dai cantieri va a gravare su una linea attualmente sottoutilizzata.

Inoltre il collegamento tra le cave dell'area tortonese e pozzolese e COP 10, posto sul Parco di Rivalta, può avvenire senza interferenze con la S.S. 211.

Tra l'altro la maggiore cava di prelievo e ripristino prevista nel Progetto Definitivo, detta della Cascina Romanellotta (C.A.C.P.2) si trova a soli 300 metri dalla linea Novi-Tortona

### **5.5 La soluzione ferroviaria come soluzione logistica per tutta l'area piemontese dalla pianura all'Appennino**

La scelta di scaricare su strada tutte le attività di trasporto ha grande impatto sulle zone di pianura ma potrebbe diventare un peso insostenibile per le zone montane e pedemontane laddove tutte le fragili infrastrutture viarie verrebbero impegnate da un traffico pesante che gli adeguamenti previsti alle strade non possono abbattere.

Le valutazioni fatte per il territorio novese/tortonese, circa la compatibilità delle soluzioni di cantierizzazione e di relativa logistica, hanno quindi portato ad ampliare l'analisi alle restanti aree piemontesi interessate dal passaggio e/o dai lavori del 3° Valico; questo vale soprattutto per le situazioni di particolare invasività create dai lavori nell'area appenninica.

A monte del COP 5, dopo la galleria che sottopassa Serravalle Scrivia, nella zona di Libarna inizia il tratto appenninico dove troviamo i cantieri relativi agli imbocchi della galleria di Serravalle (Libarna Nord) e subito di fronte il cantiere di imbocco della galleria di valico (Moriassi).

La galleria di valico genera poi procedendo verso sud le finestre, con i relativi cantieri di Voltaggio e Fraconalto (questa posta alla base del Passo della Castagnola sul versante della Valle Scrivia).

La logistica relativa a questi cantieri, così come proposta da Italferr/COCIV, crea un flusso di traffico circolare di mezzi pesanti interessante la Val Lemme e la Valle Scrivia lungo il tracciato che, partendo dal Casello della A7 di Tortona arriva via Arquata al Bivio Libarna in Comune di Serravalle, interessa Gavi, Carrosio, Voltaggio, e da Fraconalto, lungo parte della provinciale della Castagnola per Borgo Fornari e, dal casello di Ronco, attraverso la A7 ritorna, via Arquata Scrivia, al punto di partenza nel tortonese.

La cittadina di Arquata Scrivia si trova poi con un casello autostradale strategico e circondata da due cantieri per un totale di quattro fronti di attacco di galleria.

Anche nel tratto appenninico Italferr/COCIV ha quindi seguito la metodologia di approccio "semplicistica" di:

- Scaricare su strada tutta la logistica di cantiere;
- Depositare i materiali di risulta degli scavi della galleria in siti il più possibile vicini ai cantieri, nel caso della ex cava Voltaggio, oppure depositarne la gran parte in aree di pianura distanti parecchie decine di chilometri;
- Acquisire la gran parte dei materiali di costruzione per la zona appenninica tramite trasporto su gomma facendo percorrere a materiali "poveri" lunghe distanze.
- Crediamo sia logico fare una considerazione di taglio tecnico ma con fortissime ricadute di politica generale sul territorio.

Considerato che i lavori interessano, come già fatto rilevare, aree sature, fortemente infrastrutturate, antropizzate e/o di buon valore ambientale, non si ritiene condivisibile una logistica che affida a strade sostanzialmente urbane o suburbane (vedi Arquata Scrivia) od alla fragilissima direttrice Gavi-Voltaggio-Borgo Fornari la logistica per realizzare tutte le gallerie del III Valico.

E' evidente la necessità che Italferr/COCIV riveda le metodologie di cantierizzazione onde rendere anche qui applicabili le soluzioni per la zona Novi-Pozzolo-Tortona.

Per il tratto appenninico è praticabile l'ipotesi di realizzare una sola finestra sul parco merci di Busalla-Borgo Fornari, spostando su ferrovia la logistica del cantiere in questione.

Non possono infatti passare inosservate:

- La vicinanza dei cantieri Libarna Nord e Moriassi con il raccordo ferroviario della ex Cementir alla stazione di Arquata;
- La relativa vicinanza del cantiere Castagnola con la linea Ronco-Genova via Busalla ed al parco ferroviario che si trova tra Busalla e Borgo Fornari;
- La considerevole esiguità della distanza di accesso alla galleria di valico delle finestre di Voltaggio e Castagnola.

Lo scopo è di creare una forte dorsale di trasporto ferroviario tra Borgo Fornari-Busalla e Rivalta-Tortona in grado di ridurre a tratte marginali od a funzioni specialistiche la logistica su gomma. Le opportunità che globalmente si aprono con tali scelte sono le stesse elencate per l'area novese con la positiva opzione che verrebbero "risparmiate" aree montane ancora più vulnerabili ambientalmente ed economicamente delle zone di pianura.

Si auspica quindi che da una analisi di tipo territoriale possa scaturire una soluzione tecnica di completa soddisfazione delle esigenze del territorio, dei soggetti su questo agenti e dei costruttori della linea.

Riconoscendo altresì l'importanza sperimentale ed innovativa di una siffatta cooperazione tra le forze agenti sul territorio ed i soggetti attori delle grandi infrastrutture, si ritiene necessario che il territorio possa dialogare con proprie forze anche a livello più specificamente tecnico.

## 6 RUMORE, VIBRAZIONI, INQUINAMENTO ATMOSFERICO

### 6.1 Rumore

La documentazione prodotta presenta alcuni aspetti non sufficientemente dettagliati e alcune trattazioni non del tutto conformi ai requisiti normativi.

In particolare si segnala che:

1. la valutazione di impatto acustico non è stata redatta in piena osservanza di quanto prescritto dalla Deliberazione della Giunta Regionale 2 febbraio 2004 n.9-11616 S.O. n.2 al B.U. n.05 "Legge regionale 25 ottobre 2000, n.52 – art.3, comma 3, lettera c): Criteri per la redazione della documentazione di impatto acustico";
2. Relativamente all'attività di cantiere non è stato valutato il livello di rumore ambientale nel periodo notturno, in quanto è stato ritenuto "prevalente" rispetto ad esso l'impatto nel tempo di riferimento diurno; non vi è in tale modo alcuna possibilità di confrontare l'impatto di rumorosità previsto nel periodo notturno con il valore limite assoluto e differenziale;
3. Nella sezione relativa al monitoraggio ambientale viene indicata l'intenzione di campionare il descrittore acustico (livello continuo equivalente ponderato A) nei periodi diurno e notturno, ma di volere produrre l'andamento nel tempo di tale fenomeno (c.d. *time history*) solo per il superamento dei valori di 70 dB. Non è chiaro da cosa sia motivato tale riferimento numerico (70 dB) e appare di scarsissimo significato produrre una *time history* non completa;
4. Non è stata preventivata una campagna di monitoraggio *ante-operam* nelle aree prospicienti la futura linea; ciò non consente confronti reali con la situazione precedente la costruzione della nuova linea ferroviaria;
5. Nella relazione di valutazione revisionale non sembra essere stata sempre verificata la presenza di recettori sensibili entro 500 metri dalla costruendo linea, come previsto dall'art. 4 comma 1 del DPR 18/11/98 n. 459; inoltre non sono sempre stati indicati i livelli previsionali *ante* e *post operam* per i ricettori che non necessitano di mitigazione;
6. La documentazione prodotta non indica l'effettuazione, ovvero la previsione di verifica della rispondenza del materiale rotabile ai limiti massimi di emissione e alla certificazione di omologazione ai fini acustici, come previsto dall'art. 6 del DPR 18/11/98 n. 459 e dagli allegati A e B allo stesso decreto;
7. Si ritiene inoltre di notevole utilità poter esaminare le mappe contenenti una rappresentazione delle curve isofoniche diurne e notturne, al fine della valutazione della rumorosità causata dalla linea progettata.

## **6.2 VIBRAZIONI ( in fase di esercizio)**

La relazione perviene a conclusioni che, almeno in parte, possono definirsi non precise:

- dapprima viene definita "moderata (...) la dipendenza del livello di accelerazione atteso al variare delle caratteristiche dinamiche dei terreni attraversati" (in quanto si sono riscontrati a seguito di calcolo predittivo in case di civile abitazione valori eguali o inferiori sia di giorno che di notte ai limiti previsti per attività critiche quali ospedali e sale operatorie).

- successivamente si evidenzia però che "il procedimento seguito per la determinazione dei livelli vibrazionali ai ricettori può non tenere conto di particolari situazioni locali quali edifici nelle immediate vicinanze della linea o la presenza di manufatti di attraversamento in calcestruzzo, o vie preferenziali di trasmissione delle vibrazioni. Le indicazioni fornite sono quindi a larga scala ma significative per la quantificazione dell'impatto vibrazionale conseguente all'esercizio della linea in progetto, e che è risultato basso per gran parte del tracciato", è sicuramente possibile che ciò sia imputabile ad un mero refuso, e ciò comporta un livello di indeterminatezza non riducibile in questa fase di esame dell'elaborato.

- possono inoltre essere ripetute le considerazioni metrologiche relative ai rilievi di rumorosità (indeterminatezza su modalità di misura, strumentazione impiegata e sua taratura).

## **6.3 Inquinamento atmosferico**

E' corretto premettere che è opinabile e molto aleatorio definire problematica, allo stato attuale, una quantificazione (con simulazione a modello matematico) degli impatti sulla qualità dell'aria dovuti alle fasi di cantiere.

Chiaramente i dati di letteratura (e la logica) sottolineano l'importanza delle emissioni di polveri nelle aree e lungo le strade di cantiere ed è probabile sostenere che l'inquinamento atmosferico e le polveri faranno registrare un incremento esponenziale e renderanno difficile la vita ad una larga fascia di abitazioni prospicienti la strada.

Si rimarca pertanto la necessità di rispettare (al minimo) quanto già indicato nella relazione tecnica, ovvero :

- dotare gli impianti di frantumazione e betonaggio di impianti di captazione delle polveri;
- realizzare i processi di movimentazione con scarse altezze di getto, basse velocità d'uscita e contenitori di raccolta chiusi;

- cauterizzare i nastri trasportatori all'aperto lungo la tratta per la riduzione delle polveri. Tutti i punti di trasferimento dovranno essere incapsulati;
- proteggere adeguatamente i depositi di materiale sciolto con scarsa movimentazione dall'esposizione al vento mediante misure come la copertura con stuoie, teli o copertura verde;
- sulle piste non consolidate abbattere le polveri in modo adeguato mediante autocisterna a pressione o impianto d'irrigazione;
- limitare la velocità massima sulle piste di cantiere a per es. 30 km/h;
- munire le piste di trasporto molto frequentate di un adeguato consolidamento, per es. una pavimentazione o una copertura verde. Le piste dovranno essere periodicamente pulite e le polveri legate per evitare depositi di materiali sfusi sulla pista;
- munire le uscite dal cantiere alla rete stradale pubblica di efficaci vasche di pulizia, come per esempio impianti di lavaggio delle ruote;
- utilizzare per alimentare macchine e apparecchi con motore diesel carburanti a basso tenore di zolfo (tenore in zolfo < 50 ppm);
- impiegare apparecchi di lavoro a basse emissioni, per es. con motore elettrico. Equipaggiare e sottoporre a periodica manutenzione le macchine e gli apparecchi con motore a combustione interna secondo le indicazioni del fabbricante;
- mettere in opera opportune barriere antipolvere.

## 7. CONCLUSIONI

Come era già stato evidenziato nel documento del gruppo tecnico del settembre 2003, in margine al progetto preliminare dell'opera ferroviaria in argomento, si ribadisce che il tracciato in zona "Basso Pieve" (planimetria e altimetria indicativamente compresa tra il PK 36 ed il PK 38) risulta di impatto ambientale particolarmente significativo e scarsamente mitigabile, non solo in fase di costruzione ma, soprattutto, in fase di esercizio.

L'ingente impatto ambientale provoca, infatti, ripercussioni negative sulla qualità della vita e sulle attività svolte nei territori interessati dal passaggio della linea in progetto. La costruzione della nuova linea ferroviaria e la realizzazione delle opere propedeutiche ed accessorie (cantieri e depositi) implicano la compromissione di una vasta porzione del territorio comunale, attualmente a vocazione prevalentemente agricola.

Quanto evidenziato porta a considerare realisticamente la possibilità di un abbassamento della livelletta ferroviaria nella zona della Pieve (passaggio in trincea) il che permetterebbe un miglior inserimento ambientale, due cavalcaferrovia meno impattanti e una **mitigazione** del rumore di transito **intrinseca al progetto** che risulterebbe sicuramente annullata con l'attuale condizione progettuale.

Per questa tratta era stata manifestata l'esigenza di uno studio dettagliato volto al miglior inserimento ambientale della nuova linea ferroviaria ma, nei documenti esaminati, appartenenti alla fase progettuale definitiva, non compare nessun dato o ipotesi che conforti l'indicazione citata.

Si ribadisce in questa nota tecnica la necessità di rivedere il progetto definitivo della linea del terzo valico prevedendo l'eliminazione del ramo di *shunt* per il collegamento tra la linea di valico e la storica Torino-Genova e la sostituzione del raccordo previsto in progetto, a Sud dell'abitato di Novi Ligure tra la linea di terzo valico e la storica Torino-Genova, con i collegamenti tecnici necessari (es. "a salto di montone") a garantire l'interconnessione tra la linea storica e la linea ferroviaria in progetto.

Tale soluzione, oltre a determinare un congruo risparmio di risorse economiche, coniuga gli obiettivi di salvaguardia del territorio, attraverso l'attenuazione degli impatti provocati dalla linea ferroviaria in fase di esercizio, e garantisce, a pieno titolo, le potenzialità dello scalo di S. Bovo, in qualità di "banchina asciutta" a servizio e supporto del Sistema dei Porti liguri.

A conclusione della relazione tecnica si riassumono sinteticamente di seguito le osservazioni salienti formulate dal Gruppo di lavoro intersettoriale LL.PP.- Urbanistica, con l'auspicio che siano

PROGETTO DEFINITIVO A.V./A.C. - MILANO-GENOVA TERZO VALICO DEI GIOVI  
CONSIDERAZIONI DI MERITO IN MARGINE AL PROGETTO DEFINITIVO

acquisite e fatte proprie dal Consiglio comunale di Novi Ligure e possano, successivamente, essere accolte in sede di Conferenza di Servizi diventando parte integrante delle prescrizioni in margine al progetto definitivo della tratta A.V./A.C. Milano-Genova Terzo Valico dei Giovi:

- l'ingente impatto ambientale nei territori interessati dal passaggio della linea in progetto produce ripercussioni negative sulla qualità della vita e sulle attività umane. La costruzione della nuova linea ferroviaria e la realizzazione delle opere propedeutiche ed accessorie (cantieri e depositi) implicano, infatti, la compromissione di una vasta porzione del territorio comunale, attualmente a vocazione prevalentemente agricola, e determinano rilevanti impatti sulla viabilità urbana ed extraurbana;
- il passaggio in basso rilevato della linea ferroviaria nei territorio posti ad Est dell'abitato di Novi Ligure, oltre alla demolizione di alcuni edifici, determina l'interclusione, tra il terrazzo morfologico ed il rilevato della linea stessa, di numerosi fabbricati e di una cospicua superficie di terreno agricolo, rendendone impossibile la vivibilità ed estremamente difficoltoso l'esercizio dell'attività agricola;
- la presenza del rilevato ferroviario, nelle zone di cui al punto precedente, determina gravose ricadute in termini di vibrazioni ed impatto acustico nella fase di esercizio della linea ferroviaria;
- la realizzazione dello *shunt* in galleria artificiale per il raccordo con la linea storica Torino-Genova comporta, oltre all'ubicazione di un cantiere operativo (C.O.P. 8) ed alla deviazione della S.P. 152, l'interruzione del naturale deflusso della falde freatiche, creando uno sbarramento fisico che potrebbe determinare la deformazione permanente e irreversibile dell'assetto idrogeologico con un innalzamento delle falde a monte ed un contestuale depauperamento di quelle poste a valle;
- la realizzazione dei due raccordi "a salto di montone" che garantiscono, dando vita allo *shunt*, il collegamento della ferrovia di valico in progetto con la linea storica Torino-Genova comportano un ulteriore elemento di impatto ambientale e di consumo del territorio;
- la mancanza di un riferimento puntuale a progetti o programmi relativi a nuove captazioni e condotte di adduzione sostitutive degli attuali approvvigionamenti idrici (pozzi idropotabili di proprietà ACOS S.p.a.) che risultano vulnerabili ed esposti ad eventuali inquinanti provenienti dall'area di scavo della linea in galleria, è in totale contrasto con gli strumenti di legge vigenti (Legge 5 gennaio 1994, n. 36 e successive disposizioni in materia di tutela delle fonti di approvvigionamento idriche).

Ed ancora gli elaborati del progetto definitivo proposto da Italferr S.p.a. e Co.Civ. S.p.a., pur nel rispetto del tracciato approvato dal C.I.P.E., con Delibera n. 78/2003, non sono coerenti con alcune importanti decisioni assunte nel corso della traduzione dei protocolli di intesa in accordi

procedimentali, con particolare riferimento alla specializzazione dello scalo di S. Bovo ed alla valorizzazione dell'area logistica della Valle Scrivia e dell'Alessandrino, tra cui si segnala:

- il raccordo tecnico posto al pK 34+00, per assicurare il collegamento tra la linea ferroviaria in progetto e la "storica" Torino-Genova a Sud di Novi Ligure, non offre sufficienti garanzie per il rilancio, in chiave logistica, dello scalo di S. Bovo. Come è già stato evidenziato nella formulazione del parere sul progetto preliminare espresso da questo Consiglio comunale in data 26 maggio 2003, è necessario prevedere un collegamento strategico ed equipollente tra le due linee ferroviarie;
- la realizzazione dello *shunt*, a Nord dell'abitato di Novi Ligure, interferisce significativamente con le prospettive di sviluppo del territorio (realizzazione di nuove infrastrutture viarie, realizzazione dell'area logistica collegata allo scalo di S. Bovo ecc.).

Si suggeriscono, infine, alcune iniziative collaterali da intraprendere a seguito dell'opera;

- realizzare di un Osservatorio sull'Impatto Ambientale e sullo stato di avanzamento dei lavori coordinato dalla Provincia di Alessandria, in collaborazione con gli Istituti Universitari, l'Arpa e le ASL, aperto anche alla partecipazione dei tecnici designati dagli enti locali interessati, con le finalità di monitorare ambientalmente lo stato di avanzamento dei lavori e di garantire e certificare l'informazione tecnica in applicazione di quanto previsto dal punto 7 dell'allegato A) della Deliberazione CIPE n.78/2003;
- prevedere che, a conclusione dei lavori, le aree interessate dai campi base, dai cantieri operativi e dalle riqualificazioni ambientali siano trasferite ai Comuni interessati con gli impianti e le opere realizzati affinché i Comuni medesimi possano deciderne la destinazione d'uso urbanistica definitiva, ponendo a carico del soggetto attuatore dell'infrastruttura i necessari interventi di ripristino e riqualificazione ambientale;
- stimare gli impatti sociali ed economici dell'opera alla luce della presenza di circa 400 addetti ospitati presso il campo base allestito nel territorio comunale (CBP 5) che, per un periodo di oltre 50 mesi darà vita ad una nuova comunità con esigenze di servizi che si proiettano anche all'esterno delle strutture del campo stesso;
- prevedere un piano di rafforzamento dei presidi socio – sanitari e di pubblica sicurezza in tutta l'area interessata dai cantieri e, in particolare, nei Comuni sede di campi-base.
- procedere ad una fase concertativa con la Provincia di Alessandria e con gli Enti locali interessati, anche attraverso il coinvolgimento dei Centri per l'Impiego competenti per territorio, per favorire l'impiego di manodopera e di imprese locali nel rispetto della legislazione vigente, al fine di sostenere lo sviluppo dell'economia e dell'occupazione nelle aree interessate dall'opera;

PROGETTO DEFINITIVO A.V./A.C. - MILANO-GENOVA TERZO VALICO DEI GIOVI  
CONSIDERAZIONI DI MERITO IN MARGINE AL PROGETTO DEFINITIVO

- perseguire una progettualità strategica, per tutta l'area interessata dalla linea del Terzo Valico, con un intervento specifico del soggetto attuatore a sostegno di progetti integrati di sviluppo locale, anche a valere su bandi regionali, nazionali ed europei;
- richiedere l'impegno, da parte del soggetto attuatore, a farsi carico, sulla base di appositi protocolli da definirsi successivamente, degli oneri che deriveranno agli enti locali interessati per rispondere alle eventuali esigenze di implementazione dei servizi sociali, scolastico-formativi ed educativi a favore delle famiglie dei lavoratori impiegati per la realizzazione dell'opera.

**OSSERVAZIONI AL PROGETTO  
DEFINITIVO DELLE OPERE  
PER LA REALIZZAZIONE DEL  
"TERZO VALICO DEI GIOVI"  
ART. 4/5 D.L. 20/8/2002, n° 190**

  
IL PRESIDENTE

  
IL COMPONENTE ANZIANO

  
IL SEGRETARIO GENERALE

**Novi Ligure, Novembre 2005**

## **SOMMARIO**

- 0**    QUADRO INTRODUTTIVO
  
- 1**    VALUTAZIONE DI POSSIBILE IMPATTO TRA LA  
GALLERIA DI TERZO VALICO E LE SORGENTI DI  
RIGOROSO/BORLASCA AD USO IDROPOTABILE
  
- 1.1**    **PREMESSA**
  
- 1.2**    **ESAME DEGLI ELABORATI DEL PROGETTO  
DEFINITIVO**
  
- 1.3**    **CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**
  
- 2**    INTERFERENZA VIABILITA' E LINEA FERROVIARIA
  
- 3**    CANTIERIZZAZIONE

## **0) QUADRO INTRODUTTIVO**

In data 13/9/2005, n° prot. TMG/0029368/USCITA, TAV Spa ha inviato a codesto Ente stralcio del "Progetto Definitivo delle opere per la realizzazione del "TERZO VALICO DEI GIOVI" affinché possa presentare eventuali osservazioni ai sensi degli art. 4 e 5 del D.L. 20/8/2002, n° 190.

La documentazione pervenuta ad ACOS Spa riguarda principalmente la presenza di interferenze tra la linea ferroviaria e la viabilità in progetto con le reti dei servizi acqua potabile, gas metano e fognatura nei comuni di Arquata Scrivia, Serravalle Scrivia, Novi Ligure e Pozzolo Formigaro.

Acos spa ha inoltre ritenuto di esaminare e proporre le proprie valutazioni su altri due aspetti progettuali importanti ed in particolare il possibile impatto della realizzazione delle gallerie di Terzo Valico sulle sorgenti di Rigoroso/Borlasca e le problematiche di cantierizzazione relativamente ai servizi di fognatura, acqua potabile e gas metano.

Di seguito sono riportate quindi le osservazioni di ACOS Spa relativamente ai tre aspetti individuati .

## **1) VALUTAZIONE DI POSSIBILE IMPATTO TRA LA GALLERIA DI TERZO VALICO E LE SORGENTI DI RIGOROSO/BORLASCA AD USO IDROPOTABILE**

### **1.1 PREMESSA**

Allo scopo di fornire un quadro del sistema acquedottistico nei comuni gestiti da Acos Spa e interessati dalle opere di Terzo Valico, si riprendono in questa premessa alcune considerazioni già riportate, in modo più circostanziato, nel documento di osservazioni al Progetto Preliminare, inviato agli enti preposti da codesta Azienda con trasmissione Prot. 324/cc/RV del 22/05/03.

Acos Spa gestisce i servizi di acquedotto e fognatura per i comuni di Arquata Scrivia, Serravalle Scrivia, Novi Ligure e Pozzolo Formigaro.

Per quanto riguarda il primo dei due servizi, il sistema di captazione e di distribuzione per i quattro comuni di cui sopra è interconnesso e si sviluppa lungo la direttrice della ex SS 35 dei Giovi partendo dalle pendici dell'Appennino Ligure-Piemontese nel comune di Arquata Scrivia, passando per Serravalle e Novi e terminando a Pozzolo Formigaro.

Lungo tale percorso l'adduttrice principale è alimentata da diverse fonti di captazione che contribuiscono e si integrano in modo differente a seconda del periodo dell'anno e della richiesta dell'utenza.

Analogamente dalla stessa adduttrice o tramite vasche di compenso il sistema alimenta le reti di distribuzione dei quattro comuni oltre a due frazioni del Comune di Gavi.

Ciascuno dei comuni possiede propri impianti di captazione (escluso Pozzolo Formigaro) e quindi utilizza acqua captata dagli stessi, integrata da quella proveniente dal comune a monte, mentre fornisce quotaparte dell'acqua al comune a valle.

Ne consegue che un problema di mancanza d'acqua in un qualsiasi punto del sistema provoca una situazione di difficoltà generalizzata a tutto il sistema stesso.

In particolare l'isterilimento delle sorgenti della zona Rigoroso/Borlasca non comporterebbe soltanto problemi per Arquata Scrivia (e la frazione Pratolungo in comune di Gavi) ma a cascata anche a Serravalle e quindi a Novi Ligure e Pozzolo Formigaro.

## 1.2) ESAME DEGLI ELABORATI DEL PROGETTO DEFINITIVO

Relativamente al possibile impatto con le sorgenti di Borlasca/Rigoroso sono stati presi in esame i seguenti elaborati:

- 1) "Relazione geologica ed idrogeologica -- Tratta montana e collinare" con i relativi allegati.
- 2) "Integrazione della relazione geologica ed idrogeologica settore collino - montano - Ulteriori analisi delle possibili venute d'acqua in galleria"
- 3) "Carta dei punti acqua e del rischio di isterilimento - Tav. 4/5 - Tratta da pr.22,750 a pr.31,500"

Da tali elaborati ed in particolare dal documento 1) si evince quanto di seguito riportato .

Le sorgenti di Borlasca/Rigoroso sono localizzate nel sistema geologico denominato Formazione di Molare.

Tale complesso geologico è ben descritto nelle sue caratteristiche dal documento 1),, nella PARTE IV APPROFONDIMENTI, al capitolo 18.

In particolare al paragrafo 18.5 "Modello idrogeologico" viene riconosciuta *la presenza di flusso idrico sotterraneo sia nei livelli cementati che in quelli poco cementati.*

Sempre allo stesso paragrafo si fa riferimento alla carta idrogeologica (doc. 3) dalla quale risulta che *le sorgenti di Borlasca captate ad uso idropotabile sono ubicate all'interno dei livelli conglomeratici più cementati ed all'interno degli stessi la circolazione idrica è condizionata dalla presenza di importanti discontinuità che sono caratterizzate da un basso grado di riempimento.*

*E' dunque ipotizzabile che l'interconnessione tra i sistemi di discontinuità fragili all'interno dei conglomerati determini fortemente il deflusso idrico sotterraneo.*

Al cap.22 "Gallerie di linea" ed in particolare al paragrafo "22.5.5 Caratteristiche idrogeologiche" oltre a essere ribadita la presenza nella Formazione di Molare di un flusso idrico sotterraneo si indica che *all'interno del conglomerato parzialmente cementato (Fmp) che sarà interessato dallo scavo della galleria la distribuzione della permeabilità è poco conosciuta ed inoltre nei livelli in cui la matrice è di tipo ghiaioso-sabbiosa il grado di permeabilità primaria sembrerebbe elevato. E' quindi possibile che all'interno del membro Fmp esistano degli interstrati con permeabilità più elevata.*

Sempre nella PARTE IV – APPROFONDIMENTI, paragrafo 18.6. Approfondimenti, il progetto recita *"La maggior incertezza che resta attualmente per questo settore è legata alla caratterizzazione della permeabilità del Membro conglomeratico parzialmente cementato attraversato dalla galleria di Valico e sottostante al Membro conglomeratico cementato a ciottoli calcarei che ospita il sistema di flusso che alimenta le sorgenti di Borlasca.*

*Nel caso in cui a livello della galleria di Valico si evidenziasse una certa permeabilità del Membro poco cementato, allora un drenaggio a questo livello potrebbe, in linea teorica, interferire con i sistema di flusso delle sorgenti di Borlasca, comunque considerate a bassa pericolosità di isterilimento.*

Al capitolo 2 PARTICOLARI CRITICITA' EMERSE, paragrafo 2.4 e 2.5, si individua la possibile interferenza della linea di valico con le sorgenti, stimando *un grado di pericolosità basso condizionato comunque dalla permeabilità del membro della formazione di Molare in cui sarà scavata la*

*galleria ed i possibili collegamenti idraulici attraverso faglie con il sistema che alimenta le sorgenti.*

Infine si deve fare riferimento alla parte VI – INTERFERENZE CON LE SORGENTI E GLI ACQUEDOTTI.

In questo capitolo viene illustrato il censimento dei punti d'acqua sulla base del quale vengono individuati i punti su cui si ritiene necessario istituire in futuro un monitoraggio. Il criterio prioritario di tale monitoraggio è la presenza di una pericolosità d'isterilimento.

Nei punti d'acqua che dovranno essere monitorati sono incluse sei delle sorgenti di Borlasca/Rigorouso.

Per queste viene ancora ribadito il *grado di pericolosità basso comunque legato alla possibile interconnessione di questo sistema di faglie con il tracciato della galleria di linea.*

Vengono previste opere di compensazione (individuazione delle fonti alternative) per tre dei punti d'acqua identificati e non per le sorgenti di Borlasca per le quali, come per i punti d'acqua restanti, si suggerisce di:

- Integrare l'indagine idrogeologica soprattutto per quanto riguarda le sorgenti ubicate lungo la formazione di Molare.
- Monitorare prima, durante e dopo tutte le sorgenti ritenute a rischio.
- Procedere, prima dell'inizio degli scavi, all'individuazione di fonti alternative per le sorgenti con possibilità di isterilimento.

Un'ultima considerazione sull'esame della documentazione riguarda le venute d'acqua che vengono stimate all'imbocco Nord della galleria di valico (che comprende anche la Formazione di Molare) in 110 l/s.

### 1.3) CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Nel paragrafo precedente vengono posti in risalto alcuni punti contenuti nella documentazione di progetto sui quali occorre fare le opportune considerazioni.

La Relazione Geologica ed Idrogeologica presume un grado di pericolosità basso escludendo teoricamente le interferenze della linea di terzo valico con le sorgenti di Borlasca/Rigoroso.

Nonostante quanto sopra in più punti dello stesso documento si sottolinea una possibile interconnessione tra la parte meno cementata (dove è prevista la galleria) e quella più cementata (dove sono ubicate le sorgenti), attraverso faglie o discontinuità nella Formazione di Molare.

Si sottolinea inoltre che la distribuzione della permeabilità è poco conosciuta nella parte di transito della galleria e che la maggior incertezza che resta attualmente in questo settore è legata alla caratterizzazione della permeabilità della Formazione di Molare che se risultasse di una certa entità potrebbe causare un drenaggio e quindi interferenza tra galleria di valico e sorgenti.

Infine si sottolinea la necessità di ampliare ed integrare l'indagine idrogeologica proprio per questa zona, monitorare in tutte le fasi le sorgenti ad ipotetico rischio e procedere all'individuazione di fonti alternative prima di dare inizio agli scavi.

A completamento di quanto detto si può evidenziare anche la quantità delle venute d'acqua previste all'imbocco Nord della galleria che indicano un drenaggio piuttosto consistente proprio nel tratto compreso nella formazione di Molare.

Le considerazioni di cui sopra non paiono troppo coerenti tra loro, anzi non si può non riscontrare una certa contraddittorietà.

Da un lato viene indicato un grado di pericolosità basso e quindi sostanzialmente, anche se in modo non troppo circostanziato, vengono escluse possibili interferenze.

Dall'altro lato si evidenzia mancanza di certezze sulla conoscenza del modello idrogeologico interessato che non escludono possibili flussi idrici nella Formazione di Molare e quindi possibili interferenze tra le sorgenti ed il tracciato della linea A.V./A.C.

A fronte di tale situazione, che si ritiene quindi non possa escludere con certezza un ipotetico impatto negativo dell'opera sulle sorgenti di Borlasca, Acos Spa richiede che prima dell'inizio dei lavori di scavo venga realizzato e messo in servizio un acquedotto alternativo per il Comune di Arquata Scrivia.

Tale acquedotto dovrà garantire alla popolazione, sia nella fase di esecuzione dei lavori che a lavori ultimati, la fornitura di acqua potabile in qualità e quantità non inferiori a quella fornita attualmente.

Si ritiene che per i volumi in gioco (complessivamente dalle sorgenti si capta circa 1 milione di metri cubi per anno) non siano possibili sistemi provvisori di fornitura in attesa che le venute d'acqua dalla galleria siano captate, trattate e messe a disposizione per l'uso alla popolazione, soluzione in qualche modo paventata nel corso degli incontri tecnici ma non realizzabile per incompatibilità dei tempi.

La problematica dei tempi rende inoltre improponibile la realizzazione di un approvvigionamento alternativo a lavori già iniziati, sulla base di eventuali problematiche riscontrate nel corso dei lavori, in quanto per progettazione, appalto, realizzazione, collaudi, autorizzazioni ASL, etc.. un nuovo acquedotto richiederebbe non meno di due/tre anni.

Si dovrà inoltre tener conto, nella realizzazione di tale acquedotto alternativo, che le sorgenti di Borlasca sono soggette ad un indice di vulnerabilità bassissimo, che ha permesso negli anni passati di poter garantire un servizio minimo alla popolazione di Arquata e Pratolungo ed in parte anche di Serravalle, in concomitanza dei frequenti sversamenti di sostanze inquinanti nel torrente Scrivia, dovuti a incidenti stradali, e che hanno causato anche interruzioni del servizio.

In tal senso è da escludere la realizzazione di un acquedotto alternativo che capti acqua dal torrente Scrivia.

Un altro tipo di puntualizzazione riguarda il rispetto delle prescrizioni della Deliberazione CIPE del 29 Settembre 2003 n.78.

Infatti nell'allegato A alla stessa Deliberazione e precisamente nella Parte 1<sup>a</sup> Prescrizioni, Cap 5 Acque, comma 5.1 si richiede che il progetto definitivo:

- Individui e caratterizzi i vari acquiferi interferenti con l'opera con particolare riguardo alle sorgenti di Monte Zuccaro e Borlasca.
- Provveda a predisporre un piano di approvvigionamento idrico alternativo.
- Preveda sul versante piemontese sistemi di captazione e convogliamento delle venute d'acqua significativi e persistenti.
- Sviluppi un esame particolareggiato delle infrastrutture afferenti al Servizio Idrico Integrato.

Si ritiene che per quanto riguarda le sorgenti di Borlasca, nel Progetto Definitivo i punti di cui sopra non siano stati completamente sviluppati in quanto la caratterizzazione dell'acquifero non ha ancora dato risultati certi, non esiste un piano di approvvigionamento idrico alternativo, non risulta sia stato definito un sistema di captazione delle venute d'acqua all'imbocco Nord della galleria di valico e non esiste un esame particolareggiato delle strutture afferenti al Servizio Idrico Integrato

## **2) INTERFERENZA VIABILITA' E LINEA FERROVIARIA**

Di seguito vengono segnalate alcune problematiche relative alle interferenze con i servizi del sottosuolo.

Si precisa che quanto fornito a livello cartografico si deve intendere non esaustivo in quanto il posizionamento dei tubi potrebbe risultare impreciso e carente di alcune informazioni sulla localizzazione degli allacciamenti e di alcune tubazioni molto vecchie.

Prima di intraprendere qualsiasi operazione di scavo saranno quindi necessari gli opportuni sondaggi e assaggi.

I progetti relativi alle interferenze, di tutti gli attraversamenti definitivi e i relativi spostamenti provvisori e/o definitivi, dovranno essere preventivamente visionati per l'approvazione da parte di questa azienda e i conseguenti lavori di realizzazione, sui quali ACOS Spa dovrà esercitare la supervisione, dovranno essere a totale carico dell'ente proponente così come le eventuali convenzioni e i canoni a venire con l'ente proprietario della nuova ferrovia. Si ribadisce pertanto che ACOS dovrà essere esentata da ogni onere presente e futuro derivante dagli attraversamenti che verranno a costituirsi.

### **Interferenza rete acqua**

Lungo la via Cassano sono presenti n. 3 tubazioni (diam. 400, 400 e 300 mm.) correnti da entrambi i lati della strada e confluenti in una cabina di decompressione e smistamento dell'acqua proveniente dagli impianti della Val Borbera (AMIAS). Nella stessa confluisce una tubazione in acciaio DN 500 posta parallelamente al tracciato ferroviario di progetto e, in parte, interferente con lo stesso, non indicata nella tavola A 301-00-D-V-AZ-SI00-0-X-052-B.00. Anche la suddetta cabina dovrà essere spostata in quanto ricade in corrispondenza del nuovo tracciato ferroviario.

### Interferenza rete gas

- Lungo la via Cassano è presente una cabina di decompressione a servizio delle condotte già indicate nella planimetria A 301 00 D CV P6 SI000X 032 B, che dovrà essere spostata in posizione adeguata da valutare in fase di progetto esecutivo.
- A valle del COP 9, nel tratto di collegamento del tracciato con la linea ferroviaria GE-TO; è interferita una Condotta gas DN150, 4° specie non segnalata nel progetto.

### Interferenza rete fognaria

In prossimità del cavalcaferrovia in progetto è esistente e non indicata in progetto una stazione di sollevamento acque reflue nella quale sversano due tubazioni diam. 315 mm. provenienti da via Cassano con opposte direzioni e da cui parte una tubazione in pressione in pead diam. 160 mm. in direzione Novi.

### **3) CANTIERIZZAZIONE**

Di seguito si riportano alcune considerazioni sui cantieri COP 4, RADIMERO e COP 6 in relazione ai servizi acqua potabile, gas e rete fognaria.

In fase esecutiva dovrà essere verificata la fattibilità e la convenienza economica degli allacciamenti dei vari cantieri ai servizi a rete gestiti da ACOS Spa nei comuni di Arquata Scrivia, Serravalle Scrivia, Novi Ligure e Pozzolo Formigaro.

#### **NV30 – Collegamento COP4 e Cantiere Radimero**

A lato della nuova viabilità si trova una vasca per acqua potabile con sovrastante stazione di rilancio che rimarrebbe nella scarpata del sovrappasso ferroviario e sarà quindi da ricostruire in una posizione più idonea da valutare in fase di progetto esecutivo; l'intervento comporterà altresì, lo spostamento delle tubazioni di adduzione e di mandata.

In fase esecutiva sarà altresì da valutare la convenienza di posizionare tale manufatto molto più a valle, al di fuori della viabilità e delle attività dei cantieri, collegandolo tramite una nuova tubazione da posare, con la rete principale di Arquata a pressione superiore.

#### **COP 6 – Cantiere Operativo Pernigotti**

In prossimità dell'area che sarà adibita a cantiere è presente una condotta fognaria acque nere diam. 315 mm. di recente realizzazione a cui potranno eventualmente essere collegati gli scarichi del cantiere stesso.

Novi Ligure, 22 Novembre 2005

Il **Condirettore Generale**  
Ing. **Vittorio Rizzo**



**CONDIRETTORE GENERALE**  
Ing. **Vittorio Rizzo**

## ACCORDO PROCEDIMENTALE

(ai sensi dell'art.11 della L.241/90 e successive modificazioni intervenute)

Tra

La Provincia di Alessandria (di seguito denominata Provincia), rappresentata da.....

Il Comune di Novi Ligure, rappresentato da.....

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito denominata RFI), rappresentata dall'ing. Gianfranco Mercatali in qualità di Direttore Compartimentale Infrastruttura di Genova,

per

**la progettazione degli interventi necessari per consentire il miglioramento della permeabilità della linea esistente Torino-Genova nell'ambito della realizzazione della tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi**

### PREMESSO:

- che con deliberazione del CIPE n. 78 del 29 settembre 2003, è stato approvato il progetto preliminare del "Terzo Valico dei Giovi" - linea AV/AC Milano - Genova, ed è stata riconosciuta la compatibilità ambientale dell'opera;
- che il progetto suddetto prevede la realizzazione di una nuova linea ad alta capacità tra la Liguria ed il Piemonte integrata alle linee storiche attraverso le connessioni, a sud, con il nodo di Genova e, a nord, con la linea Torino - Genova presso Novi Ligure e con la linea Alessandria - Piacenza in direzione Milano presso Tortona;
- che il suddetto intervento ha come obiettivo principale il miglioramento del sistema di collegamento Genova nord ed è funzionalmente connesso ad altri interventi sul suddetto sistema, quali il realizzando corridoio Genova - Rotterdam ed il potenziamento infrastrutturale del nodo ferroviario di Genova;
- che in tale contesto RFI è impegnata, ai sensi di quanto riportato nell'allegato "A" - Parte 3<sup>a</sup> - *Ulteriori impegni* - della citata delibera CIPE, tra l'altro, a progettare ed eseguire interventi sulle linee storiche esistenti;

IL PRESIDENTE *Rossi*

IL COMPONENTE ANZIANO *Pastorella*

IL SEGRETARIO GENERALE *Lo Destro*

## CONSIDERATO

- che in data 16 settembre 2005 è stato inoltrato, da parte di TAV S.p.A., il progetto definitivo "Terzo Valico dei Giovi" - linea AV/AC Milano - Genova per l'approvazione ai sensi della legge 443/2001 e del D.Lgs 190/2002 e il finanziamento di tale opera da parte del CIPE;
- che nell'ambito del citato progetto "Terzo Valico dei Giovi" - linea AV/AC Milano - Genova è previsto un finanziamento di 33 Milioni di Euro per la realizzazione degli interventi necessari per consentire il miglioramento della permeabilità della linea storica Torino Genova nei comuni di Novi Ligure e di Serravalle Scrivia;
- che occorre razionalizzare e coordinare le attività di cui al punto precedente e, nello specifico, la progettazione degli interventi per migliorare la permeabilità della linea storica Torino - Genova previsti dagli accordi già intervenuti tra la Regione Piemonte, la Provincia di Alessandria ed il Comune di Novi Ligure, direttamente richiamati dalla deliberazione CIPE n.78 del 29 settembre 2003, citata nelle premesse;
- che risulta avviato, presso le amministrazioni interessate dal progetto del "Terzo Valico" rappresentate nel CIPE e presso gli altri soggetti di cui all'art.4 comma 3 del D.Lgs 190/2002 s.m.i., il procedimento finalizzato alla successiva approvazione del progetto definitivo;

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO  
LE PARTI CONVENGONO QUANTO SEGUE:

### **Art.1 - Validità delle premesse**

1. Le premesse, con tutti gli atti in esse richiamate, ancorché non materialmente allegati al presente accordo, costituiscono parte integrante e sostanziale dello stesso.

### **Art. 2 - Oggetto dell'Accordo**

1. Con il presente Accordo le parti intendono proseguire e sviluppare la progettazione preliminare delle opere di miglioramento della permeabilità nel contesto della realizzazione del "Terzo Valico", da eseguirsi a spese di RFI e secondo quanto indicato nell'Allegato 1 al presente Accordo in adempimento alle disposizioni previste dalla deliberazione CIPE 78 del 29 settembre 2003, sopra richiamata.

2. La progettazione definitiva e l'esecuzione di tali opere sarà successivamente approvata, se necessario, tramite la stipula di Accordi di Programma.

### **Art. 3 - Impegni delle Parti**

1. L'attività di progettazione degli interventi oggetto del presente Accordo, verrà avviata da RFI entro dieci giorni dalla delibera di approvazione della tratta AV/AC "Terzo Valico" da parte del CIPE.
2. Qualora siano disponibili o in fase avanzata di definizione, studi progettuali inerenti gli interventi oggetto dell'Accordo, predisposti direttamente dalle Amministrazioni Comunali interessate, le stesse si impegnano a renderli disponibili a RFI che provvederà a tenerne conto nella elaborazione dei progetti innanzi citati. Analogamente il Comune e la Provincia garantiranno l'accesso a tutta la documentazione necessaria di cui siano eventualmente in possesso relativa a detti interventi.
3. Qualora la Provincia e il Comune ritenessero opportuno che i progetti relativi agli interventi di cui all'Allegato 1 debbano essere compatibilizzati con opere o interventi aggiuntivi, dei quali non siano disponibili i progetti, le stesse Autorità Provinciali e/o Comunali indicheranno ad RFI le conseguenti specifiche sui progetti da elaborare, fermo restando che la elaborazione degli studi o progetti relativi a dette nuove opere esulano dal presente Accordo e quindi non grava su RFI. Il Comune d'intesa con la Provincia di Alessandria si impegna inoltre ad indicare ad RFI il grado di priorità degli interventi di competenza.
4. RFI si impegna ad inviare gli elaborati progettuali al Comune interessato per la relativa preventiva formale approvazione.
5. All'approvazione dei progetti preliminari il Comune si impegna a variare, se necessario, gli strumenti urbanistici.

### **Art. 4 - Costo delle prestazioni**

1. RFI provvederà a propria cura e spese alla predisposizione delle progettazioni.
2. Nessun onere economico è previsto a carico di RFI per l'attività dei componenti del "tavolo tecnico" di cui al successivo articolo, né per la documentazione che sarà fornita dalle altre Parti per la redazione delle progettazioni, ai sensi dell'art. 3.

### **Art. 5 - Istituzione del tavolo tecnico**

1. Al fine di coordinare l'attività generale di progettazione delle opere di cui trattasi è istituito, presso il Comune di Novi, un apposito "tavolo tecnico" composto da un rappresentante di ciascuna Parte Firmataria il presente Accordo.
2. La funzione di "Coordinatore" è assunta dal rappresentante della Provincia di Alessandria.
3. Compete al "tavolo tecnico" sovrintendere alla attuazione del presente Accordo verificando la realizzazione della progettazione di cui all'Allegato 1.

4. Compete al "tavolo tecnico" esprimere proposte e pareri in ordine allo sviluppo delle progettazioni indicate nell'Allegato 1, sulla base del cronoprogramma .
5. I membri del "tavolo tecnico" sono nominati dalle rispettive amministrazioni/società e comunicati al coordinatore entro 30 gg dalla firma del presente.
6. Il "tavolo tecnico" è validamente riunito allorquando partecipino alla riunione il rappresentante del Comune territorialmente interessato dalla progettazione di cui trattasi e quello di RFI. In tal caso le funzioni di coordinatore sono svolte dal rappresentante del Comune.
7. La riunione del "tavolo tecnico" potrà essere richiesta al coordinatore da ciascuno dei rappresentanti delle Parti; la convocazione dovrà avvenire, di norma, nel termine di giorni 10.
8. Per questioni specifiche il "tavolo tecnico" potrà consultare strutture specializzate, esperti ed Enti Pubblici.
9. Il Comune di Novi ligure provvederà a fornire l'assistenza tecnica necessaria a garantire l'operatività del "tavolo tecnico".

#### **Art. 6 – Approvazione dei progetti**

1. Le progettazioni oggetto del presente Accordo e la relazione accompagnatoria del "tavolo tecnico" verranno trasmessi per la competente approvazione dei soggetti sottoscrittori che provvederanno ad attivare le ulteriori procedure autorizzative.

#### **Art. 7 – Proprietà dei progetti**

1. La proprietà dei progetti s'intende fin da ora di RFI. La relativa documentazione resta a disposizione del Comune interessato che pertanto potrà liberamente e gratuitamente usufruirne nell'ambito delle rispettive competenze istituzionali.

#### **Art. 8 - Cronoprogramma**

1. I diversi livelli di progettazione verranno predisposti secondo il cronoprogramma redatto ai sensi della normativa vigente e concordato dal Tavolo Tecnico.

#### **Art. 9 – Sottoscrizione ed efficacia dell'Accordo**

1. La stipula del presente Accordo dovrà essere preceduta da una deliberazione degli organi delle singole amministrazioni coinvolte.

Gli obblighi assunti dalle parti contraenti decorrono dalla data di stipulazione del presente Accordo.

**Art. 10 – Norme applicabili**

1. Il presente Accordo non comporta oneri di spesa né impegni di spesa o variazioni del bilancio Comunale/Provinciale.
2. Ad esso si applicano le disposizioni di cui agli articoli 11 e 15 della L.241/1990 e successive modifiche e integrazioni.

**Art. 11 – Allegati**

Il seguente allegato forma parte integrante e sostanziale del presente accordo:

Allegato 1: elenco degli interventi per il miglioramento della permeabilità della linea storica Torino – Genova nel Comune di Novi Ligure.

**Art. 12 – Norme finali**

Il presente Atto raccoglie ed attesta il consenso unanime di tutti i partecipanti.

Per la Provincia di Alessandria \_\_\_\_\_

Per il Comune di Novi Ligure \_\_\_\_\_

Per RFI \_\_\_\_\_

Alessandria, li 05.12.2005

## **Allegato 1 all'Accordo Procedimentale**

per la progettazione degli interventi necessari per consentire il miglioramento della permeabilità della linea storica Torino-Genova nell'ambito della realizzazione del Terzo Valico dei Giovi

-----

Con il presente Accordo le Parti intendono definire gli indirizzi per la progettazione preliminare e definitiva delle opere di permeabilità previste nei Comuni di Novi Ligure, in adempimento delle disposizioni previste dalla deliberazione CIPE n. 78 del 29 settembre 2003, di seguito riportate.

### **Per il Comune di Novi Ligure:**

1. nuovo sottopasso pedonale, al km 112+ 539 circa della linea Torino - Genova, tra via Raggio e via San Giovanni Bosco;
2. nuovo sottopasso pedonale, al km 112+ 370 circa della linea Torino - Genova, tra via Raggio e via San Giovanni Bosco, atto a realizzare un collegamento diretto tra l'ospedale, ubicato in via Raggio, l'ipotizzato parcheggio di cui al successivo punto 4 e via San Giovanni Bosco;
3. prosecuzione del sottopasso di stazione, per consentire il collegamento pedonale tra la parte a sud con quella a nord della linea ferroviaria, realizzando allo sbocco un percorso all'aperto in prosecuzione, lato Torino, verso viale Saffi e in collegamento diretto, lato Genova, con il parcheggio di piazza Divisione Acqui;
4. riqualificazione dell'area dello scalo merci da destinare a zona verde e parcheggio, collegato alla viabilità di via San Giovanni Bosco e a via Raggio (attraverso l'opera di cui al punto 1)
5. rideterminazione della sede della stazione lato nord attraverso l'adozione di un nuovo piano di stazione che possa assicurare la rimodellazione delle vie di accesso al passaggio pedonale di cui la punto 3;
6. rifacimento del sottopasso, atto al traffico veicolare, posto alla progressiva km 109+574 circa della linea Torino - Genova;
7. nuovo sottopasso pedonale al km 111+945 circa della linea Torino - Genova, in via Garibaldi (in corrispondenza di via Nizza), per assicurare il collegamento tra le aree delle ex caserme e la parte di città adiacente alla stazione, con l'eventuale inserimento di rampe di accesso ai marciapiedi di stazione;
8. nuovo sottopasso pedonale tra via Isola e via Monte Sabotino, al km 111+330 circa della linea Torino - Genova, localizzato tra via Pavese e via Mazzini da una parte e in corrispondenza di via IV Novembre dall'altra;

**ACCORDO PROCEDIMENTALE**

(ai sensi dell'art. 11 della L.241/90 e successive modificazioni intervenute)

tra

- La Regione Piemonte, rappresentata da .....
- La Regione Liguria, rappresentata da .....
- La Provincia di Alessandria, rappresentata da .....
- La Provincia di Genova, rappresentata da .....
- La Provincia di Savona, rappresentata da .....
- L'Autorità Portuale di Genova, rappresentata da ..... *Rosario*  
IL PRESIDENTE
- L'Autorità Portuale di Savona, rappresentata da .....
- L'Autorità Portuale di La Spezia, rappresentata da ..... *Fausto Vella*  
IL COMPONENTE ANZIANO
- Il Comune di Genova, rappresentato da .....
- Il Comune di Alessandria, rappresentato da .....
- Il Comune di Novi Ligure, rappresentato da ..... *Enzo Destro*  
IL SEGRETARIO GENERALE
- Il Comune di Arquata Scrivia, rappresentato da.....
- Il Comune di Serravalle Scrivia, rappresentato da .....
- Il Comune di Tortona, rappresentato da.....
- Il Comune di Pozzolo Formigaro, rappresentato da.....
- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito denominata RFI), rappresentata da .....

per

**la valorizzazione dell'area logistica della Valle Scrivia e dell'Alessandrino  
nell'ambito della realizzazione della tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi**

**PREMESSO:**

- che con deliberazione del CIPE n.78 del 29 settembre 2003, è stato approvato il progetto preliminare della tratta AV/AC "Terzo Valico dei Giovi"- Terzo Valico, ed è stata riconosciuta la compatibilità ambientale dell'opera;

- che il progetto suddetto prevede la realizzazione di una nuova linea ad alta capacità tra la Liguria ed il Piemonte integrata alle linee storiche attraverso le connessioni, a sud, con il nodo di Genova e, a nord, con la linea Torino - Genova presso Novi Ligure e con la linea Alessandria - Piacenza in direzione Milano presso Tortona;
- che il suddetto intervento ha come obiettivo principale il miglioramento del sistema di collegamento Genova nord ed è funzionalmente connesso ad altri interventi sul suddetto sistema, quali il realizzando corridoio Genova - Rotterdam ed il potenziamento infrastrutturale del nodo ferroviario di Genova;
- che in tale contesto RFI è impegnata, ai sensi di quanto riportato nell'allegato "A" - Parte 3<sup>^</sup> - *Ulteriori impegni* - della citata delibera CIPE, tra l'altro, a promuovere studi per la valorizzazione dell'area logistica della Valle Scrivia e dell'Alessandrino;
- che in data 16 settembre 2005 è stato inoltrato, da parte di TAV S.p.A., il progetto definitivo Terzo Valico per l'approvazione ai sensi della legge 443/2001 e del D.Lgs 190/2002 e il finanziamento di tale Opera da parte del CIPE;
- che in data 02.07.2003 è stato sottoscritto il protocollo d'intesa per la valorizzazione dell'area logistica della Valle Scrivia e dell'Alessandrino tra la Regione Piemonte, la Regione Liguria, la Provincia di Alessandria, la Provincia di Genova, l'Autorità Portuale di Savona, l'Autorità Portuale di La Spezia, il Comune di Novi Ligure, il Comune di Serravalle Scrivia, il Comune di Tortona, il Comune di Pozzolo Formigaro, il Comune di Alessandria, il Comune di Genova del quale si richiamano i contenuti; che il predetto protocollo d'intesa è richiamato dalla deliberazione CIPE n.78 del 29 settembre 2003 sopra citata;
- che in data 06/11/03 si è costituita la società S.L.A.L.A. s.r.l. (Sistema Logistico dell'Arco Ligure ed Alessandrino) per lo studio, la promozione e la realizzazione di insediamenti logistici sul territorio provinciale, con la partecipazione di Enti Locali ed Istituzioni piemontesi e liguri e delle Autorità portuali liguri;
- che risulta avviato, presso le amministrazioni interessate dal progetto del "Terzo Valico" rappresentate nel CIPE e presso gli altri soggetti di cui all'art.4 comma 3 del D.Lgs 190/2002 sue modifiche e integrazioni, il procedimento finalizzato alla successiva approvazione del progetto definitivo.

**TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO  
LE PARTI CONVENGONO QUANTO SEGUE:**

**Art.1 - Validità delle premesse**

1. Le premesse, con tutti gli atti in esse richiamate, ancorché non materialmente allegati al presente accordo, costituiscono parte integrante e sostanziale dello stesso.

## **Art. 2 – Oggetto e dell'Accordo**

1. Con il presente Accordo le parti intendono sovrintendere allo sviluppo di uno specifico studio del sistema logistico dell'Alessandrino, nel contesto della realizzazione del Terzo Valico, da eseguirsi a cura e spese di RFI e secondo quanto indicato nell'Allegato 1 al presente Accordo in adempimento alle disposizioni previste dalla deliberazione CIPE 78 del 29 settembre 2003, sopra richiamata.

2. La progettazione e l'eventuale realizzazione delle opere o degli interventi, che saranno previsti con il suddetto studio, potrà essere poi approvata tramite la stipula di Accordi di Programma.

## **Art. 3 – Impegni delle Parti**

1. Con il presente accordo RFI assume l'impegno di produrre lo studio di cui all'Allegato 1, secondo modalità da definire a cura del "tavolo tecnico" di cui al successivo art. 4.

2. Nell'attività di sviluppo dello studio, RFI sarà supportata tecnicamente dalla S.L.A.L.A. s.r.l.

3. I Comuni il cui territorio è interessato dallo studio oggetto del presente Accordo, la Provincia di Alessandria e le Regioni Piemonte e Liguria si impegnano a rendere disponibili gli studi o gli elaborati progettuali, ovvero a garantire l'accesso alla documentazione necessaria, di cui siano eventualmente in possesso e relativa agli interventi oggetto del presente Accordo.

4. Resta inteso tra le Parti che la documentazione che verrà prodotta non potrà essere diffusa senza il preventivo consenso informato delle Parti stesse con esclusione degli studi già effettuati dai singoli Enti.

## **Art. 4 – Istituzione del Tavolo Tecnico**

1. Al fine di coordinare l'attività di studio è istituito, presso la Provincia di Alessandria, un apposito "tavolo tecnico" composto da un rappresentante di ciascuna Parte firmataria il presente Accordo.

2. La funzione di "Coordinatore" è assunta dal rappresentante della Regione Piemonte.

3. Compete al "tavolo tecnico" sovrintendere alla attuazione del presente Accordo verificando la realizzazione dello studio di cui all'Allegato 1.

4. Compete al "tavolo tecnico" esprimere proposte e pareri in ordine all'indirizzo dello studio ed alle verifiche intermedie, così come alla compilazione della relazione finale sui risultati dello studio stesso ai fini dell'ottemperanza agli impegni assunti con il presente Accordo.

5. I membri del "tavolo tecnico" sono nominati con Decreto del Presidente della Regione Piemonte su proposta dei soggetti interessati.
6. Il "tavolo tecnico" è validamente riunito allorquando partecipino alla riunione la metà più uno dei membri assegnati.
7. La riunione del "tavolo tecnico" potrà essere richiesta al coordinatore da ciascuno dei rappresentanti delle Parti in detto "tavolo tecnico", la convocazione dovrà avvenire di norma nel termine di giorni 10.
8. Per questioni specifiche il "tavolo tecnico" potrà consultare strutture specializzate, esperti ed Enti Pubblici.
9. La Provincia di Alessandria provvederà a fornire l'assistenza tecnica necessaria a garantire l'operatività del "tavolo tecnico".

#### **Art. 5 – Costo delle prestazioni**

1. RFI provvederà a propria cura e spese alla predisposizione dello studio per un importo stimato di 200.000 Euro.
2. Nessun onere economico è previsto a carico di RFI per l'attività dei componenti del "tavolo tecnico", né per la documentazione che sarà fornita dalle altre Parti per la redazione dello studio, ai sensi dell'art. 3.
3. Le risultanze dello studio non comporteranno alcun obbligo di assunzione di impegno da parte di RFI circa ulteriori attività di progettazione o di realizzazione delle opere.

#### **Art. 6 – Approvazione dello studio**

1. Lo studio oggetto del presente Accordo e la relazione accompagnatoria del "tavolo tecnico" verranno trasmessi per la competente approvazione ai soggetti sottoscrittori che l'attueranno secondo le modalità amministrative di ogni singolo soggetto.

#### **Art. 7 – Proprietà dello studio**

1. La proprietà dello studio si intende fin da ora, di RFI. La relativa documentazione resta a disposizione di ciascuno dei soggetti sottoscrittori interessati che pertanto potranno liberamente usufruirne nell'ambito delle rispettive competenze istituzionali.

#### **Art. 8 – Sottoscrizione ed efficacia dell'Accordo**

1. La stipula del presente Accordo dovrà essere preceduta da una deliberazione degli organi delle singole amministrazioni coinvolte.
2. Gli obblighi assunti dalle parti contraenti decorrono dalla data di stipulazione del presente Accordo.

#### **Art. 9 – Norme applicabili**

1. Il presente Accordo non comporta oneri di spesa né impegni di spesa o variazioni del bilancio Comunale/Provinciale/Regionale.

2. Ad esso si applicano le disposizioni di cui agli articoli 11 e 15 della L.241/1990 e s.m.i.:

**Art. 10 – Norme finali**

1. L'Allegato seguente forma parte integrante e sostanziale del presente Accordo.

**Art. 11 – Consensi**

Il presente Atto raccoglie ed attesta il consenso unanime di tutti i partecipanti.

Per la Regione Piemonte \_\_\_\_\_

Per la Regione Liguria \_\_\_\_\_

Per la Provincia di Genova \_\_\_\_\_

Per la Provincia di Alessandria \_\_\_\_\_

Per la Provincia di Savona \_\_\_\_\_

Per l'Autorità Portuale di Genova \_\_\_\_\_

Per l'Autorità Portuale di Savona \_\_\_\_\_

Per l'Autorità Portuale di La Spezia \_\_\_\_\_

Per il Comune di Genova \_\_\_\_\_

Per il Comune di Alessandria \_\_\_\_\_

Per il Comune di Novi Ligure \_\_\_\_\_

Per il Comune di Arquata Scrivia \_\_\_\_\_

Per il Comune di Serravalle Scrivia \_\_\_\_\_

Per il Comune di Tortona \_\_\_\_\_

Per il Comune di Pozzolo Formigaro \_\_\_\_\_

Per RFI S.p.a.

---

## **Allegato 1 all'Accordo Procedimentale**

per

### **la valorizzazione dell'area logistica della Valle Scrivia e dell'Alessandrino nell'ambito della realizzazione del Terzo Valico dei Giovi**

---

Lo studio del sistema logistico dell'Alessandrino, nel contesto della realizzazione del Terzo Valico dei Giovi, dovrà prendere in esame le realtà infrastrutturali e logistiche dell'area provinciale nonché le *progettualità maturate in ambito locale e regionale*, con l'obiettivo di valutare le attuali potenzialità e tradurle in progetti di sviluppo coerenti con il previsto rafforzamento del sistema ferroviario Genova-Rotterdam (Progetto TEN n.24) e con il Corridoio 5 (Progetto TEN n.6), confermando il ruolo centrale che viene attribuito ad Alessandria e a Novi - San Bovo quali centri di smistamento merci.

Il particolare potenziamento del sistema ferroviario alessandrino, collegato direttamente alle direttrici di Torino, Sempione, Milano e Piacenza, è caratterizzato dai collegamenti con il sistema dei porti liguri attraverso i valichi esistenti e la realizzazione del progetto di Terzo Valico.

La specializzazione e le caratteristiche dei valichi determinano una segmentazione del tipo di traffico ammissibile talchè il traffico merci ne resta condizionato in termini di prestazione e di sagoma.

Partendo da dati presupposti è necessario sviluppare uno studio di fattibilità con riguardo specifico agli aspetti funzionali e alle scelte localizzative dei sistemi logistici in una logica di sistema.

Lo studio dovrà provvedere alla definizione del modello potenziale della domanda di trasporto merci con particolare riferimento alla O/D dei porti liguri e allo sviluppo dei traffici verso i valichi alpini.

Partendo dalle proposte progettuali esistenti, relative ai potenziamenti degli scali ferroviari di Novi - San Bovo ed Alessandria, ai previsti collegamenti nelle Aree logistiche nel Comune di Tortona e ai processi di razionalizzazione dei predetti scali, lo studio dovrà produrre un layout generale e specifico per ciascun scalo, compreso il progetto di funzionalità delle relazioni ferroviarie con i porti liguri e dovrà produrre un piano coordinato degli interventi nel quale siano individuati con chiarezza le azioni, le risorse nonché i soggetti e i tempi in cui gli interventi stessi dovranno essere realizzati. Lo studio dovrà comprendere un'analisi di mercato su vincoli ed opportunità localizzative di attività produttive di imprese ferroviarie.

RFI si impegna a produrre le conclusioni dello studio per la valutazione del "tavolo tecnico" entro 6 mesi dalla sottoscrizione dell'Accordo.

## IL CONSIGLIO COMUNALE DI NOVI LIGURE

PRESA VISIONE del progetto definitivo della linea ferroviaria ad alta capacità "terzo valico dei Giovi" e delle osservazioni proposte dalla Giunta Municipale;

STIGMATIZZATO preliminarmente che gli elaborati tecnici siano stati consegnati ai consiglieri comunali solamente nella giornata odierna, benché gli stessi fossero già pronti da qualche tempo;

RILEVATO che il "terzo valico dei Giovi" rientra tra le opere previste dalla "Legge Obiettivo" per il miglioramento delle infrastrutture italiane e che lo stesso consentirà di trasferire dalla gomma alla rotaia parte del traffico merci da e per il sistema dei porti liguri in generale e, in particolare, quello originato dal porto di Genova, oltre a favorire lo sviluppo dei porti stessi e quindi più in generale dell'economia italiana;

CONSIDERATO che le opere di permeabilità della linea storica richieste a suo tempo dalla giunta Municipale ed inserite quali prescrizioni nella delibera con cui il CIPE aveva approvato il progetto preliminare del "terzo valico dei Giovi" non appaiono costituire un'adeguata contropartita rispetto all'impatto che detta linea ferroviaria avrà sul territorio novese;

RIBADITO che l'unica reale contropartita utile per Novi è costituita dall'integrale spostamento a nord-est della città della linea storica Genova - Torino e della stazione ferroviaria, in quanto ciò consentirebbe di riannodare le due parti di città oggi irrimediabilmente divise dai binari, aprendo gli spazi necessari per realizzare un parco pubblico, nuova residenza, aree per parcheggio e spazi da destinare al commercio e all'incontro;

RILEVATO che la Giunta Municipale ha proposto l'eliminazione del raccordo ferroviario, posto a nordest della città, che avrebbe dovuto collegare la linea ad alta capacità Genova - Milano e la linea storica Genova - Torino e che ciò comporterà una crescita sostanziale del traffico ferroviario nel centro abitato, con conseguente aumento dell'inquinamento acustico a danno di tutte le famiglie novesi che vivono a ridosso della ferrovia storica;

IL PRESIDENTE

IL COMPONENTE ANZIANO

IL SEGRETARIO GENERALE

EVIDENZIATO che a tutt'oggi non vi è un progetto concreto dedicato alla nascita di un'area logistica novese, sia in quanto l'Amministrazione Provinciale non ha ancora definito un programma di sviluppo condiviso tra i tre centri interessati (Alessandria, Novi e Tortona), sia in quanto l'Amministrazione Comunale di Novi non ha formalizzato alcuna variazione di Piano Regolatore utile ad identificarne la collocazione territoriale;

CONSIDERATO che tale stato di incertezza si riflette negativamente anche sul rilancio, più volte annunciato, dello scalo merci di Novi – San Bovo, che oggi versa in uno stato di progressivo ed inarrestabile abbandono;

#### DENUNCIA

che la proposta di deliberazione presentata dalla Giunta Municipale:

- è affetta dal pregiudizio politico che ha sempre caratterizzato la posizione della stessa, rispetto alle proposte ed alle iniziative assunte in questi anni dal Governo Berlusconi, dimenticando che “il terzo valico dei Giovi” fu proposto e fatto proprio a suo tempo dai governi di centrosinistra nella legislatura 1996 / 2001;
- è finalizzata ad ottenere il consenso di quei gruppi consiliari e politici del centrosinistra che si sono già schierati contro quest'opera e più in generale contro le grandi opere infrastrutturali varate in questi anni;
- tende a rinviare “sine die” l'esecuzione dell'opera, attraverso la ripubblicazione e la costituzione di non meglio precisati osservatori;
- contiene proposte generiche e di mera propaganda come il non meglio descritto “piano di sviluppo strategico e di salvaguardia ambientale del territorio”

#### CHIEDE

per i motivi sopra esposti, il ritiro della proposta di deliberazione sulla linea “terzo valico dei Giovi” e l'assunzione di un nuovo provvedimento che tenga conto delle osservazioni sopra esposte.

**RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE**

Il sottoscritto Segretario Generale, su conforme attestazione del Messo Comunale, certifica che copia della presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio del Comune per 15 giorni dal 13/12/2005 al 28/12/2005.

Novi Ligure, 13/12/2005



IL V. SEGRETARIO GENERALE

*[Handwritten signature]*

---

**ESTREMI DI ESECUTIVITA'**

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

Novi Ligure, 23/12/05



IL SEGRETARIO GENERALE

*[Handwritten signature]*

Alle ore 0,45 del 13/12/2005, il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il presente processo verbale, composto di n. 12 fogli, esclusi gli allegati, viene sottoscritto come segue:

IL PRESIDENTE  (Roberto Rossi)

IL CONSIGLIERE ANZIANO (Cellino Mario Pastorello) 

IL SEGRETARIO GENERALE (Angelo Lo Destro) 

---

Il verbale della presente seduta è stato approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 19 in data 15/5/06