

Deliberazione della Giunta Regionale 11 dicembre 2013, n. 1-6863

L.r. 30/1999. Piano di reperimento dei materiali litoidi finalizzato alla realizzazione della Linea ferroviaria AV/AC Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi". Approvazione dell'Aggiornamento 2012.

A relazione dell'Assessore Ravello:

Premesso che:

- il CIPE, con delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, approvava il 1° programma delle opere strategiche, includendo, nell'ambito del "Corridoio plurimodale tirrenico – Nord Europa" alla voce "Sistemi ferroviari", l'asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione);
- il Governo e la Regione Piemonte, in data 11 aprile 2003 sottoscrivevano l'Intesa Generale Quadro (approvata precedentemente con D.G.R. 68-7676 dell'11 novembre 2002), con la quale venivano individuate le infrastrutture strategiche ricadenti sul territorio della stessa regione e per le quali l'interesse regionale concorre con quello dello Stato;
- il proponente (ITALFERR S.p.A., per conto di T.A.V. S.p.A., Concessionaria di R.F.I. S.p.A.), presentava alla Regione Piemonte in data 10.03.2003 richiesta di approvazione del progetto preliminare, ai fini dell'avvio della procedura ex L. 443/2001 e s.m.i., secondo quanto previsto dall'art. 3 del D.lgs. 190/2002 (oggi confluito nel D.lgs. 163/2006 e s.m.i.), comprensiva della procedura ex art. 6 della L. 349/86 (superato dal D.lgs. 152/2006 e s.m.i.), essendo un'opera ricadente nelle tipologie sottoposte alla procedura di valutazione d'impatto ambientale di competenza statale;
- la Regione Piemonte, con D.G.R. n°56-9903 del 8/7/2003 esprimeva parere favorevole con prescrizioni ai sensi dell'art. 3, comma 4 ex D.Lgs 190/2002 sul Progetto Preliminare.
- il 29 agosto 2003 la Commissione speciale per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) delle grandi opere per la Legge Obiettivo esprimeva parere positivo alla linea ed il 29 settembre 2003 il CIPE approvava, con delibera n. 78/2003 il progetto preliminare;
- la Società TAV s.p.a., in data 13.09.2005, presentava alla Regione Piemonte il progetto definitivo dell'opera ai fini dell'avvio del procedimento per l'espressione del parere ai sensi dell'art. 4, c. 3 del D.Lgs. 190/2002 e s.m.i.; con D.G.R. n 22-1811 del 19 dicembre 2005, la Regione Piemonte esprimeva parere favorevole con prescrizioni e conseguentemente, il progetto veniva approvato dal CIPE, con delibera n. 80 del 29 marzo 2006, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal MIT, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità;
- con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 agosto 2009 veniva nominato un Commissario Straordinario al fine di assicurare il rispetto dei tempi stabiliti dai cronoprogrammi, monitorare l'adozione degli atti e dei provvedimenti necessari per l'esecuzione degli investimenti nonché vigilare sull'espletamento delle procedure realizzative e autorizzative, sulla stipula dei contratti e sulla cura delle attività occorrenti al finanziamento;

- con delibera 6 novembre 2009, n. 101, il CIPE assegnava risorse per la realizzazione di un primo lotto costruttivo non funzionale, prevedendo la contrattualizzazione dell'opera per lotti successivi da parte di RFI S.p.a., mentre con Delibera n. 84 del 18 novembre 2010 (pubblicata nel giugno 2011), autorizzava l'avvio della realizzazione del primo lotto costruttivo non funzionale;
- così come previsto dalla deliberazione CIPE n. 84/2010, in data 11/11/2011 veniva firmato l'atto integrativo alla convenzione vigente tra RFI S.p.a. e COCIV che assegnava definitivamente al General Contractor l'attuazione dell'opera, per la relativa "presa d'atto" anche ai fini dell'efficacia dell'impegno programmatico di finanziare l'intera opera;
- con Delibera n. 86 del 6/12/2011 il CIPE autorizzava infine la realizzazione del secondo lotto non funzionale;
- il Consorzio COCIV, in data 18/01/2013 con nota prot.n.GG/AP/AP/GP/fr/00121-13, presentava al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il progetto esecutivo del primo lotto costruttivo non funzionale, denominato fase 1, acquisito dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, ai fini dell'avvio delle attività istruttorie relative alla procedura di verifica di attuazione, ai sensi dell'art. 185, commi 6 e 7 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i.; in data 6 giugno 2013 con nota prot. PPM/AP/RI/pm/01542/13, COCIV trasmetteva inoltre la documentazione relativa al Monitoraggio Ambientale ante operam del primo Lotto; a seguito di specifiche richieste a fornire ogni elemento conoscitivo inerente la rappresentata apertura di alcuni cantieri di progetto, in data 01/07/2013, con nota prot.n.PPM/AP/AO/GP/RI/pm/1828/13, il Consorzio COCIV inoltrava la documentazione relativa al "1 stralcio di cantierizzazione" delle opere del primo e secondo lotto costruttivo e relative opere propedeutiche; con parere n. 2729 del 29 luglio 2013, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, approvava il progetto presentato; con determina della Direzione Generale delle Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 18482 del 2 agosto 2013 venivano approvate le opere relative alla fase 1 del lotto 1 – 1° Stralcio di Cantierizzazione;
- inoltre, in data 27 marzo 2013 con nota prot.n.PPM/AP/AP/GP/746 il Consorzio COCIV presentava al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, il Piano di Utilizzo dei materiali di scavo per i lotti 1 e 2, integrato con relativa documentazione presentata in data 9/07/2013, ai fini dell'approvazione ai sensi del D.M. n.161/2012; la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, con parere n. 1349 del 4 ottobre 2013 licenziava il suddetto Piano;

preso atto che

- unitamente al progetto definitivo, il proponente presentava il Piano di gestione dei materiali di scavo, ai sensi della l.r. 30/1999, che prevede che i progetti per la realizzazione di opere pubbliche inserite in accordi Stato-Regione, debbano essere accompagnati da un Piano di reperimento dei materiali litoidi necessari per l'esecuzione di tali opere; il piano così concepito, autorizzato dal CIPE con la delibera 80/2006, è risultato non più attuabile in quanto, considerato il periodo intercorso (che va dal 2006 ad oggi), sono mutate le condizioni territoriali e amministrative di alcuni dei siti di allocazione allora individuati dal progetto;
- per tali motivi, a partire dal 2010, il Commissario Straordinario promuoveva una serie di incontri finalizzati alla ridefinizione del progetto per la parte riguardante il Piano di approvvigionamento e gestione dei materiali inerti, anche connessi all'analisi della destinazione e utilizzo del materiale

proveniente dagli scavi della galleria di progetto autorizzato, in considerazione dei cambiamenti normativi avvenuti dall'autorizzazione del progetto in materia di gestione e trattamento delle terre e rocce da scavo;

– al fine di dare seguito alle richieste emerse, e nel rispetto di quanto previsto dalla l.r. 30/1999, il Consorzio COCIV S.p.A. (General Contractor), per conto di RFI S.p.A., trasmetteva quindi alla Regione Piemonte - Direzione Trasporti, Logistica, Mobilità ed Infrastrutture, con nota prot. 6216/DB12.00 del 22.10.2012, gli elaborati relativi all' "Aggiornamento del Piano di reperimento dei materiali litoidi" necessario per la realizzazione delle opere previste nel progetto riguardante la linea ferroviaria AV/AC "Milano-Genova – "III Valico dei Giovi;

– il Responsabile del Settore Infrastrutture Strategiche, individuato dalla Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica quale Responsabile del Procedimento, provvedeva a dare notizia sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte n. 45 dell' 8 novembre 2012 dell'avvenuto deposito degli elaborati di progetto e dell'avvio del procedimento, ai sensi della legge n. 241/1990 e s.m.i. e della l.r. n. 7/2005, dando le disposizioni per la pubblica consultazione;

– con nota n. 6562/DB12.06 dell'8 novembre 2012 veniva convocata una prima seduta di Conferenza di Servizi (CdS) per il giorno 21 novembre 2012, il cui verbale veniva inviato a tutti i soggetti coinvolti nel procedimento con nota n. 225/DB12.06 del 15 gennaio 2013;

– nella stessa giornata del 21 novembre 2012, si svolgeva la prima riunione dell'Organo Tecnico Regionale, convocata con nota n. 6561/DB12.06 dell'8 novembre 2012;

– a seguito di quanto emerso nella riunione della prima CdS del 21 novembre 2012, il proponente, con nota n. RI/AP/fr/02040-12 del 28 dicembre 2012, trasmetteva spontaneamente il richiesto Piano del Traffico, che veniva inviato a tutti i soggetti coinvolti nel procedimento con nota n. 225/DB12.06 del 15 gennaio 2013 (unitamente al verbale di CdS);

– con nota n. 538/DB12.06 del 29 gennaio 2013 veniva convocata una seconda riunione dell'Organo Tecnico Regionale in data 4 febbraio 2013;

– nel contempo, con nota prot. GG/AP/GI/fr/01861-12 del 5 dicembre 2012, il proponente trasmetteva alla Regione Piemonte, il progetto esecutivo di riqualificazione ambientale della ex-cava Cementir ubicata in Comune di Voltaggio, ai fini del recepimento delle prescrizioni dettate dal CIPE nella citata delibera 80/2006 e in quanto sito rientrante nell'ambito dell'aggiornamento del Piano di reperimento dei materiali litoidi;

– a tale proposito, con nota n. 720/DB12.06 del 5 febbraio 2013 veniva convocata una riunione con le parti interessate (Direzioni Regionali, ARPA Piemonte, Provincia di Alessandria e Comune di Voltaggio) in data 14 febbraio 2013 al fine di avviare anche l'istruttoria di tale documentazione;

– a seguito di quanto emerso nella riunione di CdS del 21 novembre 2012, e di quanto richiesto dal Settore regionale Infrastrutture Strategiche della Direzione Trasporti, con le note n. 65662/DB12.06 dell' 8 novembre 2012 e n. 225/DB12.06 del 15 gennaio 2013, al fine di procedere alla formulazione della richiesta di integrazioni, i soggetti interessati al procedimento facevano pervenire i seguenti contributi tecnici:

- Provincia di Alessandria – Dipartimento Ambiente, Territorio e Infrastrutture: nota n. 20032 del 22 febbraio 2013;
- Regione Piemonte – Direzione Opere Pubbliche – Settore Prevenzione del Rischio Geologico: nota n. 15159/14.21 del 25 febbraio 2013;
- Regione Piemonte – Direzione Opere Pubbliche – Settore decentrato di Alessandria: nota n. 12110/DB14.07 del 4 febbraio 2013;
- Regione Piemonte – Direzione Opere Pubbliche – Settore decentrato di Alessandria: nota n. 17278 del 4 marzo 2013;
- Regione Piemonte – Direzione Opere Pubbliche – Settore Prevenzione del Rischio Geologico: nota n. 8508/14.21 del 1° febbraio 2013;
- Regione Piemonte – Direzione Programmazione Strategica , Politiche Territoriali ed Edilizia – Settore Progettazione, Assistenza e Copianificazione – Provincia di Alessandria: nota n. 5026/DB0824 del 20 febbraio 2013;
- Regione Piemonte – Direzione Attività Produttive – Settore Pianificazione e Verifica Attività Estrattiva: nota n. 2489/DB16.13 del 26 febbraio 2013;
- Comune di Vignole Borbera: nota n. 922 del 1° febbraio 2013;
- Comune di Alessandria – Direzione Sviluppo Economico: nota n. 76463 del 24 dicembre 2012;
- Comune di Castelnuovo Scrivia: nota n. 1614 del 2012;
- Comune di Pontecurone: nota n. 6066/6140 del 12 dicembre 2012;
- Comune di Pozzolo Formigaro: D.G.C. n. 49 del 27 novembre 2012 inviata con nota del 5 dicembre 2012;
- Comune di Tortona: nota n. 28242 del 28 novembre 2012;
- Documento di sintesi riguardante osservazioni al piano, del 14 febbraio 2013 (ns. prot n. 988/DB12.00 del 19 febbraio 2013) inoltrato dai rappresentanti delle Amministrazioni Comunali coinvolte nel procedimento in corso;
- ARPA Piemonte: nota n. 124518/AT03 del 5 dicembre 2012;
- ARPA Piemonte: nota n. 15789/AT03 del 28 febbraio 2013;

- dall’esame della documentazione tecnica a corredo del progetto presentato, a seguito delle risultanze degli incontri di Conferenza dei Servizi e di Organo Tecnico effettuati e preso atto delle osservazioni pervenute, il Responsabile del Procedimento, con nota prot. 1345/DB12.06 del 6 marzo 2013 trasmetteva al proponente formale richiesta di integrazioni;

- con nota prot. PPM/AP/GP/pm/02003/13 del 15 luglio 2013, il Consorzio COCIV trasmetteva la documentazione integrativa richiesta;

- con nota prot. 4187/DB12.06 dell’8 agosto 2013, il Responsabile del Procedimento convocava una seconda riunione della Conferenza dei Servizi in data 10 settembre 2013;

- nella stessa giornata del 10 settembre 2013, si svolgeva la terza riunione dell’Organo Tecnico Regionale, convocata con nota prot. 4189/DB12.06 dell’8 agosto 2013;

- durante la riunione della seconda CdS, il proponente presentava e consegnava spontaneamente ulteriore documentazione tecnica, procedendo in seguito alla formalizzazione con nota prot. PPM/AP/AO/GP/RI/sg-pm/02607/13 dell’11 settembre 2013;

- nella seduta di CdS del 10 settembre 2013 sono state sollevate osservazioni tecniche sul Piano Cave ed è emersa la necessità di integrare ulteriormente il Piano del Traffico; il proponente, con

nota prot. PPM/AP/AO/GP/RI/pm/02685/13 del 23 settembre 2013, trasmetteva le integrazioni richieste;

– a seguito di quanto emerso nella riunione di CdS del 10 settembre 2013, e al fine di permettere al Responsabile del Procedimento di chiudere l'istruttoria, i soggetti interessati al procedimento facevano pervenire i seguenti contributi tecnici:

– Regione Piemonte – Direzione Ambiente – Settore Aree Naturali e Protette: nota n.14185 del 21 ottobre 2013;

– Regione Piemonte – Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste: nota n. 68544/DB1400 del 11 novembre 2013;

– Regione Piemonte – Direzione Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia – Settore Progettazione, Assistenza e Copianificazione – Provincia di Alessandria: nota n. 28481 del 15 ottobre 2013;

– Regione Piemonte – Direzione Agricoltura: nota n. 19098/DB16.13 del 16 ottobre 2013;

– ARPA Piemonte: nota n. 92826/AT03 del 11 ottobre 2013;

– Provincia di Alessandria – Direzione Ambiente e Pianificazione: nota n. 84875 del 9 settembre 2013 pervenuta tramite p.e.c. il 23 settembre 2013;

– Provincia di Alessandria – Direzione Ambiente e Pianificazione: nota n. 99128 del 22 ottobre 2013;

– Determinazione Direttoriale n. 165 del 28 ottobre 2013 dell'Ente di Gestione del Parco Naturale delle Capanne di Marcarolo inviata con nota n. 490 del 28 ottobre 2013;

– Comune di Arquata Scrivia: nota n. 15446 del 20 settembre 2013;

– Comune di Arquata Scrivia: nota n. 16658 del 14 ottobre 2013;

– Comune di Sezzadio: nota n. 3353 del 9 settembre 2013;

– Comune di Serravalle Scrivia: nota n.11076 del 20 settembre 2013;

– Comune di Alessandria – Direzione Programmazione Territoriale, Politiche di Sviluppo e Attività Economiche: nota n. 52968 del 17 settembre 2013;

– Comune di Alessandria – Direzione Programmazione Territoriale, Politiche di Sviluppo e Attività Economiche: nota n. 59634 del 15 ottobre 2013;

– Comune di Tortona: nota n. 20302 del 12 settembre 2013.

Da tutto quanto pervenuto, documentazione progettuale e contributi istruttori, da quanto analizzato in sede di Conferenza dei Servizi e di Organo Tecnico, emerge quanto segue.

La l.r. n. 30/1999 prevede che il proponente di un'opera pubblica, compresa negli accordi Stato-Regione, è tenuto a presentare il relativo Piano di reperimento dei materiali litoidi occorrenti per la realizzazione dell'opera stessa, che deve riguardare e definire la previsione del bilancio dei materiali, in termini di il reperimento dei materiali inerti occorrenti, e di individuazione dei volumi di materiali provenienti dagli scavi delle gallerie e la loro collocazione e destinazione con particolare attenzione all'ottimizzazione del riutilizzo dei materiali di risulta dagli scavi. A tale proposito si precisa che ai sensi dei combinati disposti del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. e del D.M. 161/2012 il Piano di reperimento dei materiali litoidi, gestisce a livello normativo unicamente i materiali di scavo classificati come sottoprodotti e quindi a valle dei necessari accertamenti legati alla caratterizzazione ambientale dei materiali prodotti dai lavori e dei siti di destinazione.

Il Piano di reperimento dei materiali litoidi, facente parte della documentazione allegata alla progettazione definitiva dell'opera, presentata nel 2004, e approvata con la Delibera CIPE 80/2006, si proponeva due distinti e complementari obiettivi quali l'individuazione dei siti per il reperimento

degli inerti necessari, e dei siti per la collocazione definitiva dello smarino non diversamente utilizzabile.

Il progetto riguardante l'aggiornamento al predetto Piano di Reperimento del 2004, recepisce sia le prescrizioni formulate nell'ambito della summenzionata Delibera CIPE n. 80/2006 sia gli adattamenti resisi necessari a seguito dei mutamenti di carattere normativo avvenuti in materia di pianificazione e programmazione del territorio.

In particolare, il proponente ha sviluppato la progettazione in base alle seguenti priorità:

- individuazione e analisi dei siti di approvvigionamento necessari per soddisfare il bilancio dei materiali da collocare a deposito, attraverso una ricerca che tenga conto di tutti gli aspetti normativi e territoriali presenti;
- ridefinizione del Piano del Traffico in funzione delle fasi realizzative individuate ed al programma dei lavori contenuto nel nuovo piano di cantierizzazione;
- approfondimenti tecnici riguardanti il sito di riqualificazione ambientale della ex cava Cementir del Comune di Voltaggio in quanto sia il piano del 2004 che l'aggiornamento in esame ne prevedono il suo utilizzo come deposito e per il quale il proponente ha presentato il progetto esecutivo al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la Verifica di Attuazione;
- predisposizione del Piano Di Utilizzo ex D.M. 161/2012.

Per la realizzazione della tratta piemontese il quantitativo dei materiali di scavo prodotti dai lavori ammonta a 11.443.685 mc in banco di cui 4.531.580 mc destinati ad utilizzo interno (rilevati, usi pregiati e rinfiacco gallerie) e 6.912.105 mc ad utilizzo esterno (deposito e riqualificazioni ambientali); il fabbisogno lordo di materiali inerti, suddiviso per ogni singolo cantiere operativo e per tipologia di materiali, è pari a complessivi 6.310.428 mc in banco mentre il fabbisogno netto ammonta a 1.778.848 mc in banco.

In relazione alle caratteristiche dei materiali scavati e in conseguenza delle metodiche e modalità di scavo messe in atto, il materiale proveniente dagli scavi è così suddiviso:

- scavi in galleria con metodo meccanizzato (TBM; una parte di questi materiali verranno scavati con TBM metodo EPB, ossia con utilizzo di schiumogeni);
- scavi all'aperto;
- scavi in galleria con metodo tradizionale con mezzi meccanici e esplosivo ricorrendo a pririvestimento con calcestruzzo proiettato;
- scavi in galleria con metodo tradizionale con mezzi meccanici e esplosivo ricorrendo a preconsolidamenti con calcestruzzo proiettato ed a infilaggi in vetroresina iniettati, per il tramite di tubicini in PVC, con malte cementizie (utilizzo di PVC e VTR).

Ne consegue che si potranno quindi ottenere tre diverse tipologie di materiali:

- materiali scavati in tradizionale, senza necessità di preconsolidamento con tubi in vetroresina ed iniezioni cementizie;
- materiali scavati in tradizionale in cui gli smarini, avendo preventivamente allo scavo eseguito il consolidamento al fronte, saranno frammisti a tracce di spritz, spezzoni di tubi in VTR e PVC e boiaccia di cemento;
- materiali scavati con sistemi meccanizzati ricorrendo alle frese scudate e non.

Nel suo complesso, il progetto di aggiornamento presentato conferma l'utilizzo dei seguenti cantieri operativi:

- C.O.P.1 - Vallemme
- C.O.P.2 - Castagnola
- C.O.P.4 - Moriassi + C.O.P. 20 - Radimero
- C.O.P.5 - Libarna
- C.O.P.6 - Pernigotti
- C.O.P.7 - Novi Ligure
- C.O.P.8 - Interconnessione per Torino
- C.O.P.9 - San Bovo
- C.O.P. 10 - Gerbidi

L'aggiornamento dei siti estrattivi, di deposito e di riqualificazione ambientale, effettuata applicando criteri di selezione e di classificazione derivanti dall'analisi del territorio e della qualità ambientale e paesaggistica, ha permesso di definire il seguente elenco:

- Siti di deposito individuati
- Alessandria – Cascina Clara e Buona
- Alessandria – Cascina La Bolla
- Alessandria – Cascina Guarasca 1
- Pontecurone – Cascina Braccanona
- Pozzolo Formigaro – località Bettole
- Sezzadio – Cascina Borio
- Tortona/Sale – Castello Armellino
- Tortona – Castello Bollo
- Tortona – Castellotto 1
- Tortona – Castellotto 2
- Tortona – Cascina Montemerla
- Siti di riserva
- Castellazzo Bormida – Cascina Toscana
- Frugarolo – Cascina Pitocca
- Pozzolo Formigaro – Cascina Ponzana
- Sito estrattivo
- Pozzolo Formigaro – Cascina Romanellotta
- Siti di riqualificazione ambientale e di rimodellamento morfologico
- Voltaggio – località Vallemme (ex cava Cementir)
- Arquata Scrivia/Serravalle Scrivia – località Libarna
- Novi ligure – località Pieve.

Con lo studio del Piano del Traffico è stato possibile esaminare parte delle viabilità stradali connesse alle attività dei cantieri che interessano la realizzazione dell'opera nel territorio piemontese. Tale documento, di fatto, permette di valutare, per le aree d'intervento prese in esame, l'impatto dei mezzi d'opera utilizzati sulla viabilità presente e prevista in termini di veicoli pesanti/giorno medi e di massima punta nonché di livelli di servizio delle sezioni stradali in corrispondenza di alcuni punti significativi della rete stradale. Durante il periodo di attività dei cantieri, i transiti relativi ai mezzi d'opera sono generati da tre componenti di traffico: il trasporto di materiale di scavo, il trasporto di inerti per la produzione di calcestruzzo e il trasporto di altri materiali funzionali alle lavorazioni di cantiere, come cemento, centine, concii, ecc. La prima

componente ha come origine i cantieri operativi e come destinazione i siti di deposito finale del materiale di scavo. Le altre componenti hanno come origine rispettivamente il principale sito di reperimento degli inerti (cascina Romanellotta) ed i caselli autostradali più vicini ai cantieri operativi e come destinazione i cantieri stessi.

Sulla base della localizzazione delle zone di produzione dello smarino (cantieri) e delle aree di deposito e riqualifica ambientale individuate, il Piano definisce i percorsi della viabilità interessati dai traffici indotti dai cantieri, mentre sulla base della quantità di materiale da movimentare negli archi temporali definiti lo studio determina il numero di mezzi d'opera che giornalmente percorreranno le direttrici di collegamento tra le cave ed i cantieri in termini di traffico medio e traffico di massima punta.

Le viabilità stradali interessate vengono ripartite secondo tre categorie:

- Autostrade
- Viabilità Locale (strade statali, provinciali e comunali)
- Viabilità di Cantiere (Piste e strade ad hoc)

Per quanto possibile i flussi sono stati instradati sulle viabilità ritenute più idonee a supportare il traffico dei mezzi pesanti generati e attratti dai cantieri primari e dalla viabilità di cantiere che verrà realizzata, in quanto di meno impatto sui traffici esistenti nonché con una densità minore di recettori sensibili.

Nell'ambito dei lavori di costruzione della tratta AV/AC "Terzo Valico dei Giovi" è prevista la riqualificazione ambientale della ex cava Cementir nel Comune di Voltaggio utilizzando il materiale proveniente dagli scavi della Finestra Val Lemme e della galleria di valico.

Nella redazione del progetto esecutivo sono state recepite le prescrizioni di cui alla Delibera CIPE 80/2006 per quanto concerne la verifica che:

- = gli interventi di cui al progetto definitivo non alterino le attuali condizioni di stabilità dell'area interessata dall'abbancamento;
- = i tratti spondali del Torrente Lemme conservino un maggiore grado di naturalità e coerenza con la morfologia esistente;
- = sia ripristinata la naturalità del contesto fluviale.

A seguito degli studi effettuati sono stati dimensionati interventi di disaggio leggero e pesante del fronte di cava e barriere paramassi mentre la conservazione della naturalità dell'ambiente fluviale e della morfologia originale è stata perseguita arretrando il fronte di abbancamento (che viene riprodotto secondo uno schema simile all'attuale morfologia) e riducendo ad un massimo di 400 m di lunghezza la scogliera posta in sponda sinistra del T. Lemme in una zona in cui l'abbancamento si avvicina allo stesso.

Per quanto riguarda l'abbancamento, analogamente a quanto previsto nel progetto definitivo del 2005, a seguito dell'arretramento del piede è stata prevista la realizzazione di un'opera di sostegno in terra rinforzata che in alcuni tratti supera i 20 m di altezza ed un approfondimento del piano di fondazione fino ad intercettare il tetto del substrato roccioso con realizzazioni di fondazioni a pozzo.

Completano le opere una vasca di accumulo del volume complessivo i 110.000 mc (con pareti in terra rinforzata che in qualche caso superano i 30 m) in grado di contenere materiale che dovesse eventualmente franare dall'attuale versante ed un'opera di scarico delle acque di drenaggio nel T. Lemme.

Tenuto conto che il progetto complessivo dell'intervento di realizzazione dell'opera infrastrutturale "Terzo Valico dei Giovi" si svilupperà in cinque lotti non funzionali e che con le Delibere n. 84/2010 e n. 86/2011 il CIPE ha autorizzato i primi due lotti, preso atto che il Proponente ha finora depositato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la Verifica di Attuazione il Progetto Esecutivo del 1° lotto e solo parte del 2° e che è stato licenziato dal medesimo Ministero solo il Piano di Utilizzo relativo al 1° e 2° lotto, rimane inteso che la completezza dei dati tecnici forniti dal proponente, circa la realizzazione dei lavori riguardanti i primi due lotti, permette la formulazione di un giudizio in merito all'individuazione dei siti di riqualificazione ambientale, rimodellamento morfologico e di deposito e del relativo piano del traffico, esclusivamente per la parte riguardante tali lotti, mentre per i restanti 3 lotti è possibile fornire solo indicazioni che dovranno necessariamente essere verificate con l'aggiornamento del Piano di reperimento dei materiali da redigere in concomitanza con il Piano di Utilizzo dei 3 lotti in questione.

Per quanto concerne i lotti costruttivi 1 e 2, i cui volumi complessivi di scavo ammontano a mc 3.610.919 suddivisi in mc 1.052.754 destinati ad utilizzo interno e mc 2.558.165 ad utilizzo esterno, i siti di deposito interessati sono i seguenti:

- DP04 - Voltaggio – località Vallemme (ex cava Cementir):
- DP05 - Arquata Scrivia/Serravalle Scrivia – località Libarna
- DP06 - Novi ligure – località Pieve.
- CAR - Tortona/Sale – Castello Armellino

I quattro siti individuati ospiteranno i volumi derivanti dai vari cantieri operativi in progetto come segue:

- per il DP04, provenienti da COP01 e COP05
- per il DP05, provenienti da COP01, COP20, COP05, COP07, COP08 e COP09
- per il DP06, provenienti da COP02, COP06
- per il CAR, provenienti da COP02, COP20, COP05, COP06, COP07, COP08 e COP09.

Va innanzitutto precisato che, contrariamente a quanto avvenuto per il sito di Vallemme in Comune di Voltaggio, non sono stati prodotti gli approfondimenti richiesti per entrambi i siti ubicati nelle località Libarna (Arquata Scrivia/Serravalle Scrivia) e Pieve di Novi Ligure, né in termini di progetti esecutivi ai fini dell'avvio della procedura di verifica di attuazione, ai sensi dell'art. 185, commi 6 e 7 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i.. di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, né in termini di risposta alla richiesta d'integrazione del 6 marzo 2013 relativa al presente procedimento.

Per quanto riguarda l'esame del progetto di riqualificazione ambientale della ex cava Cementir, ubicata nel Comune di Voltaggio, le modifiche apportate al progetto definitivo (approvato con Deliberazione CIPE) si configurano come una variante che, di norma, implica una nuova autorizzazione ex LR 45/1989 (con conseguente necessità di aggiornamento delle relazioni geologiche, geotecniche e sismica) per quelle parti in variante rispetto al progetto originario e con particolare riferimento alla stabilità dei versanti destinati all'accumulo di terre e rocce da scavo e degli interventi geotecnica di consolidamento e di drenaggio delle acque . Dall'esame degli elaborati integrativi emerge che gli stessi sono una riproposizione di quanto già agli atti per i quali risultano altresì le seguenti criticità: i fattori di sicurezza per la stabilità dei pendii in condizioni dinamiche sono al limite o leggermente inferiori ad 1,3 (es nella sezione 22 il fattore di sicurezza è pari a 1,282); le verifiche di allagamento che non riportano le eventuali variazioni dei tiranti idraulici (al variare del tempo di ritorno) dovute alla riduzione di sezione idraulica a seguito della costruzione

dell'abbancamento; l'efficacia ed il dimensionamento del rivestimento interno dei pozzetti di salto e di ispezione avente funzione antiersiva, previsto negli elaborati integrativi, anche in relazione alla vita nominale; la mancata analisi della possibilità di utilizzare altri tipi di drenaggio al posto del sistema "Gabbiodren".

Preso atto che l'area della ex cava Cementir è ricompresa all'interno del SIC/ZPS IT1180026 "Capanne di Marcarolo" devono essere rispettate le prescrizioni di cui alla Valutazione di Incidenza effettuata nel 2005, recepita nella Delibera CIPE 80/2006 e ripresa da parte dell'Ente Parco Naturale delle Capanne di Marcarolo (Determinazione Direttoriale n. 165 del 28 ottobre 2013), da cui emergono le seguenti criticità:

- la mancanza di un'analisi degli habitat forestali e umidi presenti;
- servono informazioni più dettagliate in merito all'area umida in corrispondenza di una depressione nel settore più a monte dell'area di ex cava appartenente al SIC visibile sulla carta delle unità vegetali;
- andrebbe considerata la zona umida in quanto habitat complementare al 91E0 ed habitat di diverse specie, in particolare per la ricca comunità di Odonati e di Chiroteri;
- manca un approfondimento sui mesohabitat del Lemme e sulle effettive interferenze di cantiere previste sull'alveo che avrebbero consentito di definire misure di tutela ed adeguati livelli di attenzione;
- la notevole estensione delle aree destinate a prato costituisce un'opportunità di realizzazione di praterie naturali che abbiano come riferimento agli habitat erbacei presenti nel SIC. Il riferimento dovrebbe essere pertanto il ricorso a miscugli più coerenti con i prati da sfalcio mesoxerofili;
- dal punto di vista tecnico infine si ritiene poco cautelativo il periodo di manutenzione di una sola stagione vegetativa successiva all'impianto. In merito all'ottemperanza della prescrizione CIPE 7.a, che prescrive che l'approvvigionamento del materiale vegetale dovrà avvenire presso vivai specializzati e l'utilizzo di materiale vegetale proveniente da germoplasma locale, la documentazione risulta carente.

Per quanto concerne il sito di deposito ubicato in località Castello Armellino dei comuni di Tortona e Sale si rileva che la sua individuazione e contestuale inserimento è avvenuto a seguito della redazione del presente aggiornamento del Piano, in quanto area mai contemplata nei precedenti progetti preliminare e definitivo dell'opera infrastrutturale; pertanto non esiste a tutt'oggi nessun approfondimento progettuale in merito che permetta una valutazione tecnica completa e la conseguente compatibilità dell'intervento di deponia proposto. Peraltro si riscontra che il sito in oggetto è comunque stato valutato anche in sede di Piano di Utilizzo e quindi coerentemente con il presente aggiornamento.

In relazione alle attività relative alla realizzazione dei restanti tre lotti conclusivi (3 – 4 – 5), si specifica che i volumi di scavo ammontano a mc 7.832.666 suddivisi in mc 3.478.826 destinati ad utilizzo interno e mc 4.353.940 ad utilizzo esterno; i siti di deposito previsti in progetto sono i seguenti:

- Siti di deposito individuati
- Alessandria – Cascina Clara e Buona
- Alessandria – Cascina La Bolla
- Alessandria – Cascina Guarasca 1
- Pontecurone – Cascina Braccanona
- Pozzolo Formigaro – località Bettole
- Sezzadio – Cascina Borio
- Tortona – Castello Bollo

- Tortona – Castellotto 1
- Tortona – Castellotto 2
- Tortona – Cascina Montemerla
- Siti di riserva
- Castellazzo Bormida – Cascina Toscana
- Frugarolo – Cascina Pitocca
- Pozzolo Formigaro – Cascina Ponzana
- Sito estrattivo
- Pozzolo Formigaro – Cascina Romanellotta
- Siti di riqualificazione ambientale e di rimodellamento morfologico
- Voltaggio – località Vallemme (ex cava Cementir)

Alessandria - Cascina Clara e Buona

L'intervento ricade all'interno della fascia A del Fiume Bormida e pertanto assoggettabile al relativo art. 29 delle Norme di Attuazione del P.A.I.. Tali norme ratificano il principio che all'interno di detta fascia occorre preservare le condizioni di sicurezza assicurando il deflusso della piena di riferimento. Nello specifico alla lettera f) del comma 2. di detto articolo, si precisa il divieto di depositare a cielo aperto materiali di qualsiasi genere.

Occorre tuttavia richiamare la “Direttiva tecnica contenente criteri, indirizzi e prescrizioni per la gestione dei sedimenti degli alvei dei corsi d’acqua (articoli 6, 14, 34 e 42 delle norme di attuazione del PAI)” adottata dal Comitato Istituzionale dell’Autorità di bacino del fiume Po con Deliberazione n. 9 del 5 aprile 2006. Tale Direttiva definisce e prevede la predisposizione e l’approvazione del Programma generale di gestione dei sedimenti (P.G.S.).

Allo stato attuale il fiume Bormida ha il relativo PGS in fase di approvazione. Le norme transitorie della Direttiva suddetta, prevedono forti limitazioni esclusivamente per la movimentazione e l’asportazione di materiale litoide; d’altra parte lo stesso stralcio del PGS Bormida annovera tra le criticità, quella del rischio del taglio del meandro presso C.na Clara e C.na Buona.

Pertanto sia l’ipotesi di riqualificazione ambientale in oggetto e il P.G.S. hanno lo stesso obiettivo; le differenze si riscontrano nelle modalità previste per l’eliminazione della criticità. Il P.G.S. prevede esclusivamente la realizzazione di una difesa spondale in sinistra orografica, mentre l’ipotesi del Piano reperimento 2012, oltre a progettare una difesa spondale (in posizione differente rispetto al P.G.S.), prevede il riempimento del lago di cava; tale ultima modalità operativa può ritenersi comunque idonea e compatibile con il PGS Bormida.

Inoltre il Comune di Alessandria precisa che tale sito è oggetto di procedimento di V.I.A. in corso (art. 12 L.R. 40/1998), per un progetto di recupero di ex cava; nel corso di tale procedimento è emerso che presso il sito è presente un'ex discarica, autorizzata dalla Provincia di Alessandria con nota n. 13929 del 19.12. 1991 rilasciata ad A.M. I.U. per la gestione di rifiuti inerti, e che conseguentemente sono stati conferiti in emergenza anche materiali risultanti dalle vicende alluvionali che hanno colpito la Città di Alessandria nel 1994; inoltre, le piene del fiume Bormida avvenute nel 2008 e nel 2011 hanno determinato una fuoriuscita di rifiuti inerti dalla medesima. Per tali motivi sono stati richiesti approfondimenti circa la potenziale presenza di sostanze contaminanti nell'area e l'analisi delle eventuali possibili interferenze con l'intervento di cava prospettato.

Sezzadio - Cascina Borio

Rispetto alle previsioni del Piano di smarino esaminato nel 2005, che nell'intorno di questo sito prevedeva altri siti per una cubatura complessiva di oltre 3 milioni di metri cubi, ad oggi rimane solo il sito in località C.na Borio con una potenzialità di 666.670 mc in banco.

Per raggiungere tali siti erano state definite importanti opere viabilistiche di compensazione tra cui la circonvallazione di Sezzadio; ed inizialmente era previsto il deposito di smarino contenente schiume, in considerazione della maggiore estensione dell'area proposta.

Si segnala che l'ambito interessato risulta ricompreso, ai sensi dell'art.24 delle Norme di Tutela del Piano delle Acque (PTA), tra le zone di protezione delle acque destinate al consumo umano e più precisamente tra le aree di ricarica degli acquiferi del sistema profondo.

Inoltre si precisa che il sito è situato in stretta adiacenza ad un'area in cui è prevista la realizzazione di una discarica di rifiuti speciali non pericolosi da parte di un proponente privato oggetto di una procedura di VIA-AIA ad oggi in corso, in attesa del termine degli approfondimenti sull'idrogeologia locale.

Pontecurone – Cascina Braccanona

Si precisa che l'area ha una ridotta cubatura, tale da non giustificare gli adeguamenti viabilistici necessari su strade campestri per il raggiungimento del sito, che non costituiscono direttrice principale e che al termine dei lavori sarebbero praticamente inutilizzate.

Tortona - Castelletto 1/2

Per quanto riguarda il sito 1, si rileva che è per buona parte ubicato all'interno della fascia fluviale A del T. Scrivia, mentre la restante porzione ricade nella fascia B e pertanto assoggettabile ai relativi artt. 29 e 30 delle Norme di Attuazione del P.A.I.; per quanto riguarda il sito 2, l'area risulta parzialmente interessata da interventi di riempimento con materiali di provenienza esterna non classificabili quali rifiuto.

Tortona - Cascina Montemerla

Trattasi di un sito dove è stata ultimata la coltivazione di un giacimento argilloso, con escavazioni condotte al di sopra del livello freatico, che per l'ottenimento dell'autorizzazione ha seguito la procedura di cui all'articolo 12 della L.R. 40/1998 sulle procedure d'impatto ambientale.

Si precisa inoltre che, a seguito della conclusione del procedimento per la "Valutazione del quadro del dissesto sul reticolo idrografico secondario", ai sensi delle D.G.R. 31-3749/01 – D.G.R. 45-6656/02 - D.G.R. 1-8753/03 - D.G.R. 2-11830/09 della Regione Piemonte, sono state riscontrate delle aree di laminazione delle piene coinvolgenti l'area di deponia.

Tali aree sono contraddistinte da pericolosità differente e ricavate sulla base di studi idraulici/storici/geomorfologici che considerano lo stato dei luoghi attuale (interessate da dissesti idraulici areali). Nella documentazione esaminata nel corso della procedura in oggetto, non risultano analizzati gli effetti indotti dal deposito di C.na Montemerla nei confronti delle aree di laminazione. Il fondo dell'ex area di cava in questione non risulta essere costituito da argille in quanto rimosse dall'attività estrattiva pregressa, ma costituito da alternanze ghiaioso-argillose che non ne garantiscono l'impermeabilizzazione nei confronti della falda e, più in generale, del sistema idrico sotterraneo.

Per quanto concerne gli aspetti legati al Piano del Traffico, si evidenzia quanto segue.

Considerato che, dall'esame della documentazione prodotta, mentre si afferma in modo univoco che durante i lavori dei Lotti 1 e 2 verranno utilizzati i siti di deposito DP04 (Vallemme), DP05 (Libarna), DP06 (Pieve di Novi Ligure) e CAR (Castello Armellino), a differenza di quanto riportato nel Piano di reperimento dei materiali, il Piano del Traffico afferma che, a seguito dell'attivazione dei Lotti 3, 4 e 5, verranno utilizzati i siti DP22 (Cascina Romanellotta), DP94 (Cascina Montemerla), DP16 (Cascina Borio), DP07 (Cascina Bolla), DP14 (Cascina Guasasca) e DP93 (Cascine Clara e Buona), mentre i siti DP14 (Cascina Guasasca) e DP93 (Cascine Clara e

Buona) verranno destinati come riserve; inoltre, non vengono presi in considerazione i siti di riserva contemplati invece nel Piano di reperimento dei materiali (Castellazzo Bormida – Cascina Toscana, Frugarolo – Cascina Pitocca e Pozzolo Formigaro – Cascina Ponzana).

Alla luce di quanto sopra e posto che le scelte progettuali prodotte per quanto concerne i primi due lotti sono confermati in modo univoco, si ritiene necessario che il proponente tenga conto della presenza di tali discrepanze in sede di futura redazione e presentazione dei progetti esecutivi e del Piano di Utilizzo attinenti i lavori dei tre lotti conclusivi.

Inoltre:

– nel Piano si dichiara che il materiale di scavo prodotto dal cantiere COP1 – Vallemme destinato al deposito DP04 – Vallemme sarà conferito direttamente con un apposito nastro trasportatore non all’inizio dei lavori ma solo dopo un non ben definito periodo, attraverso la viabilità provinciale SP 160. Si evidenzia che, le strade provinciali SP160-163 necessitano di opportuni adeguamenti della viabilità per consentire il transito dei mezzi d’opera e garantire l’integrità dell’infrastruttura. Con riferimento al sito di ripristino DP04, nel tratto di viabilità interessato dal trasporto di materiale di scavo dal cantiere in cui si esegue il foro pilota alla ex cava Cementir, si ritiene infatti che il tratto di strada interessato dai mezzi di trasporto non sia pienamente adeguato a sopportare gli incrementi di traffico pesante generato dal cantiere: la sezione trasversale è sottodimensionata, le opere d’arte risultano vetuste ed in condizioni di manutenzione non ottimali, alcuni tratti sono sprovvisti di barriere di sicurezza lato torrente Lemme;

– per ciò che attiene lo studio relativo al casello autostradale dell’Autostrada A7 di Vignole Borbera ed in particolare le considerazioni espresse per la sezione AL09, si prende atto sia dei valori di impegno del casello presentati, sia della proposta di monitoraggio finalizzata ad una gestione dei flussi provenienti dal cantiere secondo opportune fasce orarie. Tuttavia, permangono i problemi di immissione del flusso di veicoli pesanti da/per il casello verso la SP n° 140, connessi alla geometria dell’incrocio ed alla oggettiva pericolosità che già oggi si manifesta con un alto rischio di incidentalità;

– come espressamente richiesto in sede di conferenza dei servizi, è stato affrontato lo studio di fattibilità che contempla l’utilizzo delle linee ferroviarie esistenti, quale mezzo per il trasporto del materiale di scavo in sostituzione del traffico su gomma. Tale alternativa di trasporto del materiale di scavo proveniente dai cantieri COP2 Castagnola e COP20 Radimero appare motivata dalla maggiore sostenibilità ambientale del trasporto ferroviario rispetto a quello stradale. Inoltre, risulterebbe una soluzione migliorativa nei confronti della popolazione dei luoghi adiacenti ai cantieri, dato che permetterebbe di evitare considerevoli flussi di camion sulle strade locali, permetterebbe di limitare il consumo di suolo e diminuire la pressione sull’ambiente. Ciò nonostante è evidente come la realizzazione dell’impianto a fune dal cantiere COP2 Castagnola a Borgo Fornari sia però fortemente impattante sulla natura e il paesaggio interessato;

– in ottemperanza alla prescrizione del CIPE delibera 80/2006 viene sviluppato lo studio di fattibilità del nuovo svincolo autostradale provvisorio a servizio esclusivo dei mezzi di cantiere collegato alla bretella autostradale A26/A7. Esso consente l’accesso dei mezzi d’opera direttamente in autostrada, piuttosto che sulla rete extraurbana provinciale, in considerazione della necessità di utilizzare un altro svincolo autostradale a servizio della piana di Novi Ligure - Pozzolo Formigaro rispetto a quello di Tortona e in considerazione della durata dei lavori e della rilevante fase di cantierizzazione, ovvero di movimentazione dei materiali di scavo nonché di rinaturalizzazione dei materiali terrosi;

- alcuni percorsi individuati nel Piano per il collegamento tra i cantieri e i siti di deposito risultano inoltre essere in condizioni di traffico stradale particolarmente critiche:
- il tratto di SP n. 10 (ex SS) compreso tra la rotatoria all'incrocio con la SP n. 248 (prospiciente il cimitero di Spinetta Marengo) e la rotatoria di strada Stortigliona, risulta già oggi con un livello di servizio critico e con scarsa capacità residua, entrambi non evidenziati dallo studio di traffico presentato. Nello specifico, tale tratta stradale sarà prossimamente interessata dalla realizzazione di un grande insediamento commerciale (sito nella zona dell'ex zuccherificio) le cui ricadute sul traffico si andranno a sommare a quelle dovute dalla realizzazione del Terzo Valico; a questo va aggiunto che la SP n. 10 rappresenta l'unica via di accesso per il capoluogo Alessandria dalla direzione Est – Sud Est;
- i dati relativi alla sezione AL06 (SP n. 35 bis – ex SS – km 3+450) non tengono conto del prossimo ulteriore sviluppo del parco commerciale Outlet di Serravalle. Le indagini di traffico presentate dal gruppo proponente, richieste in sede di conferenza dei servizi commerciale, hanno evidenziato in quel tratto di strada provinciale un LOS pari ad E, che può essere accettato solo in funzione dell'apertura della costruenda, ed in fase di conclusione, SP n. 35 ter. Durante i lavori per la costruzione dell'imbocco della galleria ferroviaria lato Novi Ligure, la SP n. 35 ter subirà una interruzione della durata prevista di circa un anno. Le ricadute sul traffico locale e attratto/generato dall'incremento di superficie commerciale dell'Outlet, sommate a quello del cantiere del Terzo Valico, risulteranno fortemente negative.

Considerato quanto specificato sopra, dalle risultanze delle Conferenze dei Servizi e dell'Organo Tecnico, a seguito di tutti gli approfondimenti tecnici espletati, dei pareri e dei contributi tecnici pervenuti, si ritiene che l'Aggiornamento del Piano di reperimento dei materiali litoidi presentato dal Consorzio COCIV con nota prot. 6216/DB12.00 del 22.10.2012, integrato con l'aggiornamento del Piano del Traffico, trasmesso con nota prot. n. RI/AP/fr/02040-12 del 28 dicembre 2012 e con le integrazioni trasmesse con nota prot. PPM/AP/AO/GP/RI/sg-pm/02607/13 dell'11 settembre 2013 e nota prot. PPM/AP/AO/GP/RI/pm/02685/13 del 23 settembre 2013, il tutto conservato agli atti della Direzione regionale Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, possa essere approvato esclusivamente per la parte riguardante le opere e gli interventi contemplati nei lotti 1 e 2, recependo le prescrizioni sotto elencate.

1. Ove la destinazione d'uso dei siti di cava individuati come siti di deposito consente il riporto di terre e rocce da scavo con CSC non superiori ai limiti di colonna B della tab. 1 dell'all. 5 alla parte IV del D.Lgs. 152/06, in fase di progettazione esecutiva vengono previste misure di mitigazione specifiche per evitare la solubilizzazione, la circolazione nelle acque e/o l'accumulo nei terreni di elementi costituenti le terre e rocce abbancate; uno studio sul sito specifico potrà fornire elementi di valutazione sulla esistenza di tali potenziali impatti residui sulle componenti ambientali e sulle migliori tecniche di mitigazione da impiegare.

Voltaggio – località Vallemme (ex cava Cementir)

La riqualificazione ambientale della ex cava Cementir risponde alle richieste prescrittive della Delibera CIPE 80/2006 ma risulta necessario che vengano recepite le seguenti prescrizioni.

2. Dovrà essere eseguita una verifica idraulica che individui la modifica dei tiranti idrici sul tratto di viabilità provinciale in fregio al T. Lemme, al variare del tempo di ritorno e dell'influenza del deposito previsto. L'Ente proprietario e le Istituzioni preposte alla protezione civile dovranno essere informate dei risultati di tale verifica, per l'attivazione delle procedure di competenza.

3. Al fine di migliorare l'inserimento idraulico degli interventi:

- si dovrà valutare di sostituire le gabbionate, previste al piede delle terre armate come protezione da fenomeni erosivi, con opere di protezione realizzate in sagoma alla terra armata, senza ulteriore restringimento della zona di laminazione, eventualmente prevedendo, a tergo delle opere un rivestimento con geotessile non tessuto, come ulteriore protezione contro il dilavamento della frazione fine che costituisce le terre armate;
- dovrà essere previsto anche per lo scarico sud delle acque bianche, idonea protezione spondale e maggiore inclinazione di questo rispetto all'asse del torrente; la platea di fondo, prevista nell'alveo del torrente Lemme, potrà essere realizzata anche senza la prevista cementazione dei massi in considerazione del fatto che sono già previsti taglioni in c.a., sia a monte che a valle della stessa, che già garantiscono un sufficiente contenimento dei massi; si dovrà prevedere il prolungamento della platea sul lato di valle mediante il posizionamento, per un tratto di almeno 5 metri, di massi sciolti per contrastare lo scalzamento provocato dai fenomeni effossori che generalmente danno origine ad instabilità proprio nel passaggio dal tratto rigido, costituito dalla platea, al fondo mobile dell'alveo naturale.

4. Prima dell'inizio dei lavori di abbancamento dovranno essere concluse positivamente le valutazioni sulla documentazione progettuale ai sensi del vincolo idrogeologico; tale documentazione dovrà essere trasmessa alla Regione Piemonte, Direzione Opere Pubbliche, Economia Montana e Foreste, Settore Foreste, C.so Stati Uniti, 21 – 10128 Torino, nonché al Settore Prevenzione Territoriale del Rischio Geologico Area Al-At-Bi-Vc, V. Guasco, 1 - 15121 Alessandria

5. Rimane comunque inteso che per tutto quanto interferente con il T. Lemme in variante aggiuntiva rispetto ai contenuti del progetto del 2005 (approvato dal CIPE) e delle integrazioni consegnate nel 2012 e 2013, dovrà essere, prima dell'inizio dei lavori, autorizzato in linea idraulica dal Settore Decentrato OOPP e Difesa Assetto Idrogeologico di Alessandria e nel caso di occupazione di sedime demaniale anche concessionato. L'istanza dovrà essere rivolta al Settore suindicato ed in ogni caso dovrà essere comunicato il soggetto manutentore delle opere realizzate ed interferenti con il T. Lemme.

6. Per quanto attiene al recupero ambientale, vi è la necessità di modificare i tempi previsti per gli interventi di manutenzione di cui alla pag. 19 della relazione tecnica, prevedendo cure colturali e risarcimenti per un termine minimo di 3 anni dalla fine lavori.

7. Dovrà essere dimostrata l'efficacia, anche in relazione alla vita nominale, del rivestimento interno dei pozzetti di salto e di ispezione avente funzione antierosiva mediante l'utilizzo di massi.

8. Qualora l'efficacia dei massi risulti verificata, è opportuno che lo spessore non sia inferiore a 0,50 m, che il peso di ogni singolo scampolo posato sia in grado di contrastare il possibile sollevamento e che la posa avvenga secondo uno schema a "taglio" in modo da offrire la minor superficie dello stesso alle forze di sollevamento.

9. Nella costruzione del rilevato di abbancamento, nel caso in cui si segua l'indicazione progettuale di impiegare il "Gabbiodren", per ogni singola bancata in costruzione, si dovrà comprovare la reale risposta di questi elementi a quella teorica di progetto. In alternativa, si potranno realizzare trincee drenanti o gabbionate o altre soluzioni tradizionalmente comprovate nella loro affidabilità.

10. Facendo seguito alla nota COCIV prot. n° PPM/AP/AO/GI/pm/03094/13 del 16/10/2013 nella quale si accoglie favorevolmente la richiesta di adeguamento della sede stradale della SP n° 160 nella tratta compresa tra CSP3 e COP1 e considerando quanto indicato dalla delibera CIPE 80/2006 per la SP medesima e le lavorazioni relative alle finestre di accesso alla linea ferroviaria AV/AC, si esprime parere favorevole alla contemporaneità tra lavori di allargamento della carreggiata e al trasporto dei materiali provenienti dalla fase iniziale di ripresa dallo scavo della finestra di Val Lemme, attraverso la regolamentazione del traffico con senso unico alternato governato da impianto semaforico.

11. Si precisa che in ogni caso l'ordinanza relativa al senso unico semaforizzato sarà rilasciata solo a seguito di presentazione del progetto di semaforizzazione con indicazione delle relative fasi di funzionamento. Inoltre, al fine di garantire la sicurezza nel passaggio dei mezzi lungo la tratta a senso unico, dovranno essere preventivamente posizionate idonee barriere laterali rispondenti alla vigente normativa, lato torrente Lemme, nelle posizioni indicate dal personale della Provincia. Si ricorda che il progetto di semaforizzazione dovrà prevedere la riduzione della tratta interessata dal provvedimento in funzione dell'avanzamento dei lavori di ampliamento. Costi di gestione, assicurazione per danni arrecati a terzi, guardiania e ripristini danni eventuali dell'impianto semaforico o della strada e delle sue pertinenze, si devono intendere a carico di COCIV. Per garantire una rapida esecuzione dei lavori di allargamento dovrà essere presentato, prima del rilascio dell'ordinanza, il progetto esecutivo di tali lavori per la loro formale approvazione sia alla provincia di Alessandria che al Comune di Voltaggio e a tutti gli altri Enti che dovranno esprimere pareri o autorizzazioni. Si raccomanda COCIV ad avviare le attività per la risoluzione di eventuali interferenze sfruttando la presenza del senso unico alternato.

12. Per quanto riguarda la succitata procedura di Valutazione di Incidenza espletata dall'Ente Parco Naturale delle Capanne di Marcarolo, si prende atto del conseguimento dell'ottemperanza purchè vengano rispettate le seguenti condizioni:

- vengano adottate idonee misure di compensazione della sottrazione dell'habitat prioritario 91E0 e degli habitat ad esso collegati (arbusteto ripariale 3240 e zona umida) che ricostruiscano o migliorino tratti possibilmente compresi all'interno del SIC, in modo adeguato al valore intrinseco ed all'estensione delle porzioni sottratte; detti interventi dovranno essere condivisi con l'Ente Parco Capanne di Marcarolo, ente gestore del SIC in oggetto;
- venga presentato prima dell'inizio dei lavori un'analisi di dettaglio dell'alveo interferito dai lavori, con una descrizione dettagliata e cartografata di tutte le operazioni di cantiere che potrebbero interessare l'alveo e con soluzioni per mitigare l'impatto e consentire la permanenza delle specie ittiche e del gambero di fiume attualmente presenti;
- venga rivista la composizione del miscuglio erbaceo per l'inerbimento del terrapieno facendo maggior riferimento ai prati da sfalcio mesoxerofili, dell'alleanza del *Bromion erecti* Koch 1926, oggetto di monitoraggio nella stazione VEG-VO-020;
- venga previsto un piano di manutenzione di almeno 3 anni per gli impianti messi a dimora;
- venga inserito in capitolato un vincolo per le ditte appaltanti all'utilizzo di germoplasma autoctono per gli interventi, specificando il luogo di provenienza.

Arquata Scrivia/Serravalle Scrivia – località Libarna

13. In riferimento alla riqualificazione ambientale del sito in località Libarna (DP05) si precisa che l'area di pertinenza è sottoposta a vincolo ambientale ai sensi art. 142 comma 1 lett. g del D.lgs n. 42/2004 e al vincolo archeologico imposto con D.M. 76/2001 ai sensi dell'art. 45 e seguenti del D.lgs. 42/04); pertanto, in sede di progettazione esecutiva il proponente dovrà tenere conto degli aspetti normativi legati ai vincoli sopra riportati. In tal senso si precisa che, pur essendo il sito già

autorizzato dalla delibera CIPE 80/2006, il progetto esecutivo dovrà essere presentato prima dell'inizio dei lavori, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la Verifica di Attuazione.

Novi Ligure – località Pieve di Novi

14. Anche in questo caso, si precisa che, pur essendo il sito già autorizzato dalla delibera CIPE 80/2006, il progetto esecutivo dovrà essere presentato prima dell'inizio dei lavori, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la Verifica di Attuazione.

Tortona/Sale – Castello Armellino

15. Si ribadisce quanto contenuto nel parere n. 1349 del 4 ottobre 2013 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, espresso in merito al Piano di Utilizzo dei primi due lotti costruttivi, circa la produzione delle relative certificazioni analitiche ambientali riferite alla campagna di indagini effettuata su tale sito. Rimane inteso che il progetto esecutivo dovrà essere presentato prima dell'inizio dei lavori, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la Verifica di Attuazione.

Per quanto riguarda il Piano del Traffico afferente i lotti 1 e 2, si prescrive quanto segue.

16. E' necessario ricalibrare il Piano del Traffico considerando fin da subito la realizzazione del nuovo svincolo autostradale a servizio esclusivo dei mezzi di cantiere collegato alla bretella autostradale A26/A7 e del collegamento ferroviario tra gli scali ferroviari ad Arquata Scrivia-Cementir e Novi Ligure-S. Bovo, compatibilmente con le tracce orarie ferroviarie disponibili. In relazione alla proposta di realizzazione dello svincolo autostradale provvisorio, dovrà essere sviluppata la soluzione dell'intersezione tra la bretella A26/A7 e la SP 211 (soluzione B), con l'aggiunta di una seconda rotatoria in corrispondenza dell'accesso della cascina Romanellotta. Il progetto delle due rotatorie dovrà essere preventivamente approvato dalla Viabilità della Provincia.

17. Dovrà essere mantenuta la medesima rete stradale individuata dal Piano del Traffico evitando i passaggi nei centri abitati e favorendo l'utilizzo autostradale.

18. Al termine dell'impiego della cava di cascina Romanellotta, le due rotatorie dovranno essere demolite e la viabilità dovrà essere ripristinata come nelle condizioni originarie, con spese tutte a carico di COCIV.

19. Per quanto riguarda lo studio di fattibilità eseguito sull'utilizzo della rete ferroviaria esistente in alternativa alla viabilità ordinaria e autostradale, si ritiene necessario che il proponente proceda ad attuare la successiva fase progettuale di approfondimento, con particolare riferimento unicamente allo scenario presentato per il COP20 (Radimero-Novì Ligure/San Bovo). Il materiale proveniente dagli scavi (smarino e inerte) dovrà essere movimentato nella modalità combinata ferro-gomma per l'intera durata dei lavori di scavo della galleria di valico a partire dalla riattivazione del raccordo ferroviario tra lo scalo area Cementir e la stazione di Arquata Scrivia. In particolare, il materiale da e per i cantieri COP20-Radimero e anche COP5-Libarna, dovrà essere trasportato via ferro verso lo scalo di S.Bovo di Novi Ligure e poi via gomma verso i siti di destinazione finale. Anche il materiale prodotto dai cantieri COP07, COP08 e COP09 diretto verso il deposito DP05 dovrà essere trasportato via ferro.

20. Nella fase transitoria per l'attivazione della modalità combinata di cui sopra è ammessa la circolazione dei mezzi di cantiere, purchè sia ridotta al minimo e fuori dagli orari di punta, lungo la

strada SP 140 della Val Borbera in prossimità dello svincolo autostradale di Vignole Borbera. È vietata la circolazione dei mezzi d'opera lungo la strada SP35 (ex SS) dei Giovi all'interno dell'abitato di Serravalle Scrivia.

21. Lo scalo di San Bovo è comunque subordinato alla preventiva realizzazione delle previste opere di raccordo alla viabilità esistente, adeguatamente dimensionate alle caratteristiche del traffico veicolare previsto, in quanto il sistema viario dell'abitato di Novi non presenta caratteristiche compatibili con il conseguente transito dei mezzi pesanti. In particolare, l'impiego della strada comunale di Castellazzo fino all'incrocio con la SP n° 35 bis (ex SS), è subordinato solo a seguito della sistemazione dell'incrocio con adeguata rotatoria. Tale infrastruttura dovrà essere realizzata compatibilmente con il cronoprogramma dei lotti costruttivi non funzionali in cui è stata suddivisa l'opera.

22. Per quanto riguarda i passaggi in prossimità della SP n. 35 bis – ex SS – km 3+450 si chiede di verificare, alla luce dei dati di traffico attuali e incrementati dallo sviluppo dell'Outlet, l'effettivo LOS della SP n. 35 bis e la capacità di traffico residua anche e soprattutto nella prospettiva di chiusura della SP n. 35 ter. Nel caso in cui il rischio di traffico bloccato risulti concreto si chiede di realizzare un opportuno percorso di servizio che consenta di dare continuità alla SP n. 35 ter per tutta la durata dei lavori di costruzione dell'imbocco della galleria ferroviaria. In alternativa si chiede di esaminare la possibilità di non utilizzare la SP n. 35 bis per la movimentazione di inerti o materiali.

23. Si conferma, infine, la necessità di concordare nel dettaglio per ciascuna area di prelievo o deposito di materiali, nonché per gli insediamenti di cantiere previsti, le modalità di accesso alle strade provinciali (anche attraverso esistenti strade comunali) che dovranno essere conformi al DM Infrastrutture e Trasporti “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali” del 19/04/2006.

24. Dovrà essere prodotto un elaborato tecnico relativo alle verifiche della portata di tutti i manufatti presenti sui percorsi delle SS.PP. (ponti, tombini) oggetto dei transiti dei mezzi d'opera COCIV in funzione della ciclicità dei carichi dei mezzi pesanti che dovranno transitarvi.

25. Considerata l'elevata entità di traffico giornaliero massimo è indubbio che le infrastrutture provinciali interessate dal passaggio dei veicoli di cantiere subiranno una maggiore usura. Pertanto, dovrà essere sottoscritto tra le Parti un Verbale di Constatazione della situazione esistente, corredato da idonea documentazione fotografica, attestante lo stato delle Strade Provinciali interessate, precedentemente all'inizio dei lavori. Tale Verbale dovrà contenere esplicito impegno da parte del Proponente al ripristino di eventuali danni subiti dalla strada a causa del passaggio dei mezzi di cantiere, anche durante i lavori di realizzazione del Terzo Valico, al fine di garantire la sicurezza del traffico ordinario. Inoltre, dovrà essere specificato in che modo saranno realizzati i testimoniali per le strade provinciali e le relative opere d'arte, anche minori. Dovrà essere presentata la modalità operativa del monitoraggio delle strade Provinciali prevista dal CIPE e, in funzione dell'aumento di traffico dovuto ai lavori del Terzo Valico, in quale modo la Provincia potrà interagire con il responsabile del monitoraggio per segnalare gli eventuali pericoli, o necessità di intervento urgente durante l'esecuzione dei lavori.

26. Al fine di salvaguardare la funzionalità delle sedi stradali al passaggio dei mezzi d'opera durante il periodo di realizzazione dell'opera, dovranno altresì essere stipulate apposite Convenzioni con le Amministrazioni comunali proprietarie.

Per quanto concerne le scelte progettuali attinenti e ricomprese all'interno delle opere dei successivi lotti costruttivi 3, 4 e 5, considerato, come detto, che non è possibile esprimere un giudizio definitivo in quanto l'assenza di elementi fondamentali come il Piano di Utilizzo e la progettazione esecutiva, così come le modifiche sostanziali del progetto definitivo approvato (eliminazione dello Shunt di Novi Ligure) attualmente allo studio di RFI, se perseguite avranno ripercussioni importanti sui bilanci dei materiali e non permettono una valutazione tecnica puntuale delle proposte presentate, si ritiene opportuno, in tale sede, dare precise indicazioni tecniche sulle opere e interventi previsti in tali lotti, che dovranno essere tenuti in conto nella predisposizione dei successivi aggiornamenti di Piano.

Si premette che la valutazione complessiva del Piano presentato permette la formulazione di un giudizio positivo in termini di bilancio produzione/riutilizzo/deposito delle terre e rocce da scavo; tuttavia, l'esame specifico delle varie realtà territoriali interessate dagli interventi, impone il ricorso di una serie di verifiche di carattere tecnico necessarie per rendere compatibili gli interventi proposti.

1. Alessandria - Cascina Clara e Buona

Fatte salve le esigenze di messa in sicurezza idraulica dell'area e di conformità al PAI, si ritiene che lo sviluppo delle successive progettazioni dovrà conseguire un adeguato livello di naturalità dell'area oggetto d'intervento e di quelle circostanti. Inoltre si ritiene necessario effettuare preventivamente i seguenti approfondimenti:

- accertamento circa la potenziale presenza di sostanze contaminanti esteso anche alla qualità delle acque dell'ex lago di cava presente presso il sito, mediante specifiche analisi da concordare con gli uffici competenti in fase di progetto esecutivo;
- poiché nel sito indicato è stata verificata la presenza di rifiuti e manufatti abbandonati al termine di passate attività di escavazione, si richiede il completo ripristino dei luoghi dell'area attualmente compresa fra il lago esistente e la sponda del fiume Bormida previa la rimozione di eventuali rifiuti affioranti, di edifici e di macchinari abbandonati tramite corretto smaltimento in appositi siti autorizzati.

2. Alessandria - Cascina La Bolla

Si ricorda che per il sito di Loc. C.na Bolla, in cui è stata evidenziata la presenza di un lago di cava, dovranno essere adottate tutte le cautele e gli accorgimenti tecnici necessari per garantire la salvaguardia della risorsa idrica sotterranea e assicurare un elevato grado di tutela ambientale. Il flusso veicolare dei mezzi di trasporto non potrà utilizzare il tragitto che prevede l'attraversamento dell'abitato di Spinetta Marengo, ma dovrà essere utilizzata la ex SS 10 fino all'intersezione con la strada comunale della Stortigliona prevedendo l'adeguamento di quest'ultima per il transito di mezzi pesanti in entrambi i sensi di marcia.

3. Sezzadio - Cascina Borio

Per le considerazioni fatte, si ritiene necessaria una rivalutazione della classe di merito attribuita in origine considerando l'area come sito di riserva e qualora si dovesse attivare, si ritiene indispensabile la realizzazione di una viabilità che colleghi opportunamente le arterie provinciali escludendo il traffico pesante dal centro abitato di Sezzadio.

Si ritiene inoltre necessario che in tale sito non vengano conferiti i materiali additivati con agenti schiumogeni.

4. Tortona – Castellotto 1

Considerato che il riempimento della fossa esistente oltre a limitare la capacità di invaso, potrebbe innescare cambiamenti morfodinamici del torrente considerando la vicinanza alla sponda sinistra, e soprattutto la presenza del ponte della A21 appena a valle, si ritiene che debbano essere condotti degli studi idraulici che esaminino le condizioni pre e post operam. Tali studi idraulici dovranno soprattutto valutare se e come il ritombamento influisca sui picchi di piena relativamente ai tempi di ritorno del P.A.I..

5. Tortona – Castellotto 2

Considerato che il sito risulta iscritto al registro provinciale ex art. 216 del D.lgs 152/2006, per il recupero di rifiuti speciali non pericolosi, si ritiene necessario un ulteriore approfondimento che ne verifichi la reale disponibilità.

6. Pozzolo Formigaro - Cascina Romanellotta

Durante le successive fasi di progettazione esecutiva, è opportuno che sia debitamente considerata la presenza di recettori abitativi a distanze ravvicinate rispetto ai fronti di scavo ed agli impianti di trattamento inerti adottando le opportune mitigazioni acustiche, la conservazione in fase recupero dei profili attuali ed il disegno agrario di fossi, alberate e formazioni arbustive.

7. Pontecurone - Cascina Braccanona

Nel caso il sito venisse preso in considerazione, si ritiene necessario che, sulla base dei criteri di selezione adottati nel presente Piano, venga effettuata una rivalutazione della classe di merito attribuita in origine considerandola inclusa nei siti di riserva.

8. Tortona - Cascina Montemerla

Si precisa che alla luce di quanto specificato in premessa, l'assenza di una valutazione mediante verifiche idrauliche dell'asta del T. Grue redatte con lo stato dei luoghi in condizioni ante operam e post operam non permette una puntuale espressione in merito.

Infine, si osserva che su tale sito a tutt'oggi risulta pendente un ricorso giurisdizionale relativo ad una precedente istanza negata per la realizzazione di una discarica di rifiuti; inoltre, non essendo ancora ad oggi pervenuta la sentenza sul ricorso (il TAR Piemonte si è espresso con un annullamento previa sospensiva con Ord. 715 del 14.06.2013), non si ritiene che ci siano presupposti giuridici e sufficienti elementi per potersi esprimere in proposito.

Per quanto riguarda il Piano del Traffico afferente i lotti 3, 4 e 5, si indica quanto segue.

9. Si ritiene opportuno utilizzare il nuovo svincolo autostradale a servizio esclusivo dei mezzi di cantiere collegato alla bretella autostradale A26/A7 e il collegamento ferroviario tra gli scali ferroviari ad Arquata Scrivia-Cementir e Novi Ligure-S. Bovo in continuità con quanto già previsto per i primi due lotti.

10. Il flusso veicolare dei mezzi di trasporto non potrà utilizzare il tragitto che prevede l'attraversamento dell'abitato di Spinetta Marengo, ma dovrà essere utilizzata la ex SS10 fino all'intersezione con la strada comunale della Stortigliona prevedendo l'adeguamento di quest'ultima per il transito dei mezzi pesanti in entrambi i sensi di marcia. Inoltre, dovrà essere predisposto un idoneo studio di traffico sulla SP n. 10 (ex SS) nella tratta compresa tra la rotatoria all'incrocio con la SP n. 248 (prospiciente il cimitero di Spinetta Marengo) e la rotatoria di strada Stortigliona che dimostri il mantenimento della necessaria fluidità soprattutto nelle fasce orarie di punta, sia in ingresso che in uscita dalla città di Alessandria.

11. Il collegamento del sito di Cascina Montemerla potrà essere garantito utilizzando la costruenda “Variante esterna all’abitato di Tortona” con innesto sulla SS10 per Voghera che collega il casello autostradale da cui transita il materiale di smarino. L’eventuale utilizzo dell’alternativa al passaggio dei mezzi d’opera sulla viabilità esistente ordinaria consistente nella realizzazione di un guado del torrente Scrivia, dovrà essere affrontata direttamente con l’Amministrazione comunale per meglio definirne l’esatta collocazione sul territorio nonché la sua effettiva fruibilità durante l’anno compatibilmente con le piene stagionali.

12. Per quanto riguarda i passaggi in prossimità della SP n. 35 bis – ex SS – km 3+450 si chiede di effettuare le medesime verifiche prescritte per i lotti 1 e 2.

13. E’ necessario l’adeguamento parziale della viabilità provinciale tra casello autostradale Castelnuovo S. e l’eventuale sito di deposito di Cascina Braccanona per consentire l’incrocio in sicurezza dei mezzi pesanti.

14. Se viene accettato il sito di Cascina Borio quale sito di deponia dovrà essere realizzato un tratto stradale di tangenziale che colleghi opportunamente le arterie provinciali escludendo il traffico pesante dal centro abitato di Sezzadio.

15. Dovrà essere prodotto un elaborato tecnico relativo alle verifiche della portata di tutti i manufatti presenti sui percorsi delle SS.PP. (ponti, tombini) oggetto dei transiti dei mezzi d’opera COCIV in funzione della ciclicità dei carichi dei mezzi pesanti che dovranno transitarvi.

16. Considerata l’elevata entità di traffico giornaliero massimo è indubbio che le infrastrutture provinciali interessate dal passaggio dei veicoli di cantiere subiranno una maggiore usura. Pertanto, dovrà essere sottoscritto tra le Parti un Verbale di Constatazione della situazione esistente, corredato da idonea documentazione fotografica, attestante lo stato delle Strade Provinciali interessate, precedentemente all’inizio dei lavori. Tale Verbale dovrà contenere esplicito impegno da parte del Proponente al ripristino di eventuali danni subiti dalla strada a causa del passaggio dei mezzi di cantiere, anche durante i lavori di realizzazione del Terzo Valico, al fine di garantire la sicurezza del traffico ordinario. Inoltre, dovrà essere specificato in che modo saranno realizzati i testimoniali per le strade provinciali e le relative opere d’arte, anche minori. Dovrà essere presentata la modalità operativa del monitoraggio delle strade Provinciali prevista dal CIPE e, in funzione dell’aumento di traffico dovuto ai lavori del Terzo Valico, in quale modo la Provincia potrà interagire con il responsabile del monitoraggio per segnalare gli eventuali pericoli, o necessità di intervento urgente durante l’esecuzione dei lavori.

17. Al fine di salvaguardare la funzionalità delle sedi stradali al passaggio dei mezzi d’opera durante il periodo di realizzazione dell’opera, dovranno altresì essere stipulate apposite Convenzioni con le Amministrazioni comunali proprietarie.

Per tutto quanto sopra premesso e considerato;

vista la l.r. 40/1998;

vista la l.r. 30/1999;

vista la l.r. 44/2000;

vista la l.r. 7/2005;

vista la L. 241/1990;

visto il D.lgs. 152/2006;

visto il D.lgs. 163/2006;

visto il D.lgs. 36/2003;

visti i pareri ed i contributi tecnici acquisiti agli atti;

la Giunta Regionale, con votazione unanime espressa nei termini di legge,

delibera

– di approvare l'Aggiornamento del Piano di reperimento dei materiali litoidi finalizzato alla realizzazione della Linea ferroviaria AV/AC Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi", ai sensi di quanto previsto dalla l. r. 30/1999, presentato dal Consorzio COCIV, esclusivamente per la parte riguardante le opere e gli interventi contemplati nei lotti 1 e 2, condizionando l'approvazione all'attuazione delle prescrizioni così come in premessa dettagliate e che si intendono integralmente riportate nel presente dispositivo;

– di richiedere che per i restanti lotti 3,4 e 5 venga riaggiornato il documento presentato sulla base delle indicazioni fornite in premessa e che s'intendono integralmente riportate nel presente dispositivo.

Copia della presente deliberazione sarà inviata al proponente ed a tutti i soggetti pubblici interessati dall'attuazione del Piano in oggetto.

Avverso il presente atto è ammesso, da parte dei soggetti legittimati, proposizione di ricorso giurisdizionale avanti il Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, entro il termine di sessanta giorni dalla data di ricevimento del presente atto, o della piena conoscenza, secondo le modalità di cui alla legge 6 dicembre 1971 n. 1034, ovvero ricorso Straordinario al Capo dello Stato entro centoventi giorni dalla data di cui sopra, ai sensi del d.p.r. 24 novembre 1971 n. 1199.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul B.U.R. della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della L.R. 22/2010.

(omissis)