



*C i t t à   d i   C a s a l e   M o n f e r r a t o*

SETTORE PIANIFICAZIONE URBANA E TERRITORIALE

LEGGE REGIONE PIEMONTE 5/12/1977, n. 56 art. 17

# PIANO REGOLATORE GENERALE

APPROVATO CON D.G.R. DEL 06/06/1989, N. 93-29164

## VARIANTE STRUTTURALE

### DOCUMENTO PROGRAMMATICO

(art.31 ter L.R. 56/1977 e s.m.i. introdotto con art.2 L.R. 1/2007)

- a) adeguamento del P.R.G.C. vigente al PAI
- b) individuazione di aree per le attività legate alla logistica

CASALE MONFERRATO LI 12.06.2008

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

I PROGETTISTI

IL SINDACO

PPROVATO CON DELIBERA C.C. N.            DEL

IL SEGRETARIO GENERALE

# INDICE

<b>PREMESSE</b>	<b>1</b>
1.1 PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE VIGENTE	1
1.2 PROCEDURE DI FORMAZIONE ED APPROVAZIONE DELLA VARIANTE STRUTTURALE DEL P.R.G.C.	2
<b>DOCUMENTO PROGRAMMATICO DI ESPLICITAZIONE DELLE FINALITA' E DEGLI OGGETTI GENERALI DELLA VARIANTE STRUTTURALE</b>	<b>3</b>
2.1 ADEGUAMENTO AL PAI APPROVATO CON DPCM 24.05.2001	3
a) MESSA IN SICUREZZA DEL TERRITORIO: IMPORTANTE OBIETTIVO DI PIANIFICAZIONE	3
b) INDIRIZZI PER L'ATTUAZIONE DEL PAI IN MATERIA URBANISTICA	4
2.2 INDIVIDUAZIONE DI AREE PER LE ATTIVITA' LEGATE ALLA LOGISTICA	10
a) INTRODUZIONE	10
b) I PROGRAMMI DELLA REGIONE PIEMONTE E S.L.A.L.A.	11
c) IL MASTER PLAN	11
d) IL NUOVO CENTRO INTERMODALE E POLO LOGISTICO CASALESE	15

# PREMESSE

## 1.1 PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE VIGENTE

Il Comune di Casale Monferrato è dotato di P.R.G.C. formato ai sensi dell'art.15 della L.R. 5.12.1977 n. 56 e successive modificazioni ed integrazioni, approvato con deliberazione della Giunta Regionale del 6 giugno 1989 n.93-29164.

In ragione delle esigenze manifestatesi successivamente alla data di approvazione del P.R.G.C. sono state approvate n. 15 varianti (di cui una ex legge 1/78) e n.4 modificazioni, riguardanti modeste e puntuali modificazioni normative e di destinazioni d'uso di limitate aree che, senza incidere sui criteri informativi del piano stesso, hanno consentito di risolvere diverse situazioni, oppure consistenti elementi progettuali per il futuro urbanistico della città, ed in particolare:

- la variante n.6, approvata con D.G.R. n.9-26176 del 30.11.1998, ha provveduto ad adeguare le previsioni del P.R.G.C. in merito alle aree interessate dall'evento alluvionale della prima decade del mese di novembre 1994; aggiornare determinate previsioni urbanistiche alle mutate disposizioni legislative (in particolare alla normativa del P.T.O. "Tutela e valorizzazione delle risorse fluviali del Po" approvato con D.C.R. n.981-4186 del 8.3.1995, e Piano d'Area "Sistema delle aree protette della fascia fluviale del Po" approvato con D.C.R. 982-4328 del 8.3.1995) o esigenze di pianificazione urbana ridefinendo in particolare la normativa delle aree di sottocategoria F e introducendo la disciplina delle attività turistico-ricettive.
- la variante n.7 del P.R.G.C., approvata con D.G.R. n.15-29970 del 2.05.2000, ha previsto le nuove aree industriali oggetto di PIP; la trasformazione e recupero ad usi residenziali di varie parti della città di impianto prevalentemente produttivo dismesse e/o in corso di dismissione con interventi di ristrutturazione urbanistica da realizzare secondo particolari indicazioni grafiche e normative contenute in schede progetto e schede norma; individuare alcune aree in zona collinare per nuove costruzioni di immobili uni-bifamiliari.
- la variante n.8 del P.R.G.C., approvata dalla Giunta Regionale con D.G.R. n. 4-7977 del 16.12.2002, ha completato la possibilità di trasformare e recuperare ad usi residenziali varie parti della città dismesse e/o in corso di dismissione di impianto prevalentemente produttivo collocate all'interno o ai margini di ambienti a preminente destinazione residenziale (aree di sottocategoria Bpr e Cpr), nonché ha adottato norme temporanee di salvaguardia del territorio interessato dall'evento alluvionale del 15-16 ottobre 2000 aventi efficacia fino all'adeguamento del P.R.G.C. alle indicazioni del piano di assetto idrogeologico (P.A.I.) approvato con D.P.C.M. 24 maggio 2001 e alla probabile conseguente revisione del piano stralcio delle fasce fluviali (PS FF) approvato con D.P.C.M. 24 luglio 1998.
- le varianti n.10 e n.14 del P.R.G.C., approvate dal Consiglio Comunale rispettivamente con deliberazione n. 68 del 09.10.2003 e n.31 del 17.07.2007, hanno adeguato il piano regolatore ai disposti della L.R. 12 novembre 1998 n. 28 "Disciplina, sviluppo e incentivazione del commercio in Piemonte, in attuazione del D.Lgs. 31 marzo 1998 n. 114" e s.m.i..

In conformità alle sopraindicate considerazioni e con la finalità di proseguire e completare quanto già iniziato con le ultime varianti, l'Amministrazione Comunale intende promuovere l'iter di formazione della presente variante strutturale per:

- a) l'esclusivo adeguamento del P.R.G.C. vigente al piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino idrografico del fiume Po, di seguito denominato PAI, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 24.05.2001, relativamente all'intero territorio comunale;

b) l'individuazione di un'area produttiva da destinare alle attività legate alla logistica e allo spostamento dello scalo ferroviario esistente.

Per soddisfare tali esigenze, l'Amministrazione Comunale intende proporre una nuova variante del P.R.G.C., affidando al Settore Pianificazione Urbana e Tecnica (P.U.T.) del Comune di Casale Monferrato la redazione del relativo progetto, di cui la presente relazione costituisce "documento programmatico".

## **1.2 PROCEDURE DI FORMAZIONE ED APPROVAZIONE DELLA VARIANTE STRUTTURALE DEL P.R.G.C.**

Con riferimento agli obiettivi che si intende proporre, la variante del P.R.G.C. può essere inquadrata tra le varianti strutturali definite dall'art.1 della L.R. 26.01.2007 n.1 "Sperimentazione di nuove procedure per la formazione e l'approvazione delle varianti strutturali ai piani regolatori generali. Modifiche alla legge regionale 5 dicembre 1977, n.56 (Tutela e uso del suolo)" in quanto non ha le caratteristiche di nuovo piano regolatore o di variante generale e rientra nell'ambito di applicazione indicato al comma 3° dello stesso articolo 1 della L.R.1/2007.

L'art.2 della L.R. 1/2007, introducendo il nuovo art.31 ter della L.R. 56/77, prevede che la procedura di formazione ed approvazione di tali varianti strutturali ha inizio con la approvazione da parte del consiglio comunale di un "documento programmatico" che esplicita le finalità e gli oggetti generali della variante.

Tale documento programmatico è reso pubblico dal Comune e formerà oggetto di osservazioni a titolo collaborativo e di proposte che potranno essere presentate da chiunque, con le modalità ed i tempi (comunque non inferiori a quindici giorni) stabiliti dal Comune. Contemporaneamente il Sindaco, o suo delegato, convoca una conferenza di pianificazione nella quale gli Enti Istituzionali (Regione, Provincia) ed eventualmente altri invitati (Comuni confinanti, Enti gestori aree protette, ARPA, Amministrazioni statali preposte alla tutela dei vincoli ecc.) possono formulare rilievi e proposte.

Sulla base degli elementi acquisiti, il Comune elabora il progetto preliminare della variante strutturale al piano regolatore generale e lo adotta.

# DOCUMENTO PROGRAMMATICO DI ESPLICITAZIONE DELLE FINALITA' E DEGLI OGGETTI GENERALI DELLA VARIANTE STRUTTURALE

## 2.1 ADEGUAMENTO AL PAI APPROVATO CON DPCM 24.05.2001

### a) *MESSA IN SICUREZZA DEL TERRITORIO: IMPORTANTE OBIETTIVO DI PIANIFICAZIONE*

Tra le sue finalità la pianificazione urbanistica ha la messa in sicurezza del territorio. Per perseguire tale obiettivo è necessario un forte impulso alla ricerca sulla vulnerabilità idraulica e idrogeologica a scala urbana e territoriale e compatibilità delle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti ai sensi dell'art.18 comma 2 delle norme di attuazione del P.A.I.

La messa in sicurezza del territorio è uno degli specifici obiettivi della pianificazione urbanistica. La prevenzione e/o mitigazione dei danni derivanti da possibili eventi calamitosi consente, oltre alla tutela della pubblica incolumità, una maggior salvaguardia dell'ambiente naturale e antropizzato, e al tempo stesso un più oculato impiego delle risorse disponibili. I processi di pianificazione sono parte di un più ampio quadro di attività che, partendo dalla conoscenza dello stato di fatto e dagli obiettivi di sviluppo locale, pongono in essere le modalità che appaiono più opportune per l'utilizzo del territorio. In tale contesto è evidente la stretta interrelazione tra attività antropiche e valenze ambientali. Nel merito va registrata la sempre più diffusa presa di coscienza della concezione di ambiente quale risorsa "tanto preziosa quanto limitata ed erodibile" e le conseguenti impostazioni delle politiche nazionali e comunitarie. Sia pure in ritardo rispetto ad altri stati europei, anche in Italia si è andata sviluppando una consistente e articolata normativa specificatamente orientata alla tutela dell'ambiente. Si ricorda, in particolare, quanto attiene la "difesa del suolo" e il conseguente avvio e sviluppo della pianificazione di bacino.

Considerando il tempo di vigenza relativamente breve di tale normativa, i risultati sinora raggiunti sono senz'altro eloquenti.

Secondo i dettami della L 183/89 si prospettano, per tale pianificazione, ulteriori e consistenti sviluppi. Nello specifico, dovrebbero entrare a far parte integrante delle valutazioni e conseguenti deduzioni di tale strumento tutte le diverse tipologie di rischi naturali, ivi comprese le loro possibili interazioni. La concezione di suolo quale ecosistema impone infatti una visione integrata e sistemica di tutti i possibili eventi calamitosi; visione che sappia simularne i possibili effetti attraverso scenari sia euristici che normativi, orientati sia alla previsione dei possibili danni sia al monitoraggio dell'efficacia dei provvedimenti adottati. Anche le concezioni sottese dalla Via e, più in generale, gli obiettivi di "sviluppo sostenibile" implicano una corretta ed efficace capacità di gestione del problema "rischi naturali". Si può quindi dire che il rischio idro-geologico costituisce uno degli assi portanti e uno dei punti nevralgici di tale questione. Esso infatti interessa ambiti territoriali estesi e, in questi, tutte le tipologie insediative e le conseguenti attività antropiche. Inoltre il suo accadimento è spesso causa di innesco di altri eventi calamitosi (frane, esondazioni, fuoriuscite di sostanze tossiche da impianti industriali o depositi interrati, ecc.). Ne risultano effetti indotti talvolta assai consistenti e poco prevedibili in via ordinaria, che rendono ulteriormente problematici gli interventi di protezione civile, specie nelle fasi di emergenza. Circa l'aspetto conoscitivo si deve purtroppo registrare un forte ritardo della ricerca scientifica su tale rischio per quanto attiene le diverse tipologie di vulnerabilità e i conseguenti danni attesi. Certamente un forte impulso hanno avuto attività volte a valutare la "pericolosità" (probabilità di accadimento di un evento calamitoso di data intensità e tempo di ritorno). Ne sono derivate esperienze di ricognizione e di elaborazione dei dati disponibili alle diverse scale (macrozonazione, microzonazione, effetti di sito), che hanno attivamente coinvolto varie componenti del mondo scientifico (ingegneri idraulici, geologi, geotecnici ecc.). Sono stati altresì prodotti sistemi di

catalogazione dei diversi eventi e archivi delle relative caratterizzazioni. Se la disamina per “tempi di ritorno” consente una visione univoca e rigorosamente scientifica di tali fenomeni, il patrimonio di informazioni derivante dall’analisi per “intensità” (scala pluviometrica) fornisce utili informazioni sul trend storico degli eventi alluvionali locali e sulle conseguenti propensioni al rischio. Per quanto riguarda i possibili effetti dell’evento alluvionale, la tipologia di esposto di riferimento, dapprima esclusiva e oggi comunque prevalente, è quella relativa ai singoli “manufatti”, sui quali si è indagato in termini di “vulnerabilità” (grado di risposta alle possibili sollecitazioni idrauliche). Ne è conseguito un progressivo avanzamento scientifico, volto a determinare il prevedibile comportamento delle diverse tipologie e caratterizzazioni strutturali dei manufatti.

In realtà un evento alluvionale determina danni sia diretti che indotti. Questi ultimi non riguardano i singoli manufatti, ma sono invece riferibili al più ampio quadro funzionale e sociale della realtà urbana e territoriale nei suoi differenti aspetti. Si passa pertanto al concetto di “vulnerabilità ‘sistemica’”.

Quest’ultima, in relazione alla tipologia di “danno temuto” presa in considerazione (vite umane, tutela dell’ambiente, attività economiche ecc.), trova sue più specifiche denominazioni e chiama in causa, in termini spesso assai differenziati, le diverse tipologie di esposto. In altri termini, la significatività di tali tipologie non è una caratteristica intrinseca delle stesse, ma varia a seconda del tipo di danno preso in considerazione. Situazione analoga vale per l’individuazione delle azioni e/o interventi di prevenzione e/o mitigazione più opportuni.

La capacità di risposta del sistema di governo locale costituisce invece la “vulnerabilità gestionale”, che dipende sia da fattori oggettivi (mezzi e risorse disponibili), che da aspetti normativi e istituzionali (compiti e modalità di intervento dei diversi soggetti). Ai fini della gestione del territorio è evidente l’importanza di poter effettuare simulazioni che chiamino in causa non solo i danni diretti, ma anche quelli indotti, nelle differenti tipologie; il tutto in relazione a ruoli e possibilità dei diversi organismi. Interessa altresì poter determinare le diverse priorità di intervento, considerando l’inevitabile limitatezza delle risorse disponibili. Tali esigenze portano ai Dss (Decision Support System), complessi e certamente specificati in termini di rispondenza alle specifiche situazioni locali. La disciplina urbanistica è chiamata in causa in modo particolare. A essa infatti fa riferimento lo studio dei sistemi urbani e territoriali, delle logiche funzionali e di sviluppo degli stessi, delle più specifiche analisi delle diverse componenti sociali economiche e ambientali. E sempre tale disciplina titolata al trasferimento delle sopraccitate elaborazioni e valutazioni negli strumenti propri della gestione del territorio (piani e programmi). Certamente occorre la convergenza organica di altre competenze (altre tipologie di rischio che possono essere indotte, sugli aspetti strutturali, su quelli modellistica, ecc).

Le citate e diffuse esigenze delle amministrazioni responsabili della messa in sicurezza del territorio trovano oggi uno stato di avanzamento della ricerca che, proprio sugli aspetti pianificatori e sistemici ha raggiunto uno sviluppo relativamente limitato e tuttora in corso di continuo aggiornamento, nel rispetto della normativa nazionale e regionale di riferimento.

## *b) INDIRIZZI PER L'ATTUAZIONE DEL PAI IN MATERIA URBANISTICA*

### *1. Premessa.*

Il bacino idrografico del fiume Po, istituito come bacino di rilievo nazionale ai sensi e per gli effetti dell’art. 14 della legge 19 maggio 1989, n. 183, attraverso la competente Autorità di Bacino, "di intesa con le Regioni", ha prodotto in questi ultimi anni una serie di importanti atti con l’obiettivo di "garantire un livello di sicurezza adeguato rispetto ai fenomeni di dissesto idraulico ed idrogeologico, il ripristino degli equilibri idrogeologici ed ambientali, la riqualificazione e la tutela delle caratteristiche del territorio e la programmazione degli usi del suolo".

Si fa riferimento al "Piano stralcio per la realizzazione degli interventi necessari al ripristino dell’assetto idraulico, alla eliminazione delle situazioni di dissesto idrogeologico e alla prevenzione dei rischi idrogeologici nonché per il ripristino delle aree di esondazione PS45" approvato il 10.05.1995, al

"Piano Stralcio delle Fasce Fluviali" approvato con DPCM il 24.07.1998, al "Piano Straordinario" approvato con Deliberazione del Comitato Istituzionale dell' Autorità di Bacino n. 14/99 il 26.10.1999, e in ultimo al "Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico" adottato dal Comitato Istituzionale dell' Autorità di Bacino con Deliberazione n. 18/2001 del 26.04.2001 e approvato con DPCM il 24.05.2001.

La legge 183/1989 individua, infatti, quale strumento di pianificazione il "piano di bacino", che "... ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo, e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo e la corretta utilizzazione delle acque, sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato" (art. 17, comma 1, L. n. 183/1989). Il piano di bacino, quindi, deve perseguire la finalità di difesa del suolo anche attraverso la costruzione di un quadro conoscitivo del sistema fisico del territorio e la definizione delle possibili utilizzazioni dello stesso stabilite negli strumenti urbanistici.

Al fine di perseguire gli obiettivi sopra delineati il piano di bacino avvia un processo in cui la struttura decisionale è formata dall'interazione di tutte le componenti politico-tecniche dei diversi livelli di pianificazione che, coinvolte nel processo decisionale potranno risolvere le problematiche connesse ad un uso sostenibile del territorio ed in particolare quelle legate ai rischi ambientali, condividendo le scelte da effettuare.

Il "Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico", adottato dal Comitato Istituzionale dell' Autorità di Bacino con Deliberazione n. 18/2001 del 26.04.2001 e approvato con DPCM il 24.05.2001, sollecita la verifica di compatibilità, da condurre da parte delle Amministrazioni locali, delle previsioni urbanistiche vigenti con l'effettivo stato di dissesto del territorio e, ove se ne verifichi la necessità, impone l'adeguamento degli strumenti urbanistici.

Al riguardo si precisa che, l'adeguamento obbligatorio degli strumenti urbanistici al PAI comporta anche l'adeguamento alle disposizioni dettate dal Piano Stralcio delle Fasce Fluviali che, per effetto dell'art. 9 della delibera di adozione del PAI, sono integrate e modificate dal PAI stesso.

Lo strumento urbanistico comunale, quindi, assume una caratteristica fondamentale all'interno della pianificazione di bacino: quella di essere il garante della sicurezza del territorio e degli abitati esistenti ed il promotore di corrette politiche di sviluppo. In quest'ottica il piano regolatore generale disponendo di più appropriati approfondimenti e studi di carattere geomorfologico-idrogeologico-idraulico, potrà incidere sulla pianificazione di bacino, modificandone ed integrandone i contenuti.

La Regione Piemonte, in considerazione di quanto sopra e della valenza che gli strumenti urbanistici comunali, redatti ai sensi della legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56 "Tutela ed uso del Suolo", assumono anche in materia di difesa del suolo e di sicurezza, ha ad oggi già fornito, con la D.G.R. n. 31-3749 del 6.8.2001, alcune prime indicazioni ed indirizzi alle Amministrazioni comunali.

La Giunta Regionale ha inteso con il suddetto atto dare il più ampio apporto collaborativo ai Comuni già nella fase propedeutica alle scelte urbanistiche, in particolare sugli studi geomorfologici, idrogeologici ed idraulici a supporto degli strumenti urbanistici, in accordo ai principi dettati dal PAI e agli indirizzi già formulati con la "Circolare P.G.R. 8 maggio 1996 n. 7/LAP - L.R. 5.12.1977, n. 56 e successive modifiche e integrazioni - Specifiche tecniche per l'elaborazione degli studi geologici a supporto degli strumenti urbanistici", e con la Nota Tecnica Esplicativa del dicembre 1999, anche al fine di addivenire all'approvazione delle varianti di adeguamento proposte dai Comuni nei 18 mesi indicati dal PAI, trascorsi i quali entreranno in vigore le normative vincolistiche sulle aree in dissesto.

## 2. *Ricadute del PAI in materia urbanistica.*

Come già in parte accennato nella premessa uno degli obiettivi del PAI al fine di perseguire la difesa del suolo è la costruzione di un quadro conoscitivo del sistema fisico del territorio e la corretta definizione delle possibili utilizzazioni dello stesso stabilite negli strumenti urbanistici.

Il PAI quindi avvia un processo, già sperimentato nella fase di approvazione dello stesso, che comporta la partecipazione e l'interazione delle azioni di Comuni e Province.

Ai Comuni impone, infatti, la verifica di compatibilità delle previsioni del proprio strumento urbanistico vigente con le condizioni del dissesto e del rischio esistenti sul territorio e, ove se ne verifichi la necessità, l'adeguamento dello stesso e, conseguentemente, la trasposizione degli studi svolti a scala locale nei contenuti del PAI; alle Province offre la possibilità di attuare il PAI introducendo nei Piani Territoriali Provinciali, mediante le intese di cui all'art. 57 del D.gls. n. 112/1998, contenuti ed approfondimenti di natura geomorfologia ed idraulica. Il dissesto individuato nei Piani Provinciali sarà trasferito nella cartografia del PAI.

I Comuni, nell'adeguamento degli strumenti urbanistici devono tenere conto che:

- a) per quanto riguarda le porzioni di territorio comprese nelle fasce fluviali A e B, le norme di riferimento sono quelle dettate dal PAI; tali norme d'uso non possono essere modificate dagli strumenti urbanistici ma devono essere recepite dagli stessi, fatte salve eventuali disposizioni più restrittive che si rilevassero necessarie a seguito delle indagini geomorfologiche e idrauliche svolte;
- b) per quanto riguarda le aree in dissesto indicate nella cartografia del PAI, le norme d'uso dettate dall'art.9 delle Norme di Attuazione a queste associate entreranno in vigore allo scadere dei 18 mesi individuati come periodo transitorio; tali norme d'uso, a seguito di studi di dettaglio condotti secondo gli standard e le procedure regionali di seguito descritte, potranno essere definite anche con scostamenti dalle indicazioni del PAI purché in sintonia con i criteri cautelativi dallo stesso PAI rappresentati.

In ultimo si sottolinea che i Comuni, ai sensi dell'art.18 comma 7 delle Norme di Attuazione del PAI, sono tenuti ad informare i soggetti attuatori delle previsioni dello strumento urbanistico sulle limitazioni dettate dall'art. 9 sulle aree in dissesto e sugli interventi prescritti per la loro messa in sicurezza. Sono inoltre tenuti ad inserire nel certificato di destinazione urbanistica anche i dati relativi alla classificazione del territorio in funzione del dissesto e a richiedere al soggetto attuatore la sottoscrizione di un atto liberatorio che escluda ogni responsabilità dell'amministrazione pubblica in ordine ad eventuali futuri danni a cose e a persone comunque derivanti dal dissesto segnalato.

### 3. *La verifica di compatibilità idraulica ed idrogeologica e la conseguente eventuale variante allo strumento urbanistico.*

Il PAI richiede la verifica di compatibilità idraulica ed idrogeologica delle previsioni degli strumenti urbanistici comunali vigenti con le effettive condizioni di dissesto del territorio e l'avvio da parte della Regione, entro 18 mesi dall'entrata in vigore del PAI, delle proposte di aggiornamento del quadro del dissesto del PAI risultanti dalle varianti urbanistiche di adeguamento.

Si precisa che l'adeguamento non significa una semplice riproposizione dei dissesti riportati sulla cartografia del PAI, che tra l'altro spesso non coincidono con i dissesti effettivi, ma una analisi attenta dello stato di fatto che può portare ad un quadro del dissesto diverso da quello proposto, con la conseguente necessità di modifica sia della cartografia del PAI sia delle previsioni urbanistiche, cartografiche e normative, vigenti.

A questo proposito occorre che i Comuni, al fine di contribuire all'interno del processo avviato dal PAI di formazione del quadro del dissesto dell'intero bacino del Fiume Po attraverso un'azione il più possibile unitaria sia sotto l'aspetto morfologico, che amministrativo, effettuino gli studi, le analisi e la verifica di compatibilità sull'intero territorio comunale e formino, ove risultasse necessario, le varianti urbanistiche di adeguamento.

La suddetta verifica di compatibilità effettuata alla scala locale, ove porti alla conoscenza di un quadro diverso da quello prospettato dal PAI ed ottenga la condivisione tecnica della Regione, sarà trasposta



nella banca dati dell' Autorità di Bacino e sostituirà il quadro conoscitivo del P AI con gli effetti normativi conseguenti.

Si ritiene, comunque, nei casi in cui le peculiarità dei territori lo permettano, che la verifica di compatibilità possa essere effettuata anche per le parti relative a particolari ambiti geografici. Ad esempio può essere in prima analisi verificata la compatibilità delle previsioni urbanistiche vigenti di una zona soggetta ad allagamenti situata lungo un' asta fluviale o un' area soggetta a movimenti franosi e conseguentemente essere modificato il quadro del dissesto rappresentato nel PAI e le previsioni urbanistiche vigenti.

Per quanto riguarda le indicazioni tecniche per la redazione della verifica di compatibilità e degli studi geomorfologici ed idraulici necessari, si rimanda ai documenti redatti dalle Direzioni regionali Servizi Tecnici di Prevenzione, Difesa del Suolo e opere Pubbliche (*cf. allegati n. 2 e 3 della D.G.R. 15 luglio 2002 n.45-6656 "Indirizzi per l'attuazione del PAI nel settore urbanistico"*).

E' importante sottolineare che tutti i comuni sono obbligati ad effettuare la verifica di compatibilità del proprio strumento urbanistico vigente, con l'esclusione:

- a) di quei Comuni che la Regione ha individuato con deliberazione G.R. n.63-5679 del 25.03.2002 come esonerati in quanto dotati di strumento urbanistico generale adeguato alle effettive condizioni di dissesto presenti sul territorio, elaborato in sintonia con i principi informativi del PAI ed in conformità alle indicazioni dettate con la Circolare PGR n. 7/LAP/96, fatti salvi gli eventuali perfezionamenti del quadro del dissesto conseguenti a verifiche ed approfondimenti geomorfologici resisi necessari a seguito della mosaicatura dei dissesti indicati dai piani regolatori, nonché per la correzione di imprecisioni di trasposizione dalla cartografia dei piani regolatori a quella del P AI;
- b) di quei Comuni che hanno uno strumento urbanistico, approvato successivamente alla data di adozione del provvedimento dell' Autorità di Bacino, elaborato in conformità alle indicazioni dettate con la Circolare PGR n. 7/LAP/96, ma non esplicitamente dichiarato in adeguamento al PAI nell'atto deliberativo di approvazione; per questi strumenti urbanistici la Regione ha in corso una verifica di compatibilità del quadro del dissesto rappresentato con i principi del PAI. Nel caso in cui gli esiti di tale verifica portassero a ritenere il piano regolatore compatibile con le indicazioni del PAI, il Comune sarà inserito nell'elenco dei Comuni esonerati dall'adeguamento di cui al precedente punto a), mentre, nel caso contrario, il Comune sarà tenuto ad effettuare la verifica di compatibilità ed il conseguente adeguamento dello strumento urbanistico.

La verifica di compatibilità potrà portare il Comune a ritenere:

- a) le previsioni del proprio strumento urbanistico vigente compatibili con le effettive condizioni di dissesto presenti sul territorio, verificate sulla base dello standard regionale individuato nella D.G.R. 31-3749 del 6 agosto 2001 (Circ. P.G.R. n. 7/LAP/96 e successiva N.T.E./99) e certificato negli elaborati tecnici necessari per tale verifica come specificatamente indicati negli allegati 2 e 3 della D.G.R. 15.07.2002 n.45-6656; in tale caso il Comune deve inviare la verifica di compatibilità alla Regione con le modalità di seguito delineate per ottenerne la validazione e la successiva trasposizione del quadro del dissesto all' interno della cartografia del PAI e richiedere l'esonero dall' adeguamento al P AI;
- b) le previsioni del proprio strumento urbanistico vigente non compatibili con le effettive condizioni di dissesto presenti sul territorio; in tale caso il Comune deve formare una variante allo strumento urbanistico vigente in adeguamento al PAI secondo le modalità ed i criteri che seguono dettati dalla Giunta regionale con deliberazione n .31-3749 del 6.08.2001.

#### 4. *Oggetto della verifica di compatibilità delle previsioni del P.R.G.C.*

La verifica della compatibilità idraulica e idrogeologica deve riguardare tutto il territorio comunale e, in particolare, deve indicare le misure da adottare ai fini di rendere compatibile le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti con lo stato dei dissesti presenti o potenziali.

Tale verifica, ai sensi dell'art.18 commi 2 e 3 delle Norme di attuazione del PAI, è effettuata con le seguenti modalità e contenuti:

- a) rilevazione e caratterizzazione dei fenomeni di dissesto idraulico e idrogeologico, attivi o potenziali che, sulla base delle risultanze dell'Elaborato 2 del PAI "Atlante dei rischi idraulici e idrogeologici – inventario dei centri abitati montani esposti al pericolo", ovvero sulla base di ulteriori accertamenti tecnici condotti in sede locale, interessano il territorio comunale, con particolare riferimento alle parti urbanizzate o soggette a previsioni di espansione urbanistica;
- b) delimitazione alla scala opportuna delle porzioni di territorio soggette a dissesti idraulici e idrogeologici, prendendo a riferimento quelle contenute nell'Elaborato 2 del PAI "Atlante dei rischi idraulici e idrogeologici – inventario dei centri abitati montani esposti al pericolo", in funzione delle risultanze degli accertamenti tecnici espressamente condotti di cui alla precedente lett.a);
- c) descrizione, con elaborati adeguati e di maggior dettaglio, riferiti all'ambito territoriale ritenuto significativo, delle interferenze tra lo stato del dissesto presente o potenziale rilevato secondo le modalità di cui alla precedente lett. a) e le previsioni del piano regolatore generale ancorché assoggettate a strumenti di attuazione;
- d) indicazioni delle misure da adottare ai fini di rendere compatibili le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti con lo stato dei dissesti presenti o potenziali, in relazione al loro grado di pericolosità, ai tempi necessari per gli interventi, agli oneri conseguenti.

Ai sensi dell'art.27 comma 3 e art.28 delle N.d.A. del PAI, in sede di adeguamento, lo strumento di pianificazione comunale può far coincidere i limiti delle fasce A, B, C così come riportati nelle tavole del PAI, con elementi fisici rilevabili alla scala di maggior dettaglio della cartografia del citato piano rispettandone comunque l'unitarietà. Gli elementi fisici devono essere esistenti, idonei ed adeguati a contenere i livelli idrici previsti e associati alla portata con tempo di ritorno di 200 anni, assunta dal PSFF e dal PAI quale "piena di riferimento" per la delimitazione della fascia B.

Nel caso di "limite di progetto della fascia B" tale limite coincide con il tracciato planimetrico delle opere di contenimento dei livelli idrici previsti dal PSFF e dal PAI approvate e/o eseguite dall'Autorità competente.

Ai sensi dell'art.39 delle N.d.A. del PAI, all'interno dei centri edificati, si applicano le norme del P.R.G.C. vigente; qualora all'interno dei centri edificati ricadano aree comprese all'interno delle fasce A e/o B, occorre valutare d'intesa con l'Autorità regionale o provinciale competente in materia urbanistica, le condizioni di rischio, prevedendo, qualora necessario, a modificare lo strumento urbanistico al fine di minimizzare tali condizioni di rischio. Nelle aree esterne ai centri edificati si applicano le norme previste dal PAI per le fasce A e B.

Per quanto riguarda gli ambiti posti all'interno della fascia C, dovranno obbligatoriamente rientrare nel Piano di protezione civile, redatto dall'Amministrazione Comunale ai sensi della Legge n.225/1992. Per i territori delimitati con segno grafico indicato come "limite di progetto tra la fascia B e la fascia C", fino alla avvenuta realizzazione delle opere di difesa e di riassetto finalizzate all'eliminazione e/o minimizzazione della pericolosità idrogeologica, sono ammessi gli interventi elencati rispettivamente nei territori compresi nella fascia B. A seguito dell'avvenuta realizzazione e collaudo delle opere di difesa e di riassetto saranno consentiti, oltre gli interventi sopraindicati, anche interventi di nuova costruzione (compresi gli ampliamenti), nel rispetto delle destinazioni d'uso indicate dal PRGC, e in condizioni di sicurezza idraulica ed idrogeologica. A tal fine dovrà essere predisposto apposito "cronoprogramma" degli interventi di sistemazione.

Ai sensi della circolare del P.G.R. 8.05.1996 n. 7/LAP, la determinazione della pericolosità geomorfologia acquista estrema importanza non solo in riferimento alle scelte del P.R.G.C., ma anche

nella definizione dei Piani Comunale di protezione civile. Tale determinazione comporta la zonizzazione (Carta di sintesi della pericolosità geomorfologia e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica) dell'intero territorio comunale per "aree omogenee" secondo le classi di idoneità all'utilizzazione urbanistica così definite:

Classe I: Porzioni di territorio dove le condizioni di pericolosità geomorfologia sono tali da non porre limitazioni alle scelte urbanistiche: gli interventi sia pubblici che privati sono di norma consentiti nel rispetto delle prescrizioni del D.M. 11.03.1988;

Classe II: Porzioni di territorio nelle quali le condizioni di moderata pericolosità geomorfologia possono essere agevolmente superate attraverso l'adozione ed il rispetto di modesti accorgimenti tecnici esplicitati a livello di norme di attuazione ispirare al D.M. 11.03.1988 e realizzate a livello di progetto esecutivo esclusivamente nell'ambito del singolo lotto edificatorio o dell'intorno significativo circostante. All'interno di tale classe è possibile prevedere eventuali suddivisioni qualora giustificate dalla presenza di differenti elementi di pericolosità geologica;

Classe III: Porzioni di territorio nelle quali gli elementi di pericolosità geomorfologia e di rischio, derivanti questi ultimi dalla urbanizzazione dell'area, sono tali da impedirne l'utilizzo qualora inedificate, richiedendo, viceversa, la previsione di interventi di riassetto territoriale a tutela del patrimonio esistente. All'interno di tale classe sono da prevedere ulteriori sottoclassi IIIa (territori inedificati), IIIb (territori edificati) e eventualmente IIIc (territori edificati con presenza di rischio non mitigabile attraverso la realizzazione di opere di difesa e nei quali non è proponibile un'ulteriore utilizzazione urbanistica neppure del patrimonio esistente);

Contestualmente con la verifica di compatibilità il Comune potrà aggiornare e modificare il quadro dei dissesti contenuto nel P.A.I.

Per gli eventuali approfondimenti si rimanda comunque alla normativa di settore nazionale e regionale ed in particolare:

- Circolare del P.G.R. 8.05.1996 n.7/LAP e relativa nota esplicativa
- Circolare del P.G.R. 8.10.1998 n 14/LAP/PET
- Circolare del P.G.R. 8.07.1999 n. 8/PET
- D.G.R. 6.08.2001 n. 31-3749
- D.G.R. 15.07.2002 n.45-6656
- Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI) approvato con DPCM il 24.05.2001;
- Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (PSFF) approvato con DPCM il 24.07.1998
- Piano stralcio per la realizzazione degli interventi necessari al ripristino dell'assetto idraulico, alla eliminazione delle situazioni di dissesto idrogeologico e alla prevenzione dei rischi idrogeologici nonché per il ripristino delle aree di esondazione (PS45), approvato il 10.05.1995.

## 2.2 INDIVIDUAZIONE DI AREE PER LE ATTIVITA' LEGATE ALLA LOGISTICA

### a) INTRODUZIONE

Il mondo del trasporto viene ormai considerato un settore produttivo a sé stante. Ha sue leggi di mercato (che l'internazionalizzazione ha reso più trasparenti e solide); una disciplina legislativa che, grazie alla spinta di Bruxelles, si va uniformando e affinando; un'industria di grande peso che gli fornisce i mezzi adatti alle varie modalità (navi, aerei, autocarri, treni, chiatte); ha, soprattutto, la capacità di produrre posti di lavoro e business.

In Francia (in Italia non esistono statistiche affidabili e sono pochissime le ricerche in materia) è stato calcolato che più del 10% dell'occupazione europea viene originato da aziende e servizi direttamente interessati al solo trasporto su strada: industria siderurgica, petrolifera, chimica, tessile, elettronica, automobilistica, componentistica, fabbricanti di pneumatici, concessionari, stazioni di servizio, autotrasportatori, assicurazioni, officine, scuole guida, costruttori di strade, autostrade, eccetera.

Secondo i calcoli della Confederazione generale italiana del traffico e dei trasporti (Confetra), uno dei pochissimi enti che oggi produce informazione in materia, l'effettiva operazione di trasporto origina un giro d'affari di non meno di 100 miliardi di Euro mentre la logistica (tutto quanto precede e segue il trasporto) ne fattura altri 100 miliardi di Euro circa.

I trasporti costituiscono uno dei fattori determinanti per lo sviluppo economico. Nell'Unione europea, il settore dei trasporti ha un giro d'affari annuo di circa 1.000 miliardi di euro, pari ad oltre il 10% del prodotto interno lordo, e dà lavoro a più di dieci milioni di persone. Dal 1970 al 2000, il trasporto passeggeri (in termini di passeggeri/km) è cresciuto del 126%, quello delle merci (in termini di tonnellate/km) è cresciuto del 120%. Si prevede che, nei prossimi decenni, la mobilità di persone e merci sia destinata ad un ulteriore aumento.

In modo particolare perché in questi ultimi anni il processo di delocalizzazione produttiva, verso aree caratterizzate da minor costo del lavoro, fisco più leggero e meno burocrazia, ha assunto proporzioni tali da creare una massa di nuovi bisogni di trasporto.

Questa continua crescita non è però priva di conseguenze negative, che si manifestano in termini di impatti ambientali, economici e sociali. Soprattutto gli impatti ambientali stanno assumendo una rilevanza sempre maggiore, per i danni che provocano alla salute umana, agli ecosistemi e al paesaggio. Si tratta di impatti che agiscono non solo a livello locale, ma anche a livello globale: nell'Unione europea, il settore dei trasporti è responsabile del 35% dei consumi energetici e del 20% delle emissioni di gas serra.

Proprio perché gli impatti della mobilità producono effetti globali, le strategie per rendere sostenibile il sistema dei trasporti devono trovare una efficace formulazione a livello sovranazionale. Peraltro, il sistema dei trasporti assolve ad una funzione fondamentale nel processo di crescente integrazione economica e sociale dei vari Paesi. In questo quadro, l'Unione europea viene ad assumere un duplice essenziale ruolo:

- deve promuovere la realizzazione delle infrastrutture di trasporto di importanza transeuropea, l'interoperabilità delle diverse reti nazionali, l'apertura dei mercati e l'armonizzazione delle normative. Si tratta, in altre parole, di favorire la libera circolazione delle persone e delle merci all'interno del continente, quanto mai importante nell'epoca della globalizzazione e dell'economia *just-in-time*;
- deve definire gli indirizzi e le linee guida secondo cui devono muoversi gli Stati membri e, all'interno di essi, gli enti locali. Se la strategia deve essere globale, sono però poche le azioni per la sua attuazione che spettano direttamente alla stessa Unione europea; per il principio di sussidiarietà, la maggior parte delle azioni compete al livello nazionale e al livello locale, perché locali sono le

cause dei suddetti impatti globali. All'Unione europea spetta la definizione di una strategia comune di riferimento, che permetta di coordinare le azioni dei diversi livelli territoriali, massimizzandone le sinergie e minimizzandone la conflittualità.

Si tratta, in altre parole, di programmare gli interventi sul sistema dei trasporti secondo una logica di ottimizzazione, con l'obiettivo di far fronte alla domanda di mobilità garantendo al contempo il rispetto dei principi di sostenibilità.

b) *I PROGRAMMI DELLA REGIONE PIEMONTE E S.L.A.L.A.*

Recentemente è stata approvata la legge regionale 27 febbraio 2008, n.8 nella quale la Regione:

1. nell'ambito delle proprie competenze, promuove la crescita socioeconomica del territorio nel rispetto dei sistemi ambientali, provvede alla programmazione degli interventi volti a favorire l'integrazione dei sistemi di trasporto e lo sviluppo della logistica regionale, anche a sostegno delle attività produttive, perseguendo la creazione e la valorizzazione di nuove forme di lavoro qualificato e stabile.
2. riconosce carattere di strategicità e di priorità alle infrastrutture di trasporto delle merci, alle piattaforme logistiche, alle opere ad esse connesse ed alle attività al servizio del settore logistico, in considerazione delle possibilità di sviluppo socioeconomico, nonché di servizi ai cittadini ed alle imprese che possono derivare dalla presenza sul territorio regionale di reti di comunicazione di interesse europeo, di infrastrutture intermodali di rilevanza internazionale e di servizi innovativi in esse insediati.

Nell'ambito di tali finalità e, coerentemente alle indicazioni dell'Unione europea in materia di trasporti e di inserimento funzionale nelle reti transeuropee di trasporto, delle infrastrutture di trasporto delle merci e delle connesse attività di servizio, nonché alle previsioni del piano generale dei trasporti e della logistica e del piano regionale dei trasporti, la Regione, di concerto con le province e gli enti territoriali interessati, provvede alla programmazione degli interventi relativi agli interporti ed alla logistica.

Pertanto la programmazione regionale è svolta attraverso l'elaborazione del piano regionale della logistica e del documento degli interventi e delle priorità.

Per assicurare lo sviluppo di interporti, piattaforme logistiche e centri merci connessi e coordinati con le attività dei porti liguri e dei territori contermini, la Regione, anche d'intesa con altre regioni, può partecipare ad uno o più enti od organismi preposti allo studio ed alla promozione delle infrastrutture indispensabili per la realizzazione di un sistema logistico integrato interregionale. La Regione partecipa a tali enti od organismi tramite Finpiemonte Partecipazioni s.p.a., nella quale sono trasferite la proprietà delle partecipazioni regionali attualmente detenute nelle società operanti nei settori sopraindicati. Tra tali proprietà figura anche la società S.L.A.L.A. s.r.l.

c) *IL MASTER PLAN*

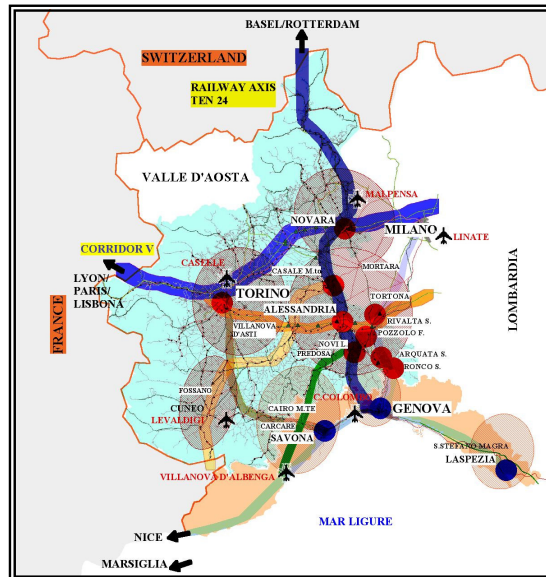
La Regione Piemonte ha affidato a S.L.A.L.A. s.r.l. l'incarico per lo svolgimento dell'attività di studio, ricerca, progettazioni relativamente ad interventi infrastrutturali logistici.

In tale ottica la S.L.A.L.A. s.r.l. ha predisposto un documento denominato "Programma integrato Master Plan della logistica del Nord-Ovest" (in seguito semplicemente Master Plan) finalizzato a:

- **costituire il quadro di riferimento** per lo svolgimento delle funzioni regionali in materia di logistica, interporti, infrastrutture per il trasporto e l'intermodalità delle merci;
- **affrontare il tema dello sviluppo del sistema portuale/retroportuale** con particolare riferimento, in termini prioritari, alle aree Alessandrino/Valbormida, relazionate in successione con le aree del Nord attraverso il nodo di Novara, con le aree centro-padane e con l'area Torinese;

- **approfondire l'analisi territoriale**, tenendo conto delle proposte di realizzazione elaborate dai vari soggetti interessati (Traforo Turchino, Castellazzo, Interporto Rivalta ed altre eventuali iniziative in itinere) e ricadenti nell'area definita come Piattaforma logistica del Nord-Ovest anche nel Piano Nazionale della Logistica, approvato dal CIPE il 22 Marzo 2006;
- **verificare ed eventualmente emendare ed affinare**, anche in riferimento ad un coordinamento ed armonizzazione a scala regionale, le varie proposte puntuali sul territorio predisposte dai vari soggetti interessati, di natura pubblica e privata;
- **elaborare una proposta operativa** di pianificazione e programmazione concernente aree ed infrastrutture, con relative priorità, tempistiche realizzative e relativa sostenibilità economico-finanziaria, riferita all'individuazione delle risorse, dei soggetti finanziatori e delle possibili partnership pubblico privato;
- **integrare l'indagine sullo stato del sistema infrastrutturale** con analisi valutazioni e stime sui traffici al fine di determinare il fabbisogno di accessibilità/connettività di reti in relazione alle realtà e servizi già operanti;
- **correlare le attività** oggetto studio con i documenti di programmazione regionale già definiti ed in corso di redazione;
- **sviluppare l'analisi dei sistemi informatici e telematici in uso** presso gli operatori delle diverse filiere logistiche (domanda e offerta), nonché presso gli Enti interessati e componenti in materia, finalizzata a garantire la piena funzionalità e fruibilità della prevista piattaforma di sistema.

Figura 1: i corridoi Ten n.5 e n.24



Il Master Plan si configura come un programma integrato, con allegati studi di fattibilità relativi alle opere pubbliche o di interesse pubblico in esso contenute e, in particolare, contiene analisi puntuali di ogni intervento di natura pubblica, privata o mista, finalizzato a realizzare e implementare le infrastrutture logistiche.

La macroarea logistica di riferimento prende in considerazione il territorio compreso tra le Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia, ed in particolare le Province di Alessandria, Novara, Torino, Asti, Cuneo, Genova, Savona, La Spezia, Pavia, Verbanco-Cusio-Ossola e si colloca, sotto il profilo territoriale, in una posizione strategica, favorita dalle tendenze evolutive in atto, in relazione al rafforzamento delle due principali dorsali di sviluppo continentali.

Tali dorsali, lungo le quali già attualmente si collocano le principali attività economiche e produttive dell'Europa, sono costituite da:

- 1 sistema continuo che va dall'Inghilterra del sud alla Pianura Padana, denominato "Banane Bleue"

2 sistema che si colloca sull'asse meridionale dalla Catalogna alla Pianura Padana, denominato "Arc Latin"

I corridoi (costituenti la rete di trasporto transeuropea Ten-t individuata dalla Unione Europea) che interessano la Macroarea Logistica di riferimento sono due:

- il Corridoio 5 con andamento ovest est collega Lisbona a Kiev.
- il Corridoio 24 indicato come l'Asse dei due mari (Ten 24), ha andamento sud nord, collega il porto di Genova, Savona e La Spezia (Arco Ligure) con Rotterdam (Nord Europa).

Dall'analisi delle ricerche e studi effettuati è possibile sintetizzare i seguenti risultati.

1. Il mercato internazionale dell'area ligure-piemontese, ricostruito attraverso l'analisi del valore economico dei flussi in import – export (relativi all'anno 2004) per categoria merceologica, provenienti/destinati sui cinque continenti, con una particolare focalizzazione sui prodotti dell'industria manifatturiera, a livello di sottosezioni di attività economica, e sui prodotti agro-alimentari, è ancora in misura prevalente quello europeo, che mediamente rappresenta l'80% delle export Piemontese ed il 63% di quello ligure. L'area di studio presenta forti criticità di accessibilità che compromettono la produttività e la competitività delle imprese.
2. Il Piemonte offre la possibilità di individuare "Aree per la logistica" nelle province di Novara, Torino (diretrice Orbassano-Villanova d'Asti), Cuneo (diretrice Cuneo-Fossano-Alba) e soprattutto Alessandria (diretrice Arquata-Rivalta-Tortona-Alessandria con estensione Casale Monferrato e Occimiano) favorevolmente posta lungo il corridoio 24 dell'Unione Europea.
3. La Provincia di Alessandria è attraversata dai più importanti assi stradali e ferroviari, dai poli e dai nodi che strutturano la rete di trasporto su ferro e su gomma il cui reticolo costituisce la base di collegamento infrastrutturale con Torino, Novara ed i porti liguri di Genova, La Spezia e Savona. In particolare la rete autostradale è pari ad un quarto di quella relativa a tutto il territorio piemontese, ed i vari tratti risultano interessati da un traffico al limite della criticità in quanto il valore limite di 2200 veicoli/ora, indicato da Autostrade per l'Italia S.p.A. quale valore medio di riferimento per il traffico autostradale, risulta abbondantemente superato. L'incremento del traffico veicolare (sia leggero che pesante) nel periodo 2001-2004 è stato pari a circa il 10% su ogni tratta analizzata.
4. Le linee di valico appenninico (linea storica ed indiretta di Giovi, linea succursale e diretta dei Giovi, linea Voltri-Ovada-Alessandria) rappresentano, allo stato attuale, l'unica possibilità di collegamento ferroviario tra i porti liguri (Genova, Voltri, Vado) e l'alessandrino. L'analisi effettuata mette in evidenza la possibilità di incrementare i volumi di traffico sulle tre linee di valico, sebbene non sia possibile darne, al momento, una valutazione quantitativa accurata.

Il Master Plan mette in evidenza la necessità di agire su tre fronti congiuntamente:

1. L'ampliamento dell'"ambito di interesse portuale" del Sistema. Il Sistema dei porti liguri, inclusivo degli ambiti di Genova, di Savona e di La Spezia, oltre che dei terminali della Valle Bormida, di Alessandria, Novi Ligure, Pozzolo Formigaro e Tortona, rappresenta l'unica vera opportunità di alimentazione dell'Europa dal Mediterraneo italiano attraverso il Corridoio 24. Il loro collegamento con le aree di Casale Monferrato, di Novara e con la stessa Cargo City di Malpensa garantisce un forte momento di coesione che deve essere valorizzato. L'inadeguata progettazione, realizzazione e regolazione di queste infrastrutture, ma specialmente l'insufficiente promozione di servizi di connessione continuerà a perpetrare conseguenze negative in termini di competitività per il nostro Paese. Anzitutto occorre realizzare un sistema portuale esteso in grado di accogliere quantità massive di traffico stoccandole nei terminali "inland" (o "secchi"). In sostanza il Porto di Genova – l'unico che pare realisticamente possa costituire una base alimentativa di traffico europeo – con i porti di Savona e di La Spezia va unito ai retroporti per individuare ambiti portuali di stoccaggio molto più ampi, con forti contenuti ferroviari, e servizi di navetta interni dedicati.

2. Intervenire con urgenza su alcune minori infrastrutture ferroviarie esistenti per migliorarne l'efficienza. Ma specialmente occorre attivare il Corridoio 24 a sud prima che esso sia operativo a nord: ciò che produrrebbe conseguenze devastanti per il sistema Paese. Il che significa che il Terzo valico rappresenta l'infrastruttura davvero di rilevanza nazionale da realizzare utilizzando gli strumenti oggi messi a disposizione dall'ordinamento comunitario. Senza il terzo valico il sistema di Genova non riesce ad essere competitivo e l'intero progetto di competitività fallisce.
3. E' indispensabile garantire l'assoluta efficienza nei collegamenti ferroviari di alimentazione del sistema genovese con il mercato svizzero, bavarese e del centro Europa.

Il Master Plan, inoltre, fornisce una proposta operativa di pianificazione e programmazione concernente aree ed infrastrutture, con indicazione delle relative priorità, tempistiche realizzative e relativa sostenibilità economico-finanziaria.

In base alle tipologie d'intervento, al cronoprogramma delle opere, all'ammissibilità delle stesse con specifico riferimento agli strumenti urbanistici comunali e di area vasta, ai documenti di Programmazione Economica ed Ambientale nonché alla capacità di alimentazione del retroporto alessandrino, determinata dalle infrastrutture ferroviarie esistenti e/o in progetto, gli interventi sono stati articolati facendo riferimento a 3 fasi attuative:

- Fase 1: sono compresi gli interventi, le infrastrutture e le azioni, relative ad aree consolidate (attività già esistenti es. interporti di Rivalta e Arquata Scrivia ecc.), di completamento (Bozzolo Formigaro, logistica Gavio ecc.), di nuovo impianto (Ronco Scrivia, Alessandria PLA) e di trasformazione (Savona e valle Bormida), conformi con gli strumenti urbanistici vigenti sia comunali che di area vasta (con valenze territoriali e paesistiche) e con buona accessibilità ferroviaria e autostradale (accessibilità esistente o in progetto 3° Valico).
- Fase 2: sono compresi gli specifici interventi di nuovo impianto proposti dai Comuni di Novi Ligure, Pozzolo Formigaro, Casale Monferrato, Occimiano che allo stato attuale risultano conformi agli strumenti urbanistici di area vasta, ma non risultano conformi agli strumenti urbanistici comunali. Per tali interventi il Master Plan, in quanto Programma Integrato (L.R. 18/96), si potrà corredare, in una fase successiva, delle opportune documentazioni propedeutiche e finalizzate a consentire la contestuale approvazione di tutte le varianti relative ai Piani Regolatori dei Comuni.
- Fase 3: sono compresi gli interventi (Sviluppo nodo portuale di Genova -Traforo Turchino) che allo stato attuale risultano non conformi agli strumenti urbanistici sia di area vasta (con valenze territoriali e paesistiche) che comunali. Tali interventi necessitano ancora di approfondimenti e studi in quanto non è ancora possibile definire la loro esatta localizzazione sul territorio. Inoltre la loro attivazione è propedeutica alla realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie in grado di alimentare e di giustificare questa od altre eventuali piattaforme in progetto.

Per quanto riguarda l'intervento segnalato nel comune di Casale Monferrato (individuato come C2.2), consistente nella realizzazione di un nuovo centro intermodale e polo logistico, l'obiettivo che si intende raggiungere

- sviluppo dell'area industriale e del polo logistico funzionale al miglioramento dell'immagine e alla riqualificazione dell'identità economica del Casalese;
- realizzazione del raccordo ferroviario quale elemento di collegamento con il territorio circostante e con i corridoi internazionali, in una visione di integrazione ed interazione con il trasporto merci e passeggeri sull'intero territorio casalese;
- proseguimento dei lavori di raddoppio della tratta ferroviaria Casale – Vercelli, su cui in parte si è già lavorato, per consentire maggiore fluidità di spostamento verso Vercelli (in direzione Milano) e verso la Lombardia



d) *IL NUOVO CENTRO INTERMODALE E POLO LOGISTICO CASALESE*

**Inquadramento geografico e viabilistico**

Il territorio comunale di Casale Monferrato risulta ubicato in posizione strategica in relazione agli scambi intermodali del Nord Ovest con la presenza dei seguenti collegamenti stradali e ferroviari:

- asse autostradale rappresentato dalla A26 Voltri – Arona (direzione N-S)
- linea ferroviaria Casale – Alessandria (direzione SE)
- linea ferroviaria Casale – Asti (direzione SW)
- linea ferroviaria Casale – Vercelli (direzione N)
- linea ferroviaria Casale – Chivasso – Torino (direzione W)
- linea ferroviaria Casale – Milano (direzione NE)
- i collegamenti principali provinciali, come ad es. la SP 55 Casale – Valenza, la SS 31 Casale – Alessandria, la SS 457 Casale - Asti

La loro presenza rappresenta già un enorme potenziale di interscambio multimodale che vede il territorio Casalese porsi, effettivamente, come importante crocevia. La previsione della realizzazione dei grandi collegamenti europei quali il corridoio 24 ed il corridoio 5 conferisce al comune di Casale Monferrato una importanza veramente strategica, tale da giustificare in pieno la esigenza della ricerca e localizzazione di una nuova area industriale da destinarsi a polo logistico ad integrazione delle aree già presenti sul territorio, queste caratterizzate da indici di saturità prossimi al 100% e, comunque, ampiamente insufficienti a far fronte alla nuova ed immediata domanda che il mercato offrirà a breve – medio termine.

L'area ritenuta più idonea, tra le varie possibili, per la localizzazione di un polo logistico nel territorio casalese è stata identificata in prossimità alla autostrada A26 in corrispondenza dell'uscita Casale Sud, ed è delimitata dal perimetro sostanzialmente costituito dalla strada Valenza, dal rilevato autostradale A26, dalla linea ferroviaria Casale-Valenza-Alessandria, dal Torrente Rotaldo.

L'area, per dimensioni, conformazione ed ubicazione, sembra, in effetti, garantire il soddisfacimento dei principali requisiti di fattibilità per la realizzazione di un nuovo polo logistico, in particolare:

- estensione di superficie: l'area in oggetto è caratterizzata da una superficie territoriale di c.a. 2.000.000 mq
- conformazione geometrica: la forma approssimativamente rettangolare con lato inferiore comunque nell'intorno dei 1.000 m. consente una adeguata distribuzione degli spazi e la possibilità di previsione di realizzazione in lotti
- vicinanza alle principali vie di comunicazione: l'area in oggetto risulta compresa tra la autostrada A26 che la delimita ad Ovest, la SP55 che la delimita a Nord, la ferrovia Casale – Alessandria che la delimita a Sud, mentre il limite orientale è costituito dalla fascia di esondazione del torrente Rotaldo, confine comunale tra Casale Monferrato e Borgo San Martino. La presenza delle grandi tracce stradali rende l'area immediatamente e facilmente raggiungibile per il trasporto su gomma; la linea ferroviaria consente la possibilità di previsione di un raccordo con scalo ferroviario.
- decentramento rispetto alle aree residenziali: la parte di territorio comunale posto ad est dell'autostrada A26 risulta quasi completamente agricolo e caratterizzato da una presenza abitativa molto sporadica. Il centro della città si trova ad Ovest rispetto all'autostrada e non verrebbe "condizionato" dalla presenza di un eventuale polo logistico sia per quanto concerne la percezione visiva che per quanto riguarda l'appesantimento del traffico, questo limitato unicamente all'uscita Casale Sud dall'autostrada A26.

- altimetria regolare: l'area si presenta pressoché pianeggiante con scarti altimetrici contenuti nell'intorno di c.a. 2 di metri in senso trasversale (direzione S-N) e c.a. quattro metri in senso longitudinale (direzione W-E). La pendenza altimetrica dominante è rilevata con direzione SE-NW (decremento verso NW).

La rappresentazione fotografica (figura 2) seguente identifica l'area oggetto di studio



La disamina di tale fotografia porta in evidenza la presenza di una strada comunale che attraversa l'area in senso trasversale con direzione N-S e che contribuisce ad identificare una possibile suddivisione funzionale dell'intera superficie in due possibili ambiti di realizzazione distinti.

### **Criteri di valutazione della fattibilità dell'intervento**

Il riscontro visivo di dettaglio effettuato sull'area in oggetto (vedasi documentazione grafica allegata) ha permesso di verificare le caratteristiche salienti della zona e le relative problematiche da affrontare e risolvere per la successiva adozione del progetto preliminare di variante del P.R.G.C..

A fronte delle caratteristiche di assoluta positività, elencate in precedenza, vanno sottolineati alcuni aspetti che comportano una attenta valutazione e risultano molto vincolanti, ed in particolare la presenza di:

- a) caseggiati abitati, fortunatamente collocati a ridosso delle vie di comunicazione esistenti (strade comunali e linea ferroviaria), pur non rappresentando un eccessivo problema per la individuazione e delimitazione del nuovo polo logistico, rappresentano, di fatto, un vincolo il cui rispetto e mantenimento, devono necessariamente essere garantiti. La presenza dei fabbricati attualmente esistenti in prossimità della linea ferroviaria costituisce ostacolo materiale alla possibilità di ampliamento della stessa e, in particolare, alla possibilità di collocamento di un nuovo binario e di

un fascio di binari per lo scalo ferroviario nel nuovo polo logistico. Tale aspetto influisce in modo determinante soprattutto sulla natura e tipologia del raccordo ferroviario a servizio del nuovo polo logistico, raccordo che risulta di vitale importanza sia in relazione alla necessità di sfruttamento a pieno delle possibilità di interscambio che la presenza del tracciato ferroviario Casale – Alessandria offre, sia in relazione alla esigenza di promuovere in misura massima possibile il trasporto su rotaia e, conseguentemente, alleggerire i carichi viaggianti su gomma, maggiormente inquinanti, disagiati per la comunità e, soprattutto, potenzialmente congestionanti per il traffico locale. Alla luce delle considerazioni precedenti sembrerebbe più indicata l'eventualità di un raccordo in linea con fascio di binari in scalo ferroviario direzionato ortogonalmente alla linea Casale Alessandria.

b) reticolo idrografico superficiale esistente impone il rispetto delle attuali posizioni soprattutto per quanto concerne le acque pubbliche. Le principali aste identificabili, al di là dei semplici canali di irrigazione derivati, sono:

- *canale Mellana*: corre parallelamente alla S.P. 55, con direzione NW-SE, rispetto a questa distante c.a. 80 m., ed occupa, all'interno dell'area oggetto di studio, un tratto del proprio sviluppo di lunghezza pari a c.a. 1.600 m.; si tratta di un canale di irrigazione di rilevante importanza, derivato dal canale Lanza, effluente dal fiume Po a Ovest rispetto a Casale Monferrato. L'importanza attribuibile alla funzione irrigua del canale Mellana costituisce vincolo da rispettare nella progettazione del polo logistico.
- *torrente Gattola*: occupa un tratto di lunghezza pari a c.a. 630 m. con direzione E-W per poi piegare con direzione N in adiacenza alla strada comunale alle cascine dei Rossi per altri 280 m.; il torrente costituisce affluente del torrente Rotaldo e, dopo la confluenza alimenta il fiume Po. Trattandosi di acqua pubblica il torrente Gattola rappresenta un vincolo che deve necessariamente essere rispettato.
- *rio Gattolero*: ha andamento irregolarmente verso NE ed occupa trasversalmente l'area oggetto di studio nella sua porzione orientale. Il particolare percorso e l'utilizzo che ne viene fatto in termini di ricettore fognario delle abitazioni ed aziende limitrofe, obbligano la valutazione dell'eventuale spostamento/deviazione/copertura con nuovo tracciato parallelo alla strada vicinale della Cerca, come evidenziato negli elaborati grafici di progetto allegati alla presente relazione.
- *Torrente Rotaldo*: rappresenta il confine comunale orientale tra Casale Monferrato e Borgo San Martino e non risulta interessato dalla trasformazione del territorio in seguito alla realizzazione del polo logistico. La delimitazione dell'area oggetto di studio nella parte orientale, così come espressa nella rappresentazione fotografica sopra riportata, è stata determinata salvaguardando la fascia di rispetto ai fini edificatori costituita dall'area di esondabilità del torrente Rotaldo.

La viabilità ordinaria su gomma risulta già ben distribuita ed il "semplice" adeguamento delle vie di comunicazione esistenti, in particolare SP 55, la strada comunale "alle cascine dei Rossi", la strada vicinale "dei Rossi", la strada vicinale "della Cerca", garantisce l'idonea potenzialità di ottimale sfruttamento.

In particolare occorrerà prevedere l'allargamento della strada comunale "alle cascine dei Rossi" con direzione N-S, l'adeguamento della vicinale dei Rossi, la realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza dell'incrocio tra la SP 55 e la vicinale della Cerca ed una nuova rotatoria sulla SP 55 per favorire l'ingresso all'area adibita a terminal container. La strada vicinale della Cerca verrebbe soppressa risultando, di fatto, garantito l'accesso a tutte le abitazioni presenti dalle rimanenti strade esistenti ed opportunamente adeguate.

### **Descrizione dei principali criteri organizzative dell'area**

In base al progetto di fattibilità redatto dall'ing. Marcello Cignoli, i principali criteri organizzativi dell'area dovranno tener conto di:

- la particolare vicinanza alla tratta autostradale A26 conferisce all'area caratteristica di importante valore commerciale, soprattutto per quanto concerne gli stabilimenti logistici collocabili nell'ambito della zona di visibilità dall'autostrada;
- considerate le caratteristiche fisiche del fascio di binari di presa e consegna (lunghezza pari a circa m. 1000 con possibilità di derivazioni singole ai vari magazzini), si ritiene opportuno che il raccordo ferroviario sia individuato nella parte estrema orientale dell'area, là dove, in particolare, risultano meno densi gli ostacoli "fisici" alla derivazione del nuovo fascio di binari dalla linea ferroviaria esistente, quali viabilità ordinaria, infrastrutture ed abitazioni;
- prevedere un'area sistemata a piazzale da destinarsi a eventuale terminal per containers di superficie pari a c.a. 600.000 mq. Il terminal risulterebbe, inoltre, dotato di accesso carraio dalla SP 55, con realizzazione di una nuova rotatoria per agevolare la fruizione della area adibita a terminal e la circolazione locale;
- il polo logistico può essere realizzato in fasi di intervento successive la cui contemporaneità o meno dipende dalla effettiva domanda e dalle effettive esigenze e modalità di gestione. In particolare l'area posta nella parte ad est della strada comunale alle cascine dei Rossi può inglobare anche la realizzazione di più lotti funzionali con possibilità di insediamento di magazzini a gestione mista "ferro - gomma" e, pertanto, con stacchi di binari dei fasci di presa e consegna del nuovo scalo ferroviario. La parte ad ovest di tale viabilità, invece, può essere destinata ad ospitare fabbricati vari di attività, depositi/magazzini che non necessitano il collegamento diretto con i binari.

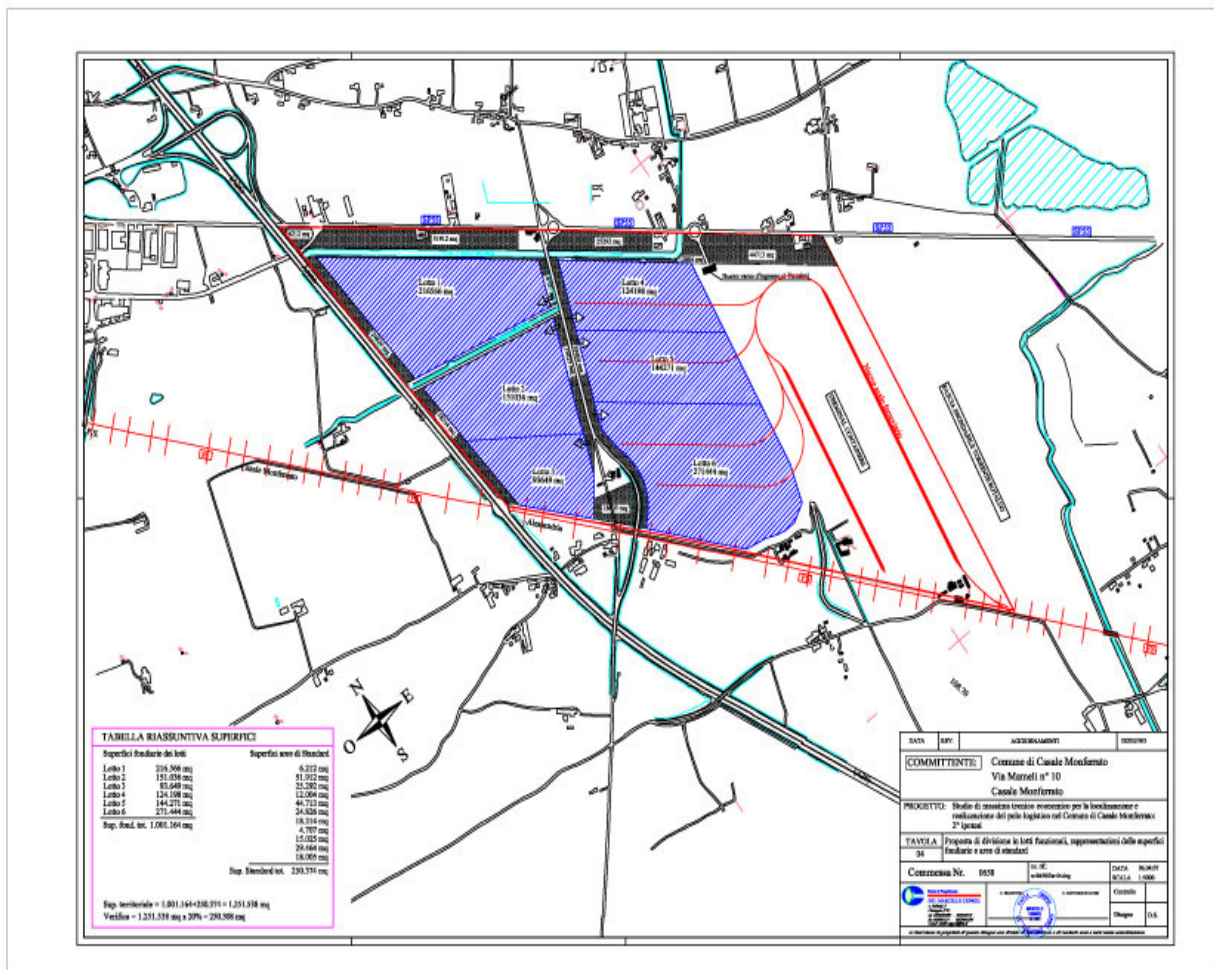


Figura 3: schema studio fattibilità organizzazione nuova area logistica e scalo ferroviario



**Principali problematiche da affrontare nella successiva fase del progetto preliminare della variante di P.R.G.C.**

Gli ambiti principali di approfondimento degli aspetti progettuali dell'iniziativa, sia nell'ipotesi di realizzazione della fase 1 (polo logistico), sia nell'ipotesi di realizzazione dell'intervento completo (comprensivo del raccordo e dello scalo ferroviario (fase 1 + fase 2)), possono essere schematizzati con l'elenco seguente:

- Valutazione urbanistica: occorrerà dotare lo strumento urbanistico comunale (P.R.G.C.) di apposita variante che preveda la trasformazione dell'attuale destinazione d'utilizzo da agricola ad industriale, valutando opportunamente il dimensionamento delle aree da inserire.
- Studio geologico dell'area: occorrerà una completa caratterizzazione geologica dei terreni in sito con sondaggi finalizzati alla determinazione univoca dei parametri geotecnici utili alle successive progettazioni esecutive strutturali.
- Valutazione Ambientale Strategica (VAS): in modo da poter "pesare" l'effettivo impatto dell'intervento nei confronti del contesto locale e sovralocale e, di conseguenza, prevedere gli interventi occorrenti finalizzati alla attenuazione di tale impatto (riassetto della rete idrografica, interventi di adeguamento infrastrutturale del traffico, dei sottoservizi, opere di urbanizzazione primaria e secondaria, interventi di corretto inserimento ambientale, ecc.).