

Deliberazione della Giunta Regionale 29 settembre 2014, n. 12-358

Valutazioni di competenza regionale ex artt.166,167,168 c.4 ,170,171,182 e seguenti D.lgs 163/06 e art.18 l.r.40/98 e smi relativamente al Nuovo Collegamento Ferroviario Torino Lione, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano- Progetto Definitivo di 1^a fase e risoluzione delle interferenze- Progetti Definitivi di rilocalizzazione di Autoporto Sitaf e della Pista di Guida Sicura (CUP C11J05000030001).

A relazione degli Assessori Valmaggia, Balocco:

Richiamati i momenti salienti del lungo percorso storico del progetto riportati in DGR 29 aprile 2011, n. 18-1954 a cui va aggiunto il 1° agosto 2014: data di entrata in vigore della Legge dello Stato di ratifica del trattato internazionale tra Italia e Francia già siglato il 30 gennaio 2012 tra il viceministro alle Infrastrutture Mario Ciaccia ed il segretario di Stato ai Trasporti francese Thierry Mariani con cui viene ridefinito il percorso per realizzare il tunnel di base di 57 chilometri e le due stazioni internazionali di Susa e Saint-Jean-de-Maurienne, più le interconnessioni con le rispettive linee storiche,

si premette che il progetto di Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, parte comune italo-francese, è stato inquadrato nell'ambito del programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale approvato fin dal 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche (P.I.S.) approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 con delibera n. 121 CIPE e, il progetto è stato annualmente confermato nell' Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (D.E.F.): con la Deliberazione 136 del 21 Dicembre 2012 il CIPE ha approvato l'aggiornamento del P.I.S. costituente il X Allegato Infrastrutture al D.E.F. e, ultimamente, nella seduta del 1° agosto 2014 ha espresso parere favorevole sull'XI Allegato Infrastrutture al D.E.F..

Il collegamento della Nuova Linea Torino Lione comporta una "sezione internazionale" tra Saint-Didier-de-la-Tour e il Nodo ferroviario di Torino.

La sezione internazionale si compone di tre parti:

- parte francese, tra i dintorni di Saint-Didier-de-la-Tour e i dintorni di Montmelian;
- parte comune italo-francese, tra i dintorni di Montmelian in Francia e di Chiusa S. Michele in Italia;
- parte italiana, dai dintorni di Chiusa S. Michele al nodo di Torino.

Per definizione data nell'accordo italo-francese, si intende per «sezione transfrontaliera» la sezione della parte comune compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa - Bussoleno in Italia.

Oggetto del presente atto è il progetto di competenza LTF della nuova linea ferroviaria compresa tra il confine di Stato e la piana di Susa-Bussoleno, cioè la tratta italiana della «sezione transfrontaliera». Quindi il progetto definitivo di prima fase della tratta italiana della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese comprende l'insieme delle opere, degli impianti e delle attrezzature ferroviari da costruire tra il confine di Stato e Bussoleno, il tunnel di base transfrontaliero, la stazione internazionale di Susa, il tunnel dell'Interconnessione con la linea storica del Frejus prima della stazione di Bussoleno e le opere all'aperto nella piana di Susa-Bussoleno, nonché la rilocalizzazione dell'Autoporto Sitaf e della Pista di Guida Sicura gestita da CONSEPI.

La documentazione presentata comprende anche l'aggiornamento dello Studio di impatto ambientale per le varianti di progetto introdotte a recepimento delle prescrizioni della Delibera CIPE 57/2011 (compreso lo svincolo autostradale sull'A32).

Ciò premesso, il progetto ha intrapreso il percorso di seguito riferito.

In data 11/04/2013 la Società LTF Lyon Turin Ferroviaire S.A.S. con sede legale: 1091, avenue de la Boisse 73026 Chambéry Cedex France, nonché sede secondaria P.za Nizza 46, 10126 Torino, ha depositato presso l'Ufficio Deposito Progetti Regione Piemonte - Via Principe Amedeo, n. 17, 10123 Torino - copia degli elaborati relativi al progetto definitivo di prima fase e all'aggiornamento dello Studio di impatto ambientale per le modifiche progettuali introdotte nella stesura definitiva del "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino – Lione, Parte Comune Italo/ Francese – Tratta in Territorio Italiano. Progetto definitivo- Prima Fase".

Sempre in data 11/04/2013 la Società LTF Lyon Turin Ferroviaire S.A.S. ha fatto pubblicare l'avviso al pubblico relativo al progetto della Nuova Linea Torino Lione (NLTL) sui quotidiani nazionali: "La Stampa", "La Repubblica" e successivamente in data 15/04/2013 ha provveduto ad una nuova pubblicazione sugli stessi quotidiani ad integrazione e completamento del precedente avviso, avviando la procedura integrata ex d.lgs 163/2006 concernente la localizzazione dell'opera, la procedura di VIA di competenza statale sulle modifiche progettuali apportate rispetto al progetto preliminare approvato dal CIPE con Delibera n. 57/2011, nonché la dichiarazione di pubblica utilità.

Nell'ambito della succitata procedura integrata, la Regione esprime il proprio parere sulla compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, nonché le valutazioni sulla localizzazione e sulla pubblica utilità dell'opera al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Il Nucleo Centrale dell'Organo Tecnico regionale individuato con D.G.R. 21-27037 del 12.4.1999 e s.m.i., tenuto conto di quanto previsto dall'art. 18 della l.r. 40/98 per l'espressione del parere di VIA e delle valutazioni regionali sulla localizzazione nell'ambito delle procedure di competenza statale, ha individuato, con nota prot. 2297/DB1200 del 23/04/2013, nella Direzione Trasporti, Infrastrutture Mobilità e Logistica, la struttura regionale competente per il coordinamento dell'istruttoria, nonché quali altre strutture regionali interessate le Direzioni: Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia; Ambiente; Difesa del Suolo, Opere Pubbliche, Economia Montana; Agricoltura; Attività Produttive-Settore Programmazione e Monitoraggio delle Attività Estrattive; contestualmente ha provveduto a far creare anche una pagina dedicata al progetto sul sito web della Regione nell'area tematica ambiente/valutazioni ambientali in cui è stata resa consultabile tutta la documentazione presentata da LTF;

Il Dirigente del Settore Infrastrutture Strategiche individuato dalla Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, quale Responsabile del Procedimento, ha provveduto a dar notizia sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte n. 18 del 02/05/2013 dell'avvenuto deposito dell'articolato progetto succitato e delle disposizioni per la pubblica consultazione nei 60 giorni successivi al deposito presso l'Ufficio Deposito Progetti Regione Piemonte in Via Principe Amedeo n. 17 - Torino, nonché l'indicazione del Referente dell'Istruttoria individuato all'interno della Direzione regionale Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica.

Il 3/05/2013 è stata acquisita agli atti con prot. 2429/DB1200, la comunicazione del MATTM prot. n 0009513 del 23/04/2013 sull'esito positivo delle verifiche tecnico-amministrative effettuate ai fini della procedibilità dell'istanza.

Nell'ambito dell'istruttoria regionale sono state convocate tre riunioni di Conferenza di Servizi ai sensi della L.r. 40/98 e quattro di Organo Tecnico regionale:

- la prima riunione di CdS è stata convocata per il giorno 28/05/2013 con nota prot. 2603/DB1206 del 14/05/2013, la seconda riunione per il 18/02/2014 con nota prot. 697/DB1206 del 07/20/2014, la terza riunione per il 02/07/2014 con nota prot. 3212/DB1206 del 25/06/2014;
- la prima riunione di Organo Tecnico Regionale è stata convocata per il giorno 17/05/2013, la seconda riunione per il giorno 10/06/2013, la terza riunione per il giorno 18/02/2014, la quarta riunione per il giorno 02/07/2014.

Alle riunioni di C.d.S. oltre alle direzioni ed alle strutture regionali interessate sono stati convocati:

- ❑ PROVINCIA DI TORINO
- ❑ PREFETTURA UFFICIO TERRITORIALE DEL GOVERNO DI TORINO
- ❑ COMUNITÀ MONTANA VALLE SUSA E VAL SANGONE
- ❑ COMUNI DI:
 - AVIGLIANA
 - BRUZOLO
 - BUSSOLENO
 - CAPRIE
 - CHIOMONTE
 - CHIUSA SAN MICHELE
 - CONDOVE
 - GIAGLIONE
 - MATTIE
 - MOMPANTERO
 - SAN DIDERO
 - SUSA
 - TORRAZZA PIEMONTE
 - VENAUS
- ❑ COMANDO REGIONALE VIGILI DEL FUOCO DEL PIEMONTE
- ❑ CONSORZIO FORESTALE ALTA VALE SUSA
- ❑ CONSORZI IRRIGUI:
 - VALLE SUSA
 - CHIOMONTE
 - DI MIGLIORAMENTO E DI SVILUPPO AGRICOLO DI VENAUS
 - RIUNITI COMBA LA PALA
 - CASCINA ROMA
 - ABBADIA CENISCHIA
 - ABBADIA QUAGLIA
 - DELLE BEALERE DI FORESTO
 - E DI MIGLIORAMENTO FONDIARIO RIO MOLETTA
 - DI CASTELPIETRA
 - SCAGLIONE TRADUERIVI
 - INVERSO DI BUSSOLENO
 - ROCCA SAN EVASIO
 - BEALERA GRANDA
 - SEGHINO
- ❑ CANALE COMUNALE DEL MOLINO
- ❑ ING. VITO ROTUNNO SRL
- ❑ CAVE DI CAPRIE SRL
- ❑ CAVA Co.GE.FA. S.R.L.
- ❑ ENTE DI GESTIONE DELLE AREE PROTETTE DELLE ALPI COZIE
- ❑ A.S.L. TO3
- ❑ DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DEL PIEMONTE
- ❑ SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI DEL PIEMONTE
- ❑ SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI PER LE PROVINCE DI TORINO, CUNEO, ASTI, VERCELLI E BIELLA
- ❑ ARPA PIEMONTE
- ❑ AGENZIA PER LA MOBILITÀ METROPOLITANA
- ❑ AUTORITÀ DI BACINO DEL FIUME PO
- ❑ AGENZIA INTERREGIONALE PER IL FIUME PO

- ❑ AUTORITÀ D'AMBITO ATO3
- ❑ S.M.A.T. - SOCIETÀ METROPOLITANA ACQUE TORINO
- ❑ A.N.A.S. S.p.A.
- ❑ MIT- DIREZIONE GENERALE PER LE STRADE E LE AUTOSTRADE E PER LA VIGILANZA E LA SICUREZZA NELLE INFRASTRUTTURE STRADALI
- ❑ S.I.T.A.F. S.p.A.
- ❑ CONSEPI
- ❑ VILLA CORA S.R.L.
- ❑ ENEL DISTRIBUZIONE RETE
- ❑ ENEL PRODUZIONE
- ❑ ENEL GREEN POWER
- ❑ IREN ENERGIA S.p.A.
- ❑ GEOGREEN SPA
- ❑ GESTIONE RETE DI TRASMISSIONE NAZIONALE G.R.T.N.-SEDE TERRITORIALE TORINO
- ❑ NUOVE INIZIATIVE ENERGETICHE N.I.E.
- ❑ SOCIETA' ELETTRICA "LA BRUZOLESE" S.R.L.
- ❑ SNAM RETE GAS ENI GROUP
- ❑ ENEL RETE GAS
- ❑ TELECOM ITALIA
- ❑ FASTWEB
- ❑ VODAFONE-RENTAL MANAGEMENT
- ❑ WIND TELECOMUNICAZIONI S.p.A.
- ❑ E.ON ENERGIA S.p.A.
- ❑ EDISON S.p.A.
- ❑ RETELIT S.p.A.

Inoltre sono stati invitati il proponente ed il Commissario di Governo.

A decorrere dalla prima pubblicazione dei termini di legge, durante il corso istruttorio della procedura regionale, sono pervenute le seguenti osservazioni/documenti:

- Nota osservazioni di due cittadini di Frazione San Giuliano - Susa acquisita al prot. 2704/DB1200 del 20/05/2013;
- Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone: nota acquisita al prot. n. 2704/DB1200 del 20/05/2013, Delibera n. 55 del 17/06/2013 e Osservazioni acquisite al prot. n. 3294/DB1200 del 19/06/2013, nota acquisita al prot. n. 3433/DB1200 del 27/06/2013 ;
- Nota osservazioni di cittadina di Frazione San Giuliano - Susa acquisita al prot. 2729/DB1200 del 20/05/2013;
- Nota osservazioni società SO.CO.ME.VA. s.n.c. di Frazione Traduerivi - Susa acquisita al prot. 2798/DB1200 del 22/05/2013;
- Direzione Ambiente Regione Piemonte: invio osservazioni da privati (Luigi Beltrame, popolazioni delle frazioni San Giuliano e Braide di Susa, Cordola Franca, Nicola Salbego e Sartori Bertilla) con nota acquisita al prot. 2836/DB1200 del 23/05/2013;
- Direzione Ambiente Regione Piemonte: invio osservazioni da privato (Francesco Converso) e dal Comune di Rivalta di Torino con nota acquisita al prot. 2840/DB1200 del 24/05/2013;
- Comune di Torrazza Piemonte: D.G.C. n. 33 del 24/05/2013 nota acquisita con prot. n. 2862/DB1200 del 30/05/2013 e D.G.C. n. 10 del 8/06/2013 nota acquisita con prot. n. 3181/DB1200 del 13/06/2013;
- Enel: note osservazioni acquisite al prot. n. 2863/DB1200 del 27/05/2013 e al prot. n. 2970/DB1200 del 27/05/2013;

- ASL TO3: nota osservazioni acquisita al prot. n. 2866/DB1200 del 27/05/2013;
- Nota osservazioni di Consiglieri del Comune di Torrazza Piemonte acquisita al prot. 2873/DB1200 del 27/05/2013;
- Nota osservazioni di Società private del Comune di Susa in località Traduerivi acquisita al prot. 2874/DB1200 del 27/05/2013;
- Comune di Condove: nota osservazioni acquisita al prot. n. 2876/DB1200 del 27/05/2013;
- Comune di Monpantero: note osservazioni acquisite al prot. n. 2918/DB1200 del 28/05/2013 e al prot. n. 3039/DB1200 del 4/06/2013;
- Geogreen: nota osservazioni acquisita al prot. n. 2951/DB1200 del 30/05/2013;
- Comune di Chiusa San Michele: nota osservazioni acquisita al prot. n. 2954/DB1200 del 30/05/2013;
- Autorità d'Ambito Torinese 3: nota acquisita con prot. n. 2964/DB1200 del 30/05/2013;
- Comune di Bussoleno: note osservazioni acquisite al prot. n. 2965/DB1200 del 30/05/2013;
- Direzione Ambiente Regione Piemonte: invio osservazioni da privati cittadini (Duka Antoneta e Duka Tahir) con nota acquisita al prot. 2966/DB1200 del 30/05/2013 e nota osservazioni da Comune di Rivalta di Torino, Comune di Bussoleno, WWF, Legambiente, Italia Nostra con nota acquisita al prot. 2967/DB1200 del 30/05/2013;
- Terna Rete Italia: note osservazioni acquisite con prot. n. 3004/DB1200 del 3/06/2013 e con prot. n. 1382/DB1200 del 13/06/2013;
- Provincia di Torino della Congregazione dei FSC: note osservazioni acquisite con prot. n. 3096/DB1200 del 10/06/2013 e con prot. n. 4694/DB1200 del 17/09/2013;
- Comune di Chianocco: nota osservazioni acquisita al prot. n. 3099/DB1200 del 10/06/2013;
- Società privata Ing. Vito Rotunno s.r.l.: nota osservazioni acquisita al prot. n. 3141/DB1200 del 11/06/2013;
- Snam Rete Gas: nota osservazioni acquisita al prot. n. 3162/DB1200 del 13/06/2013;
- AIPo: nota osservazioni acquisita al prot. n. 3171/DB1200 del 13/06/2013;
- Nota osservazioni di vari cittadini di Susa acquisita al prot. 3186/DB1200 del 13/06/2013;
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste Regione Piemonte: note acquisite con prot. n. 3207/DB1200 del 14/06/2013, con prot. n. 3208/DB1200 del 14/06/2013 e con prot. n. 3209/DB1200 del 14/06/2013;
- Nota osservazioni di due cittadini (Walter Barocco e Anna Rita Mancin) del Comune di Torrazza Piemonte acquisita al prot. 3216/DB1200 del 17/06/2013;
- Nota osservazioni una cittadina (Antonella Bricca) del Comune di Torrazza Piemonte acquisita al prot. 3220/DB1200 del 17/06/2013;
- Nota osservazioni una cittadina (Carmen Giamberadino) del Comune di Torrazza Piemonte acquisita al prot. 3220/DB1200 del 17/06/2013;
- Nota osservazioni una cittadina (Agese Mori) del Comune di Torrazza Piemonte acquisita al prot. 3237/DB1200 del 17/06/2013;
- Nota osservazioni cittadino (Riccardo Paglialunga) del Comune di Torrazza Piemonte acquisita al prot. 3241/DB1200 del 17/06/2013;
- CONSEPI S.p.A: nota osservazioni acquisita al prot. n. 3242/DB1200 del 17/06/2013;
- Nota osservazioni di vari cittadini del Comune di Torrazza Piemonte acquisita al prot. 3298/DB1200 del 19/06/2013;
- Nota osservazioni di vari cittadini del Comune di Torrazza Piemonte acquisita al prot. 3300/DB1200 del 19/06/2013;
- Città di Susa: D.G.C. n. 51 del 14/06/2014 acquisita con prot. n. 2211/DB1200 del 19/06/2013;
- Provincia di Torino – Area Territorio Trasporti Protezione Civile: nota osservazioni acquisita al prot. n. 3325/DB1200 del 20/06/2013;

- Direzione Ambiente Regione Piemonte: invio osservazioni da privato (Mirabile Cataneo) e dall'Associazione Genitori a Amici del Gruppo Scout MI 23° con nota acquisita al prot. 3333/DB1200 del 20/06/2013;
- Direzione Trasporti Regione Piemonte: nota prot. n. 3391/DB1203 del 26/06/2013;
- Direzione Ambiente Regione Piemonte: invio osservazioni da privati cittadini (Luigi Beltrame, Antonio Fonzo, Walter Sottemano) con nota acquisita al prot. 3452/DB1200 del 28/06/2013;
- Direzione Ambiente: invio osservazioni da Pro Natura Piemonte con nota acquisita al prot. 3453/DB1200 del 28/06/2013;
- Direzione Ambiente Regione Piemonte: invio osservazioni dal Comune di Rivalta e da WWF, Legambiente, Italia Nostra con nota acquisita al prot. 3535/DB1200 del 4/07/2013;
- Direzione Agricoltura Regione Piemonte: nota acquisita con prot. n. 3578/DB1200 del 5/07/2013;
- Direzione Trasporti Regione Piemonte: nota prot. n. 3586/DB1202 del 8/07/2013;
- Direzione Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia Regione Piemonte: nota acquisita con prot. n. 3680/DB1200 del 10/07/2013;
- Direzione Ambiente Regione Piemonte: nota osservazioni acquisita con prot. n. 3718/DB1200 del 12/07/2013;
- Agenzia Mobilità Metropolitane e Regionale: nota osservazioni acquisita con prot. n. 4017/DB1200 del 30/07/2013;
- Società Consortile Acque Susa Lotto 4: nota osservazioni acquisita con prot. n. 4365/DB1200 del 27/08/2013.

In data 12/07/2013 la Regione Piemonte, con nota n. 3727, ha trasmesso al MATTM formale nota contenente l'elenco delle integrazioni ritenute necessarie per il completamento dell'istruttoria del Progetto Definitivo presentato dalla Società LTF S.p.A..

La Società LTF S.p.A., con nota prot. 3855/DB1200 del 22/07/2013 ha informato che durante la seduta di Conferenza dei Servizi del 13 giugno 2013 indetta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Società Sitaf e Consepi hanno formalmente comunicato, nell'ambito della risoluzione delle rispettive interferenze con la realizzazione dell'opera, di aver individuato i siti per la rilocalizzazione dell'autoporto di Sitaf e del Centro Guida Sicura di Consepi nei comuni di San Didero, Bruzolo e Avigliana, rispetto alla loro localizzazione attuale nel Comune di Susa.

In data 17/12/2013 la Società LTF ha depositato presso l'Ufficio Deposito Progetti Regione Piemonte - Via Principe Amedeo, n. 17 10123 Torino - copia degli elaborati relativi ai progetti di rilocalizzazione dell'Autoporto della Società SITAF e di Guida Sicura della Società CONSEPI rientranti nel programma di risoluzione delle interferenze facenti parte del progetto definitivo di prima fase del "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino – Lione, Parte Comune Italo/ Francese – Tratta in Territorio Italiano."

Sempre in data 17/12/2013 la Società LTF ha fatto pubblicare l'avviso al pubblico relativo ai progetti di rilocalizzazione in oggetto sui quotidiani nazionali: "La Stampa" edizione Torino, "La Repubblica" edizione nazionale.

La documentazione presentata è costituita dal progetto definitivo della rilocalizzazione della pista Guida Sicura (CONSEPI) e dell'Autoporto (SITAF) e relativo SIA.

Con nota prot. DVA-2014-0001200 del 20/01/2014, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ha chiarito che, in seguito alla comunicazione di LTF del 15/01/2014, l'istanza e la relativa documentazione del progetto definitivo della rilocalizzazione

della pista Guida Sicura (CONSEPI) e dell'Autoporto (SITAF) presentata dalla Società LTF in data 17/12/2013, costituisce integrazione e completamento dell'istanza di procedura di VIA relativa al Progetto Definitivo di prima fase del nuovo collegamento ferroviario Torino Lione parte comune in territorio italiano presentata in data 15/04/2013. Pertanto, tale documentazione è da ritenersi ricompresa nella procedura di VIA Speciale per l'opera "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, parte comune italo/francese – tratta in territorio italiano- Progetto Definitivo di prima fase. Lo stesso Ministero ha quindi riconosciuto la riapertura dei termini istruttori a decorrere dal 15/01/2014.

Il Responsabile del Procedimento, con avviso pubblicato sul B.U.R. n. 6 del 06.02.2014, ha provveduto a dare pubblicità del deposito della nuova documentazione e del riavvio dei termini istruttori del procedimento, come disposto dal MATTM.

In seguito alla pubblicazione della nuova documentazione da parte di LTF, sono pervenute le seguenti osservazioni/documenti:

- Città di Avigliana: D.G.C. n. 3 del 9/01/14 acquisita al prot. n. 154/DB1206 del 14/01/2014, D.G.C. n. 4 del 13/01/14 acquisita al prot. n. 192/DB1206 del 16/01/2014;
- Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone: Delibera n. 2 del 15/01/2014 acquisita al prot. n. 216/DB1206 del 17/01/2014, Delibera n. 11 del 12/02/2014 acquisita al prot. n. 906/DB1206 del 17/02/2014 e nota osservazioni acquisita al prot. n. 1405/DB1206 del 18/03/2014;
- Comune di San Didero: D.G.C. n. 2 del 14/01/2014 acquisita con prot. n. 218/DB1206 del 17/01/2014 e D.G.C. n. 10 del 11/02/2014 acquisita con prot. n. 903/DB1206 del 17/02/2014;
- Comune di Bruzolo: D.G.C. n. 1 del 15/01/2014 acquisita con prot. n. 228/DB1206 del 20/01/2014;
- Comune di Villar Focchiardo: D.G.C. n. 6 del 14/01/2014 acquisita con prot. n. 247/DB1206 del 20/01/2014;
- Città di Susa: D.G.C. n. 4 del 17/01/2014 acquisita con prot. n. 254/DB1206 del 20/01/2014;
- Comune di San Giorio di Susa: note osservazioni acquisite con prot. n. 267/DB1206 del 21/01/2014 e prot. n. 613/DB1206 del 5/02/2014;
- Pro Natura Piemonte: nota acquisita con prot. n. 545/DB12.06 del 3/02/2014;
- Nota osservazioni Consiglieri della città di Susa acquisita al prot. 598/DB1206 del 4/02/2014;
- Nuove Iniziative Energetiche N.I.E. S.r.l.: nota osservazioni acquisita con prot. n. 846/DB1206 del 13/02/2014;
- Autorità di Bacino del Fiume Po: nota osservazioni acquisita con prot. n. 922/DB1206 del 18/02/2014;
- Provincia di Torino: note osservazioni acquisite con prot. n. 925/DB1206 del 18/02/2014 e con prot. n. 1015/DB1206 del 25/02/2014;
- Comune di Bussoleno: note osservazioni acquisite con prot. n. 1046/DB1206 del 24/02/2014, con prot. n. 1116/DB1206 del 28/02/2014 e con prot. n. 1227/DB1206 del 7/03/2014;
- Autorità d'Ambito Torinese 3: nota acquisita con prot. n. 1063/DB1206 del 25/02/2014;
- Consorzio Irriguo Inverso di Bussoleno: nota acquisita con prot. n. 1102/DB1206 del 27/02/2014;
- Direzione Attività Produttive Regione Piemonte: nota acquisita con prot. n. 1141/DB1206 del 3/03/2014;
- Direzione Trasporti Regione Piemonte: nota prot. n. 1189/DB1203 del 3/3/2014;
- Snam Rete Gas: nota acquisita con prot. n. 1195/DB1206 del 5/03/2014;
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste Regione Piemonte: nota acquisita con prot. n. 1378/DB1206 del 17/03/2014;

- Direzione Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia Regione Piemonte: nota acquisita con prot. n. 1539/DB1206 del 26/03/2014;
- Direzione Agricoltura Regione Piemonte: nota acquisita con prot. n. 1576/DB1206 del 28/03/2014;
- Arpa Piemonte: nota acquisita con prot. n. 1674/DB1206 del 31/03/2014;
- Direzione Ambiente Regione Piemonte: nota acquisita con prot. n. 1686/DB1206 del 1/04/2014;
- Consorzio Irriguo Scaglione Traduerivi: nota acquisita con prot. n. 1690/DB1206 del 1/04/2014.

Con nota prot. CTVA-2014-0000812 del 06/03/2014, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare sollecita la Società LTF, in qualità di Proponente, ad ottemperare alla richiesta di integrazioni progettuali formulata dalla Regione Piemonte con nota prot. n. 3727 del 12/07/2013, propedeutica al rilascio del parere regionale utile alla formazione del giudizio di compatibilità ambientale.

La Regione Piemonte, con nota n. 1911 del 11/04/2014, ha trasmesso al MATTM e LTF le proprie osservazioni per ulteriori integrazioni relativamente al Progetto Definitivo della rilocalizzazione della pista Guida Sicura (CONSEPI) e dell'Autoporto (SITAF) presentato dalla Società LTF S.p.A.. In particolare, preso atto della candidatura del comune di Buttigliera Alta, su proposizione della Provincia di Torino ed a valle di confronto tra le parti al tavolo tecnico dell'Osservatorio Valle Susa, quale alternativa alla ricollocazione progettuale proposta, venne richiesto al proponente nell'osservazione n. 24, di produrre le alternative progettuali per la Pista di Guida sicura di CONSEPI.

In data 20 maggio 2014 si è svolto il sopralluogo della Commissione ministeriale per le Valutazioni Ambientali (nota CTVA-2014-0001528 del 12/05/2014 acquisita agli atti con prot. 2379/DB1206 del 12 maggio 2014).

In data 17 giugno 2014, con prot. n. 3065/DB1206 la Direzione Trasporti Infrastrutture, Mobilità e Logistica – Settore Infrastrutture Strategiche ha acquisito agli atti copia degli elaborati progettuali richiesti in data in data 6/03/2014 dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS (nota n. prot. CTVA – 2014 – 0000812) e con prot. n. 3066/DB1206 copia degli approfondimenti progettuali relativi alla risoluzione delle interferenze dell'Autoporto Sitaf e di Guida Sicura Consepi in risposta a quanto richiesto dalla Regione Piemonte (nota n. prot. 1911/DB/12.03 del 11 aprile 2014) alla Società LTF, riaprendo in tal modo i termini istruttori regionali. Il termine istruttorio è pertanto fissato al 17/07/2014, come comunicato dal Responsabile del Procedimento durante la terza riunione di CdS (prot. n. 3212/DB12.06 del 25/06/2014) avuta luogo il 02/07/2014.

Nella documentazione integrativa acquisita, non si trova alcun riscontro alle alternative localizzative relativamente alla Pista di Guida Sicura.

In seguito alla ripresa dell'istruttoria regionale sono pervenute le seguenti osservazioni/documenti:

- Nuove Iniziative Energetiche N.I.E. S.r.l.: nota osservazioni acquisita con prot. n. 3315/DB1206 del 01/07/2014;
- Direzione Attività Produttive Regione Piemonte: note acquisite con prot. n. 3328/DB1206 del 1/07/2014 e prot. n. 3417/DB1206 del 7/07/2014;
- Enel Distribuzione: nota acquisita con prot. n. 3352/DB1206 del 3/07/2014;
- Italgas: nota acquisita con prot. n. 3369/DB1206 del 3/07/2014;
- Azienda Energie e Servizi Torino: nota acquisita con prot. n. 3370/DB1206 del 3/07/2014;
- Provincia di Torino: nota osservazioni acquisita con prot. n. 3379/DB1206 del 3/07/2014;

- Comune di Torrazza Piemonte: nota acquisita con prot. n. 3381/DB1206 del 3/07/2014;
- Comando Provinciale Vigili del Fuoco Torino: nota acquisita con prot. n. 3390/DB1206 del 4/07/2014;
- Consorzio Irriguo Inverso di Bussoleno: nota acquisita con prot. n. 3516/DB1206 del 11/07/2014;
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste Regione Piemonte: nota acquisita con prot. n. 3603/DB1206 del 17/07/2014;
- Direzione Trasporti Regione Piemonte : nota prot. n. 3526/DB1203 del 14/07/2014;
- Città di Avigliana: D.G.C. n. 166 del 14/07/2014 acquisita con prot. n. 3609/DB1206 del 17/07/2014;
- Comune di San Didero: osservazioni recepite con D.G.C. n. 43 del 15/07/2014 acquisita al prot. n. 3659/DB1206 del 21/07/2014;
- Comune di Bussoleno: nota acquisita con prot. n. 3700/DB1206 del 23/07/2014;
- Città di Susa: nota acquisita con prot. n. 3776/DB1206 del 28/07/2014;
- Comune di San Didero: D.G.C. n. 43 del 15/07/2014 acquisita al prot. n. 3811/DB1206 del 29/07/2014;
- Autorità di Bacino del Fiume PO, nota n. 5670/3.3 del 4 agosto 2014 acquisita agli atti con prot. n. 3956/DB206 del 05/08/2014;
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste Regione Piemonte: nota di trasmissione parere acquisita con prot. n. 4185/DB1206 del 12/08/2014;
- Direzione Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia Regione Piemonte: nota di trasmissione parere acquisita con prot. n. 4327/DB1206 del 05/09/2014;
- Provincia di Torino: nota di trasmissione DGP n. 527 – 25117/2014 del 23/07/2014 acquisita al prot. Con n. 4360/DB1206 del 09/09/2014.
- Direzione Ambiente Regione Piemonte: nota di trasmissione parere acquisita con prot. n. 4573/DB1206 del 18/09/2014.
- Direzione Attività Produttive Regione Piemonte: nota acquisita con prot. n. 4571/DB1206 del 18/09/2014.

Il progetto definitivo della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Torino-Lione viene sviluppato, nell'ipotesi di realizzazione per fasi prevista dal nuovo accordo internazionale del 30 gennaio 2012, per la sola prima fase funzionale, che è costituita dalla tratta St.Jean-de-Maurienne-Susa-Bussoleno, e come indicato nella Delibera CIPE N.23 del 23 marzo 2012.

L'aggiornamento dello Studio d'Impatto Ambientale (SIA) è relativo all'intera tratta dall'imbocco del Tunnel di Base fino all'innesto con la Linea Storica Torino-Modane prima dell'impianto di stazione di Bussoleno, in ottemperanza alla prescrizione n.1 della Delibera CIPE di approvazione del Progetto Preliminare, che richiedeva che "Tutte le parti dell'opera che risulteranno variare rispetto alla configurazione completa del progetto preliminare sottoposto ad istruttoria, dovranno essere sottoposte a nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale."

Per quanto riguarda il Tunnel di Base, che rimane sostanzialmente invariato rispetto al Progetto Preliminare, è stata redatta una Relazione di ottemperanza alle prescrizioni del CIPE in cui viene illustrato il puntuale recepimento delle prescrizioni sul Progetto Preliminare.

Analogamente è stato svolto per il piano di gestione ed utilizzo dei materiali di scavo.

Le parti progettuali che sono state sottoposte a procedura di VIA e che necessitano di essere localizzate risultano essere:

- A. svincolo di Chiomonte di servizio al cantiere e per gestione sicurezza in fase di esercizio della NLTL;
- B. tunnel dell'interconnessione ed opere all'aperto relativamente all'interconnessione prima della stazione di Bussoleno;
- C. la rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa;
- D. la rilocalizzazione della Pista di Guida Sicura.

Ciò premesso;

tenuto conto di tutto quanto, emerso nel corso dell'istruttoria svolta con il supporto di Arpa, con la Provincia di Torino e i soggetti interessati si evidenzia che:

per le parti progettuali sostanzialmente invariate rispetto al Progetto Preliminare è stata verificata l'ottemperanza alle prescrizioni del CIPE;

in merito alle modifiche progettuali introdotte si rilevano esigenze di approfondimento ed adeguamento di cui si ritiene necessario debba essere oggetto il progetto definitivo attraverso il recepimento delle seguenti vincolanti prescrizioni suddivise per argomenti specifici

IMBOCCHI TUNNELS

Tutela dei beni paesaggistici:

1. lo scatolare di imbocco del tunnel di base sia realizzato prevedendo gli interventi di mitigazione (attraverso il ricorso ai "biomuri" e al trattamento del manufatto con una copertura a verde estensivo realizzata con criteri di biodiversità, che favorisca l'insediamento di specie autoctone naturali) proposti negli approfondimenti progettuali trasmessi alla Soprintendenza;
2. siano previsti adeguati raccordi morfologici con il versante retrostante attraverso opportuni riporti di terra; tali interventi mitigativi siano adottati anche per gli imbocchi del tunnel di interconnessione.

Rischio valanghe all'imbocco galleria di ventilazione:

3. le opere di difesa dovranno essere progettate a livello esecutivo in conformità con quanto definito nelle specifiche Direttive emanate dall'Istituto Federale Svizzero per lo studio della neve e delle valanghe (SLF);
4. per quanto concerne i fenomeni valanghivi ubicati ugualmente in destra orografica e aventi zona di accumulo nelle aree a valle e a monte dell'area di cantiere, si ritiene necessario, in modo cautelativo, che la porzione nord-occidentale dell'area di cantiere non sia oggetto di opere di cantierizzazione destinate ad uso abitativo o tecnico-funzionale con presenza permanente di persone nel periodo invernale o primaverile;
5. per quanto concerne la sicurezza in relazione al pericolo di valanghe della strada d'accesso al cantiere, l'accessibilità al tunnel di ventilazione dovrà essere garantita permanentemente, sia per operazioni di manutenzione straordinaria che per motivi di emergenza e pertanto si ritiene necessario che il proponente definisca le misure o interventi necessari per ridurre al minimo il rischio di interazioni delle masse valanghive con la viabilità d'accesso, attraverso uno specifico studio;
6. per quanto concerne strettamente gli aspetti di protezione civile si evidenzia, pur in assenza di una specifica normativa che imponga l'emissione di un parere in merito da parte di questo Settore, la necessità che, laddove emergessero a carico della popolazione profili di rischio, sia naturali che antropici, derivanti dall'esecuzione delle opere in progetto, la Società proponente si relazioni con il Sindaco, in quanto Autorità di Protezione Civile ai sensi delle Leggi 100/2012 e L.R. 14/04/2003 n. 7, in modo che tali rischi siano opportunamente valutati ed adeguatamente contrastati nell'ambito della pianificazione comunale di protezione civile. In tal senso il Settore Protezione Civile della Regione Piemonte, fatto salvo il necessario contributo da parte della società proponente nella definizione degli scenari di rischio e nella strutturazione e gestione di eventuali sistemi di

monitoraggio, si rende disponibile a fornire alle Amministrazioni Comunali ogni utile supporto e collaborazione in merito.

VAL CLAREA

Tutela dei beni paesaggistici:

7. le murature esterne della centrale di ventilazione, previste con rivestimento in doghe in legno e basamento in gabbioni riempiti in pietra, siano realizzate avendo cura di utilizzare materiale lapideo locale e realizzando adeguati trattamenti ai listelli in legno al fine di prevenirne il degrado nel tempo;

8. la prevista rivegetazione della copertura del manufatto, realizzata con specie vegetali e alberature, siano eseguite predisponendo accorgimenti tecnici tali da garantire nel tempo il mantenimento della superficie verde e dei nuovi soggetti arborei;

9. sia valutata la possibilità di “inerbire” la superficie della prevista strada bianca secondaria che verrà utilizzata occasionalmente dai mezzi per la manutenzione della centrale;

10. al fine di ridurre la percezione dei muri di sostegno della nuova viabilità ordinaria prevista e del nuovo piazzale, sia verificata la possibilità di raccordare, con formazione di scarpate in terra, la parte compresa tra due (o più) ordini di muratura, sulla quale è prevista la piantumazione di alberature di mascheramento. Sia comunque preventivamente valutata, in sede di predisposizione del progetto esecutivo, la possibilità di ricorrere, anche solo in parte, in luogo ai muri di sostegno in c.a., ad opere di ingegneria naturalistica (es. palizzate in legno) così come già previsto in alcuni interventi di natura viaria nel sito della Maddalena;

11. le pavimentazioni inerenti la sistemazione definitiva del piazzale di servizio e della viabilità annessa siano realizzate con elementi permeabili ovvero, laddove risulti indispensabile il ricorso a superfici bitumate, si utilizzino asfalti colorati neutri, che consentano di conferire un aspetto più naturale alla pavimentazione;

12. le previste scogliere siano realizzate con materiale lapideo locale, siano ricoperte, almeno nella parte più alta, con terra, inerbite e raccordate con il versante retrostante; inoltre, al fine di consentire la rivegetazione spondale, sia ridotto al minimo indispensabile il previsto utilizzo del cls di intasamento;

13. per quanto riguarda l'illuminazione esterna, sia privilegiata in linea generale, in alternativa all'illuminazione su palo, la collocazione di illuminatori sulle strutture edilizie previste (nuova centrale, murature di sostegno, ecc.).

14. eventuali opere di difesa realizzate a tutela dell'infrastruttura siano compatibili con quelli adottate per la tutela del rischio valanghe.

AREA LA MADDALENA

Tutela dei beni paesaggistici:

15. le murature esterne della centrale di ventilazione, previste con rivestimento in doghe in legno e basamento in gabbioni riempiti in pietra, siano realizzate avendo cura di utilizzare materiale lapideo locale e prevedendo adeguati trattamenti delle doghe in legno al fine di prevenire il degrado nel tempo del materiale di rivestimento;

16. il previsto inerbimento della copertura della centrale di ventilazione sia realizzato con specie vegetali e accorgimenti tecnici tali da garantire nel tempo il mantenimento della superficie verde; sia verificata inoltre la possibilità di ridurre l'altezza dei muretti/parapetti posti sul perimetro delle coperture in modo da determinare una riduzione dell'altezza dei manufatti ed una migliore integrazione dell'opera nel contesto;

17. le pavimentazioni della centrale di ventilazione inerenti la sistemazione definitiva del piazzale di servizio e della viabilità annessa siano realizzate con elementi permeabili ovvero, laddove risulti indispensabile il ricorso a superfici bitumate, si utilizzino asfalti colorati neutri, che consentano di conferire un aspetto più naturale alla pavimentazione.

PIANO DI GESTIONE ED UTILIZZO DEI MATERIALI DI SCAVO

18. deve essere redatto un “Progetto di Piano di accertamento per definire i valori di fondo” da sottoporre a valutazione in contraddittorio con Arpa Piemonte, ai sensi dell’art. 5 del DM 161/12, prima della sua realizzazione;

19. tale “Progetto di Piano di accertamento per definire i valori di fondo” dovrà:

- considerare i siti di produzione, i siti di destinazione di Caprie e Torrazza Piemonte, gli svincoli Chiomonte e Piana di Susa, i siti destinati all’Autoporto ed alla Pista Guida Sicura ed eventuali siti alternativi anche marginali;

- individuare il set di parametri da analizzare per la caratterizzazione dei materiali sulla base della loro correlazione con le caratteristiche mineralogiche del materiale di scavo e del rischio dato dalle specifiche tecniche di scavo, dai materiali coadiuvanti lo scavo o comunque impiegati in cantiere e delle pressioni ambientali a contorno eliminando parametri non pertinenti (es. pesticidi e fitofarmaci) e valutando in alcuni casi l’effettiva necessità di ricerca (es. composti organici);

20. il “Progetto di Piano di Utilizzo” dovrà essere integrato in modo che affronti il caso di destinazione di materiali i cui contaminanti superino i valori di fondo naturale per i siti individuati e per i quali sarà necessario trovare una diversa destinazione;

21. in fase esecutiva dovranno essere dettagliate:

- le procedure di campionamento caratterizzando i cumuli di materiale di scavo anziché i materiali sull’area di scavo o sul fronte di avanzamento;

- le modalità adottate dal piano di campionamento in modo che garantisca la elevata rappresentatività dei campioni;

22. dovrà essere previsto formalmente il deposito temporaneo dei materiali in attesa di caratterizzazione per cui dovranno essere definite le modalità operative di gestione;

23. nel Progetto di Piano di Utilizzo dovranno inoltre essere evidenziati i percorsi previsti per il trasporto dei materiali da scavo ai sensi dell’allegato 5 del DM 161/12.

SITI DI DEPOSITO DELLO SMARINO

Nel progetto definitivo in oggetto sono stati individuati principalmente due siti di deposito dello smarino da galleria (nei comuni di Caprie loc. Truc le Mura e Torrazza loc. C.na Goretta) ove attualmente sono presenti attività di cava, pertanto è necessario che il proponente:

24. Per entrambe le cave prioritariamente dichiarare di aver verificato la reale disponibilità giuridica e l’assenza di elementi ostativi per il conferimento dello smarino. Si ricorda che le attività estrattive non oggetto di svincolo fidejussorio risultano ancora attive e pertanto in regime di legge regionale 69/1978 e che l’utilizzo di aree di cava per la realizzazione di infrastrutture strategiche soggette ad accordo Stato – Regioni, devono essere sottoposte a procedure di cui alla l.r. 30/99. In applicazione di quanto sopra, sia per il sito di Caprie sia per quello di Torrazza, deve essere prevista una progettazione di dettaglio che evidenzia la compatibilità delle coltivazioni e dei recuperi morfologici ed ambientali in corso, con le proposte di deponia previste nel progetto in oggetto.

25. per quanto attiene gli impatti sui siti di Caprie e Torrazza il progetto presentato da LTF si dovrà necessariamente coordinarsi con quanto già autorizzato. Per i ripristini ambientali si suggerisce di eliminare l’utilizzo delle specie alloctone già individuate (*Celtis australis* e *Castanea sativa*) e sostituirle con altre autoctone o implementare quelle già presenti con un numero di esemplari pari a quello previsto per le due specie summenzionate.

26. Nel progetto di rinaturalizzazione del sito di Torrazza si richiede di riprendere in considerazione le caratteristiche degli ecosistemi presenti caratterizzati da ambienti steppici, saliceti e canneti con significativa presenza di anfibi e ornitofauna lo stralcio di tali aree da quelle di deponia dello smarino.

DEPOSITO DI TORRAZZA PIEMONTE

a) Nell'area destinata al deposito di smarino del comune di Torrazza, di proprietà della Co.GE.FA SpA considerata la planimetria di dettaglio dell'intervento, proposto da LTF sembrerebbero non sussistere autorizzazioni vigenti ex l.r. 69/78 tuttavia:

27. Si ritiene necessario che vengano prioritariamente risolte le eventuali criticità presenti nella soluzione prospettata in progetto ed in particolare la compatibilità tra l'attuale destinazione di PRGC e l'utilizzo per lo stoccaggio definitivo delle terre da scavo.

28. dovrà essere inoltre:

- chiarito se l'intervento progettato da LTF interferisca con aree già recuperate ambientalmente;
- fornita l'esatta planimetria delle aree interessate dalla deponia dello smarino;
- indicate le tempistiche previste per il conferimento e realizzazione del progetto e quali potrebbero essere le eventuali sovrapposizioni con l'attività ancora esistente della ditta CO.GE.FA (impianti e eventuale prosecuzione attività di cava).

Pianificazione urbanistica

La prima fase di utilizzo dell'area come deposito materiale di scavo e la successiva fase di realizzazione delle opere edilizie per la creazione di un polo logistico produttivo di scala regionale-provinciale possono essere compatibili a condizione che:

29. il materiale depositato abbia caratteristiche geomeccaniche tali da consentire l'utilizzo come piano di fondazione d'imposta per gli edifici logistici-produttivi previsti dal P.I.R.U.;

30. il binario ferroviario interno all'area in esame venga reso coerente con l'utilizzo finale dell'area come polo logistico-produttivo di scala regionale-provinciale;

31. la distribuzione del materiale depositato consenta la riprogettazione dell'area secondo equivalenti quadri esigenziali (distributivi, funzionali, ambientali).

Tutela dei beni paesaggistici:

32. Poiché dagli elaborati progettuali le opere previste per la realizzazione del nuovo tracciato ferroviario. parrebbero lambire un ambito boscato, qualora tali interventi dovessero interferire con l'area sottoposta a tutela paesaggistica, dovrà essere fornita la documentazione progettuale prevista dal D.P.C.M. 12/12/2005 ai fini della formulazione dell'autorizzazione paesaggistica.

DEPOSITO DI CAPRIE

Considerato che attualmente sul sito di Caprie in località Truc le Mura sono presenti una cava di pietrisco ed un zona di impianti (con relative aree di stoccaggio), l'istanza per il rinnovo della coltivazione di cava per ulteriori 5 anni, per l'estrazione di una volumetria residua di circa 70.000 m³; poiché il progetto di deposito dello smarino presentato in questo sito da LTF modificherebbe il progetto di recupero ambientale della cava già autorizzato che prevede esclusivamente il recupero dei gradoni residui di coltivazione con terreno vegetale ed impianti di specie arboreo-arbustive, senza riporto di ulteriori materiali.

33. Dovrà essere necessariamente definito:

- quale ditta sarà titolare della futura autorizzazione all'attività di recupero e come si rapporterà alle garanzie fidejussorie già in essere riferite alla cava in essere;
- quali saranno le tempistiche previste per il conferimento e realizzazione del progetto e quali potrebbero essere le eventuali sovrapposizioni con l'attività esistente della ditta Ing. Rotunno (aree destinate al trattamento inerti ecc...);
- se l'intervento del progetto di LTF interferisca con aree già avviate al recupero ambientale della cava attualmente esercitata dalla ditta Ing. Vito Rotunno.
- il progetto delle opere di recupero e ricomposizione ambientale del sito, in termini di riporto del substrato vegetale, inerbimenti e opere a verde che attualmente manca.

34. In merito al sito di deponia di Caprie e dall'accesso relativo, stante l'impossibilità attuale di prevedere da parte della Provincia tempi certi di per la realizzazione della rotatoria già programmata

sulla SP 24, si richiede di realizzare la stessa come già progettata dagli uffici provinciali, nell'ambito delle opere progettate da LTF in quanto strettamente funzionale per l'accesso al sito di deponia.

TRATTO DAL PONTE SULLA DORA A IMBOCCO TUNNEL DI BASE

Tutela dei beni paesaggistici:

35. poiché le barriere fonoassorbenti (tratto dal ponte sulla Dora a imbocco tunnel di base) costituiscono comunque ostacoli visivi di forte impatto nel progetto esecutivo dovranno essere valutate soluzioni alternative e/o integrative (es. raccordi in terra, riduzione dell'estensione e dell'altezza delle pannelli antirumore, utilizzo di materiali trasparenti) che riducano il negativo impatto determinato dalle caratteristiche dimensionali del manufatto. Particolare attenzione dovrà inoltre essere riservata al raccordo delle barriere con il nuovo ponte ferroviario. Tali aspetti, insieme agli approfondimenti di natura cromatica delle strutture dei nuovi ponti sulla Dora (per i quali si richiede di evitare l'utilizzo di colorazioni eccessivamente chiare), dovranno essere oggetto di successive valutazioni degli enti competenti per il rilascio di una nuova autorizzazione paesaggistica;

36. nella progettazione esecutiva dovrà essere posta la massima attenzione al rispetto ed al ripristino della vegetazione spondale eventualmente interessata dalle nuove opere di attraversamento del Torrente Dora Riparia in prossimità del Comune di Susa e Bussoleno.

37. dovrà essere garantita l'accessibilità alle sponde della Dora e la continuità del corridoio ecologico rappresentato dalle sponde fluviali per gli ambiti soggetti ai disposti di cui all'art. 142 del D.lgs. 42/04.

38. Relativamente al ponte Dora a Bussoleno si evidenzia che dovrà essere garantita uniformità formale, tipologica e cromatica, tra nuovi ponti affiancati e l'attraversamento esistente.

39. Relativamente al sottopasso ferroviario Sp. 24 – interconnessione si ritiene necessario che venga effettuato un approfondimento progettuale volto a ricercare una migliore qualificazione architettonico/formale del manufatto del sottopasso ferroviario della SP. 24, situato in prossimità del torrente Dora Riparia, prevedendo anche riduzioni delle strutture emergenti al fine consentire un miglior inserimento nel contesto. Il progetto finale sarà oggetto del rilascio di una successiva autorizzazione paesaggistica.

PIANA DI SUSÀ

Aspetti Viabilistici e ferroviari:

Sebbene esterni al perimetro del progetto, i seguenti interventi risultano necessari per un adeguato inserimento territoriale ed ambientale dell'opera in esame e pertanto per le successive fasi della progettazione si richiede:

40. l'inserimento nel progetto della sistemazione dell'incrocio tra la S.P. n. 24 e la strada di collegamento con la S.S. n. 25 alla km. 53+500, mediante la realizzazione di una rotatoria con diametro adeguato;

41. l'inserimento della sistemazione incrocio tra la S.P. 24 con la S.P. 207 alla km. 53+300 mediante la realizzazione di una rotatoria con un diametro adeguato.

Con riferimento al tratto stradale (non esterno al perimetro del progetto fig. 1 allegata) di S.P. n. 24 posto in adiacenza della Dora Riparia, al fine di creare un tratto di galleria artificiale di lunghezza 46 m sulla SP24 in corrispondenza dell'attraversamento del nuovo ponte ferroviario sulla Dora, in ambito critico da un punto di vista idraulico si richiede:

42. la realizzazione della difesa spondale da eventuali esondazioni del tratto di S.P. n. 24 posto in adiacenza della Dora Riparia.

43. nei successivi sviluppi progettuali la definizione degli accessi temporanei della cantierizzazione relativa alle opere interferenti.

Studio di esercizio linea storica:

Considerati gli impatti indotti sulla linea storica dalle opere e dai relativi cantieri del progetto della nuova linea si richiede che:

44. siano approfonditi gli studi progettuali - di concerto con R.F.I.- relativi all'analisi della compatibilità dei traffici merci aggiuntivi, indotti dal trasporto ferroviario del marino, con la capacità della linea storica e con i carichi di traffico merci e passeggeri nei vari scenari temporali, come previsti nei documenti prodotti dal Gruppo di lavoro "Esercizio" dell'Osservatorio. Nel caso in cui risultino incompatibilità anche parziali, il proponente dovrà indicare le soluzioni da adottare, quali, per esempio, l'eventuale diverso utilizzo delle tracce merci negli scenari temporali futuri o la realizzazione di interventi infrastrutturali atti ad aumentare la capacità delle tratte ferroviarie interessate.

Considerato, inoltre, che gli attuali elaborati progettuali, prevedono soltanto la realizzazione di una prima fase funzionale del progetto originario, della nuova tratta da Saint-Jean-de-Maurienne a Susa/Bussoleno, rinviando a una seconda fase il nuovo tracciato dall'imbocco lato Susa del tunnel dell'Orsiera sino a Chiuse S. Michele si chiede che:

45. siano inserite nel suddetto studio di esercizio le analisi di compatibilità dei traffici aggiuntivi indotti dai treni che dalla nuova linea internazionale che saranno immessi sulla linea storica (nei pressi della stazione di Bussoleno) in direzione Torino fintanto che non sarà realizzata anche la seconda fase del progetto.

Compatibilità Ambientale:

Per quanto attiene all'Agriparco, ovvero la porzione a sud dell'area tecnica definita dal proponente "a verde produttivo multifunzionale", che nell'ambito della progettazione viene destinata ad ospitare orti urbani, vivai e ripristini pedologici e fruizione turistica, poiché tale soluzione non risponde ad esigenze di tipo ecologico; non può essere considerata un intervento di mitigazione\compensazione ambientale, la sua realizzazione non può quindi essere intesa quale intervento idoneo a sopperire alla frammentazione oppure a creare nuova connettività per gli ecosistemi e pertanto si ritiene che:

46. per consentire una migliore funzionalità ecologica del c.d. "Agriparco" il progetto presentato debba essere integrato in funzione di un maggiore sviluppo della componente boschiva ad evoluzione naturale nella fascia perfluviale della Dora Riparia.

Tutela dei beni paesaggistici:

47. le opere di adeguamento della linea storica siano progettati in coerenza, per qualità architettoniche e scelte dei materiali, dei cromatismi e delle opere mitigative, con gli interventi previsti per la realizzazione della nuova stazione e delle opere connesse.

48. Relativamente all'area tecnica e di sicurezza si evidenzia che:

➤ i previsti pannelli fotovoltaici collocati sulle coperture delle aree parcheggio non dovranno avere superficie riflettente e dovranno essere di tonalità scura. La disposizione planimetrica di tali pannelli dovrà essere rivista anche sulla base di dettagliati fotoinserti che dovranno essere predisposti in funzione del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica;

➤ in merito all'illuminazione sia evitata, in linea generale, la collocazione di torri faro (di altezze fino a 25) a favore di strutture di altezza più contenuta, oppure prevedendo alla collocazione degli illuminatori sui nuovi edifici.

49. Relativamente alla deviazione del Canale di Coldimosso, le parti esterne emergenti dell'opera in c.a., che non risultassero completamente mitigate attraverso la realizzazione dei biomuri, e/o rivestimenti in pietra, dovranno essere realizzate con qualificate soluzioni di finitura superficiale del cls.

Attualmente l'ipotesi relativa all'apertura al traffico ordinario dello svincolo è presentata solo come possibile misura di accompagnamento, ma nel caso lo svincolo diventi accessibile anche all'utenza dell'autostrada:

50. dovrà essere progettato conformemente ai dettami del D.M. 05.11.2001 ed al D.M. 19.04.2006 attualmente vigenti e non potrà ritenersi un mero adeguamento delle rampe di cantiere ad oggi esistenti.

Sicurezza per la progettazione stradale dello svincolo:

Si ritiene opportuno evidenziare per competenza al MIT una serie di evidenti criticità progettuali, di seguito riportate, che dovranno essere sottoposte all'attenzione dei soggetti competenti al rilascio di apposita autorizzazione e/o deroghe.

51. Rampa in ingresso - Andamento planimetrico:

– La curva denominata C2 di lunghezza 25.08 mt e raggio 252.00 mt (da progr. +175.14 a progr. +200.23) risulta essere in contropendenza e pertanto non conforme a quanto imposto dal D.M. 05/11/2001 n. 6792 e s.m.i..

– Le quattro curve consecutive della rampa, precisamente le curve C1, C2, C3 e C4 (tratto da progr. +0,00 a progr. +352.22) devono essere raccordate tra loro da una curva a raggio variabile. Il D.M. 05/11/2001 n. 6792 e s.m.i., infatti, impone che tra due elementi a raggio costante deve essere inserita una curva a raggio variabile, lungo la quale si ottiene la graduale modifica della piattaforma stradale, cioè della pendenza trasversale, ai fini della sicurezza dei veicoli transitanti.

52. Rampa in uscita - Andamento planimetrico:

– La scelta progettuale adottata di un rettilineo (per di più non raccordato con la curva precedente C1 di raggio 530.58 mt per mezzo di un elemento a raggio variabile, come prevede il D.M. 05/11/2001), nel caso di corsia di uscita con tipologia ad ago, non è ammissibile secondo quanto disposto dal D.M. 05/11/2001 n. 6792 e s.m.i.. Il tratto di decelerazione per tale tipologia di uscita deve essere costituito da un elemento a curvatura variabile sul quale sia possibile effettuare la decelerazione e affrontare l'elemento geometrico successivo ad una velocità costante. Il tratto di decelerazione della rampa, inoltre, deve essere dimensionato assumendo la velocità di ingresso v_1 nel tratto di decelerazione pari alla velocità di progetto del tratto di strada da cui provengono i veicoli in uscita, come prescritto dal D.M. 19/04/2006.

53. Rampa in uscita - Coordinamento plano-altimetrico

– Il tratto iniziale della rampa da progr. +0.00 a progr. +200.00 circa si trova in una situazione da "evitare" come indicato dal D.M. 05/11/2001 n. 6792 e s.m.i. per quanto riguarda i "Difetti di coordinamento fra elementi planimetrici ed altimetrici". Il caso specifico presenta un cambio di livelletta in corrispondenza della cuspide di oltre il 7% (progr. +135,00 circa) seguito immediatamente da un breve tratto a raggio variabile e dalla curva C2 (progr. +175,00 circa). Tale situazione produce una sfavorevole sovrapposizione dell'andamento planimetrico e di quello altimetrico che può dar luogo a difetti di percezione ottica capaci di avere conseguenze negative sulla sicurezza della circolazione.

– Al paragrafo 6.3 della "Relazione tecnica stradale - Rampa di uscita" sono state condotte le verifiche delle visuali libere ipotizzando una velocità pari a 92 Km/h anziché a 100 Km/h (valore imposto dalla normativa di riferimento). Ciò non è ammissibile. Il dimensionamento e le verifiche delle rampe di uscita e di ingresso dovrà essere eseguito esclusivamente sulla base di quanto disposto dalla normativa di riferimento vigente (D.M. 05/11/2001 e D.M. 19/04/2006). Pertanto, sono da escludere tutti i riferimenti a studi e/o osservazioni sperimentali riportati in letteratura che non siano recepiti dalla normativa attualmente in vigore.

– I parametri geometrici fondamentali in corrispondenza del Vertice verticale n.1 riportati nella "Relazione tecnica stradale - Tabella 6 - rampa di uscita - verifiche di visibilità per i raccordi verticali" non rispettano pienamente i valori indicati dalla Tabella 8 del D.M. 19/04/2006: il raggio

minimo verticale convesso deve essere maggiore di 4000 m. La distanza di visuale disponibile desunta dal diagramma di visibilità altimetrico deve essere superiore a 115 m per velocità di progetto di 92 km/h.

– la configurazione altimetrica della rampa da progr. +0.00 a progr. +200.00 circa presenta un raccordo convesso seguito da un raccordo concavo. Tale situazione si definisce come perdita di tracciato. Dovrà essere, pertanto, verificata la distanza di ricomparsa come indicato dal D.M. 05/11/2001 n. 6792 e s.m.i..

Pianificazione territoriale e paesaggistica regionale:

ritenendo non trascurabile la stretta relazione, in termini di opportunità per il territorio, tra interventi infrastrutturali e valorizzazione degli elementi di valore storico ambientale esistenti si richiede che :

54. in coerenza con gli obiettivi previsti per l'Ambito di paesaggio n.39 nel PPR, di approfondire ed eventualmente proporre interventi di "valorizzazione" degli itinerari storici e dei percorsi panoramici, con particolare riferimento all'itinerario denominato "sentiero Balcone";

55. di utilizzare anche le opportunità derivanti dall'attuazione dei disposti della normativa vigente per le compensazioni boschive, per avviare una prima fase di interventi volti a perseguire l'obiettivo individuato dal Piano paesaggistico regionale.

Tutela dei beni paesaggistici:

56. I piloni di sostegno dell'impalcato metallico delle rampe del nuovo svincolo dovranno essere realizzati con tipologia analoga alle strutture del viadotto interessato dalla nuova opera; i muretti in c.a. posti alla base delle pile dovranno essere completamente interrati;

57. il cromatismo del previsto rivestimento metallico a mascheramento dell'impalcato delle nuove rampe, comprese le alette laterali dovrà essere in una tonalità di grigio, con superficie non riflettente, simile alle cromie della pietra locale, evitando l'utilizzo di ulteriori cromatismi oltre a quelli già esistenti;

58. nel progetto esecutivo dovrà essere valutata la possibilità, anche attraverso una riduzione e/o una diversa conformazione del previsto mascheramento metallico dell'impalcato delle nuove rampe, di conferire alle strutture una maggior leggerezza;

59. per il sovrappasso della strada per Giaglione, dovranno essere adottate qualificate soluzioni progettuali analoghe a quelle previste per l'impalcato del nuovo svincolo;

60. considerato che dalla documentazione integrativa presentata risulta che il possibile futuro collegamento del nuovo svincolo con la SP24 è escluso dal procedimento in corso, si richiede un ridimensionamento del piazzale di sbarco e di raccordo tra le nuove rampe e la viabilità di collegamento al cantiere, in modo da determinare una significativa riduzione dell'altezza delle previste murature di contenimento del versante della collina delle vigne;

61. poiché i maggiori punti di fruizione visiva del sito sono rappresentati dal Parco Archeologico della Maddalena e dall'itinerario escursionistico (Gran Traversata delle Alpi) denominato "Sentiero Balcone" (tra Sant'Antonio e Giaglione), dovranno essere definiti ulteriori interventi di mitigazione, sia per le visuali percepibili dal Parco archeologico, che dal Sentiero Balcone, con particolare riferimento al tratto relativo alla sezione 2 individuata nell'elaborato "PDC3CMUS0238AAPNOT Sentiero Balcone"; tali interventi dovranno essere finalizzati, attraverso l'infoltimento della copertura boscata, a ridurre la percezione visiva dei manufatti ed in particolare dell'area di cantiere nel corso dei lavori. Le opere dovranno essere inoltre coerenti con i progetti degli interventi di compensazione boschiva previsti dalla normativa vigente;

62. le recinzioni metalliche antintrusione previste sul perimetro dell'area di imbocco e del piazzale dovranno essere mascherate con la disposizione di adeguate specie vegetali arbustive;

63. dovranno essere tempestivamente realizzati, in corso d'opera ed al termine dei lavori, gli interventi di mitigazione, ripristino e rinaturalizzazione degli ambiti interessati dalle opere;

64. qualora in fase di predisposizione del progetto esecutivo e/o in fase esecutiva dovessero rendersi necessari interventi di consolidamento dei versanti, attualmente non progettati, occorrerà evitare che tali opere interferiscano con i "..terrazzamenti ricavati nelle pendici scoscese della

montagna e coltivati a vigneti...”, ricadenti nell’area oggetto di specifica tutela paesaggistica ai sensi dell’art. 136 del d.lgs. 42/2004 con il D.M. 01/08/1985 “Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona in località Ramat sita nel comune di Chiomonte”; tali interventi saranno soggetti al rilascio di autorizzazione paesaggistica.

AUTOPORTO SOCIETÀ SITAF NEL COMUNE DI SAN DIDERO

Fondamentale per la gestione della A32 in condizioni di sicurezza è che l’autoporto sia accessibile dalle quattro direzioni in ingresso e uscita, sia dalla carreggiata di salita sia da quella di discesa attraverso tratte il cui governo e fruibilità siano garantiti dalla concessionaria autostradale. Al riguardo, si ricorda che l’attuale area in Comune di Susa, così come dovrà esserlo la futura area oggetto di ricollocazione, è inserita nel “piano nazionale di coordinamento di intervento” in caso di nevicate, la medesima area è stata inserita nel Piano di Soccorso Binazionale del Traforo Autostradale del Frejus che ha come scopo di limitare gli eventuali effetti dannosi derivanti da situazioni di emergenza nel Tunnel del Frejus e sull’itinerario a monte e a valle dello stesso (Rivoli A32 -Saint Jean de Maurienne A43).

Tutela dei beni paesaggistici:

65. in fase esecutiva dovrà essere garantita la continuità e la naturalità delle sponde della Dora al fine di conservare la funzione di corridoio ecologico di tale contesto, la cui tutela e valorizzazione naturalistica, ecologica e paesaggistica rientra tra gli obiettivi specifici di qualità paesaggistica indicati nel Piano Paesaggistico Regionale.

66. Sia evitata la realizzazione degli svincoli con strutture strallate prevedendo, in alternativa nuove soluzioni per l’opera, quali la costruzione di sottopassi, la cui realizzazione, sulla base dei riscontri forniti dai proponenti, risulterebbe idraulicamente incompatibile, ovvero la costruzione di sovrappassi di tipo tradizionale. La progettazione dovrà essere improntata alla ricerca di qualificate soluzioni architettoniche e cromatiche, prevedendo il contenimento degli spessori dell’impalcato, l’integrazione delle velette e delle barriere/reti di protezione laterali del manufatto, al fine di ridurre la visibilità dell’opera, in particolare dalle visuali percepibili dall’utente della viabilità autostradale. Analoghe attenzioni dovranno essere poste anche nella progettazione dei piloni di sostegno degli impalcati;

67. particolare cura dovrà inoltre essere riservata nella definizione delle opere di sostegno delle rampe di accesso, in particolar modo per quanto concerne gli aspetti di integrazione con l’area prospiciente le sponde del torrente Dora Riparia. La nuova progettazione dovrà essere sottoposta ad autorizzazione paesaggistica;

68. dovranno essere rafforzate le opere di mitigazione del nuovo Autoporto rispetto alle visuali percepibili dalla viabilità autostradale, risultando insufficiente la prospettata previsione della sistemazione di un solo filare posto in prossimità dell’arteria autostradale;

69. le pavimentazioni bituminose dovranno essere realizzate con asfalto colorato neutro, in modo da conferire un aspetto più naturale alla superficie del parcheggio.

Tutela salute pubblica:

70. In caso di rinvenimento di trovanti e blocchi di meta-offoliti durante le opere di scavo e/o di consolidamento dei terreni, ad esempio per opere di fondazioni, al fine di evitare la possibilità di aerodispersione di fibre, si ritiene buona norma operare attraverso bagnatura dei terreni interessati e delle macchine in scavo e provvedere alla copertura dello stesso mediante teloni.

71. Nel caso di movimentazione di trovanti e blocchi di meta-offoliti si rimanda alla normativa vigente in materia di terre e rocce da scavo (DM 161/2012) nonché alle disposizioni di competenza specifica di Arpa Piemonte e ASL-SPRESAL.

PISTA DI GUIDA SICURA

Ribadendo quanto già richiesto con la nota 1911/DB12.06 dell’11 aprile 2014 si richiede di esaminare ulteriori alternative localizzative per ciò che riguarda la Pista di Guida Sicura ed in

particolare sulla possibilità di collocare tale esercizio nel Comune di Buttigliera Alta (TO), soluzione integrata dall'ipotesi di distacco della sola pista di moto a Cesana T.se (TO), pur mantenendo inalterate le funzionalità necessarie per l'espletamento dell'attività di Consepi. Si ricorda a proposito che, con DGC n. 63 del 23 aprile 2014, è stato approvato un protocollo d'intesa dallo stesso Comune di Buttigliera Alta nel quale lo stesso Comune ha espresso anche la propria disponibilità a valutare tale ipotesi. Contrariamente a quanto specificatamente indicato nella suddetta richiesta di integrazioni al progetto presentato da LTF formulata dalla Regione, il proponente ha infatti confermato esclusivamente l'area di Avigliana, escludendo di fatto una valutazione delle alternative di progetto.

Fermo restando quanto sopra, relativamente all'ipotesi di Avigliana esaminata da LTF in questa sede si prescrive quanto segue.

Sicurezza idraulica:

72. poiché l'area ricade in Fascia B del PAI, il gestore dovrà definire nel dettaglio le procedure di evacuazione dell'area in questione al verificarsi di eventi di piena caratterizzati da portate superiori a $150 \text{ m}^3/\text{s}$ (tal riguardo dovranno essere in particolare individuate le stazioni idrometriche di monte dove monitorare i livelli e le corrispondenti portate di piena) e comunicarle al Comune di Avigliana per l'inserimento nel Piano di emergenza comunale.

Tutela dei beni paesaggistici:

73. dovranno essere previsti interventi di mitigazione della nuova area rispetto alle visuali percepibili dalla viabilità autostradale, attraverso la piantumazione di specie arboree e/o arbustive sul perimetro del sito. Siano oltremodo previste ulteriori piantumazioni arboree di mitigazione del sito nell'area posta a ovest;

74. le pavimentazioni bituminose siano realizzate con asfalto colorato neutro, in modo da conferire un aspetto più naturale alla superficie;

75. in fase di predisposizione del progetto esecutivo del nuovo edificio, ancorché collocato in ambito non direttamente soggetto a tutela paesaggistica, dovranno essere scelte soluzioni progettuali di maggior qualità architettonica.

Tutela faunistica:

76. nel caso in cui sia confermata la presenza di specie di uccelli fossori nell'ambito dell'area di intervento, si richiede che il progetto esecutivo relativo agli interventi di ripristino e di mitigazione ambientale e paesaggistica delle aree interessate dalla realizzazione della nuova pista di Guida sicura preveda, quale misura di compensazione, la creazione di potenziali siti di nidificazione costituiti da scarpate di altezza limitata (1-1,5 m), con pareti verticali/sub verticali nude ed esposizione est - sud, realizzate con terreno friabile, ma non franoso. Lo sviluppo progettuale di tali aspetti dovrà essere concordato con la Direzione Agricoltura e con Arpa Piemonte.

AMBITO TERRITORIALE GENERALE.

PIANIFICAZIONE URBANISTICA: misure di salvaguardia territoriale e urbanistica

77. nel progetto esecutivo dovrà essere predisposta una specifica cartografia delle aree e fasce di rispetto delle nuove porzioni di territorio interessate dalle opere in variante rispetto al progetto preliminare, sia per la fase di cantiere sia per la fase operativa; tali vincoli dovranno essere resi disponibili per le amministrazioni interessate, al fine di costituire riferimento vincolistico integrativo rispetto alla documentazione predisposta nel progetto preliminare e perseguire così la coerenza tra esigenze progettuali, previsioni urbanistiche locali e atti di pianificazione territoriale provinciale e regionale.

SICUREZZA IDRAULICA

78. LTF dovrà definire, d'intesa con AIPO, priorità di intervento, modalità congiunte e sequenze temporali per la realizzazione delle opere di difesa idrauliche (argini) previste nel PAI e le opere ferroviarie in progetto, al fine di non incrementare le condizioni di pericolosità;

79. dovrà essere predisposto e attuato un piano di monitoraggio e di manutenzione dell'alveo finalizzato a garantire in corrispondenza dei tre attraversamenti in progetto (Susa, Bussoleno e Caprie) le condizioni di officiosità di progetto delle sezioni di deflusso; eventuali interventi di manutenzione dei sedimenti dovranno essere realizzati mediante la sola movimentazione degli stessi all'interno dell'alveo, nei punti che dovranno essere definiti di concerto con AIPO;

80. dovrà essere sviluppato il progetto degli interventi di demolizione del ponte temporaneo di Caprie (di durata pari a 10 anni) e la stima dei relativi costi.

81. La Regione Piemonte, nell'ambito della stipula della concessione demaniale del ponte di Caprie, dovrà valutare la necessità di acquisire idonee forme di garanzia (fidejussione) in relazione alla realizzazione degli interventi di demolizione del ponte medesimo.

INTERVENTI FORESTALI.

82. In applicazione dell'art. 5 co 2 della legge regionale 09.08.1989 n. 45 il parere positivo è subordinato al rispetto delle prescrizioni sottoindicate:

➤ sia durante i lavori che al termine dei medesimi dovrà essere effettuata una adeguata regimazione delle acque superficiali, tutte le acque in eccesso dovranno essere opportunamente raccolte e incanalate in adeguato sistema di smaltimento, evitando il deflusso incontrollato sul versante;

➤ tutte le aree di scopertura dovranno essere inerbite mediante idrosemina o altra tecnica entro 3 mesi dall'esecuzione dei lavori di riprofilatura delle superfici secondo le prescrizioni progettuali;

➤ in corso d'opera si dovrà verificare la stabilità degli scavi, dei riporti e di tutti i pendii, anche provvisori o di cantiere, in accordo con i disposti del D.M. 14 gennaio 2008. Tali verifiche e, se del caso, l'eventuale ricontrollo delle analisi di stabilità, dovranno far parte integrante del collaudo/certificato di regolare esecuzione.

➤ i terreni movimentati dovranno essere opportunamente stoccati in attesa del riutilizzo, il deposito non dovrà interessare aree potenzialmente instabili (aree a rischio di esondazione, e/o soggette a movimenti gravitativi di versante, ecc);

➤ per la ricostituzione della copertura boschiva e il ripristino vegetativo dovrà essere utilizzato postume forestale garantito e certificato ai sensi delle normative vigenti utilizzando le specie autoctone adatte al sito;

➤ nelle zone rinaturalizzate dovranno essere effettuate le operazioni di controllo delle specie infestanti, le sostituzioni delle fallanze e le irrigazioni di soccorso per i 5 anni successivi all'impianto;

➤ Dovranno essere comunicate: la nomina del Direttore dei lavori, le date di inizio e fine lavori al Comando provinciale del Corpo Forestale dello Stato e al Settore Foreste; alla comunicazione di termine lavori, dovrà essere allegata la dichiarazione del direttore dei lavori attestante che gli interventi sono stati eseguiti conformemente al progetto approvato.

➤ Ai sensi degli artt. 8 e 9 della L.r. 45/89 si deroga dal versamento del deposito cauzionale e del corrispettivo di rimboschimento in quanto trattasi di opera di interesse pubblico realizzata con il concorso finanziario pubblico.

83. Ai sensi del comma 4 dell'art. 19 della l.r. 10.2.2009 n. 4, poiché è prevista la trasformazione di superfici boscate, sono a carico del destinatario dell'autorizzazione la compensazione della superficie forestale trasformata e la mitigazione degli impatti sul paesaggio, detta compensazione dovrà essere effettuata secondo le indicazioni progettuali e previa presentazione al Settore Foreste della Regione Piemonte, prima dell'inizio dei lavori, del progetto esecutivo delle opere compensative che saranno autorizzate secondo le procedure del Regolamento Forestale vigente.

BENI PAESAGGISTICI.

Si sottolinea ancora che, relativamente alle opere ricadenti all'interno delle aree soggette a tutela paesaggistica, gli interventi che nel progetto esecutivo dovessero costituire variazioni/modificazioni

di quanto rappresentato nel progetto definitivo, dovranno essere sottoposti a preventiva autorizzazione paesaggistica da rilasciarsi secondo le procedure previste dalla normativa vigente.

Nell'ambito delle procedure di VIA in corso si precisa che il parere regionale potrà essere considerato quale autorizzazione paesaggistica solo a fronte dell'acquisizione del parere vincolante del Soprintendente (o nel caso in cui tale parere non sia reso nei termini stabiliti dalla legge) e a seguito della trasmissione e valutazione, da parte degli uffici regionali preposti, del progetto di compensazioni boschive.

Relativamente alle Nuova Viabilità si evidenzia che:

84. Le opere in c.a. che risultano a vista, dovranno essere eseguite prestando particolare attenzione alla finitura superficiale del cls, da realizzarsi con casseforme predisposte per getti a vista ovvero attraverso il ricorso a trattamenti superficiali del cls.

85. Analogamente dovrà essere posta particolare cura nella scelta delle opere complementari (gard-rail, recinzioni, ringhiere, ecc.) in modo da garantire un adeguato livello qualitativo degli interventi.

86. I muri di sostegno previsti, che in alcuni casi sono di rilevante altezza, ancorché mascherati con piantumazioni di specie arbustive autoctone, dovranno essere realizzati con qualificate soluzioni di finitura esterna.

Relativamente alle aree di cantiere (imbocco tunnel, piana di Susa, interconnessione Bussoleno, sito Maddalena) :

87. In merito all'inserimento paesaggistico delle aree di cantiere e degli edifici in progetto, oltre alle opere di mitigazione a verde già previste, le nuove soluzioni cromatiche scelte per alcuni edifici dovranno essere estese a tutti i manufatti (nastro trasportatore, eventuali strutture di copertura in PVC o simili, ecc.), privilegiando l'utilizzo di colorazioni scure (es. verdi e marroni scuri). Il tipo di tinteggiature/colorazioni da utilizzarsi siano di qualità tale da garantire nel tempo il mantenimento delle caratteristiche cromatiche, onde evitare effetti di deterioramento che comprometterebbero significativamente l'intervento mitigativo nel tempo;

88. la viabilità e i parcheggi delle aree di cantiere per le quali sia previsto l'utilizzo di pavimentazioni bituminose siano preferibilmente realizzate con asfalto colorato neutro, in modo da conferire un aspetto più naturale alla superficie;

per gli interventi di mitigazione, sia in corso d'opera che a fine lavori, dovranno essere scelti esemplari arborei già sviluppati al fine di consentire di svolgere tempestivamente le funzioni di mascheramento loro attribuite.

RISCHIO AMIANTO

Sondaggi prospezione di scavo:

89. Durante le fasi di scavo di ogni "tratta" dovrà essere effettuata l'esecuzione di sondaggi in prospezione sul fronte di avanzamento. Per ogni sondaggio effettuato sul fronte di scavo, è necessario che venga fornita una descrizione dettagliata della matrice e dei clasti più rappresentativi, indicando l'eventuale presenza di pietre verdi e il criterio di prelievo del sub-campione sul quale viene effettuata la ricerca dell'amianto. Per la determinazione degli amianti dovrà essere effettuata un'analisi è di tipo qualitativo. La metodica da prevedere è: Microscopia ottica in Contrasto di Fase – tecnica della dispersione cromatica (MOCF - DC) (Cfr. DM 06/9/94 all. 3).

Caratterizzazione marino e classificazione rifiuto:

90. deve essere effettuata l'analisi "quantitativa" del campione "tal quale", utilizzando qualsiasi metodo il cui limite di quantificazione sia inferiore a 0,1%, secondo le tecniche indicate nel D.M. 06/9/94 – all. 1, a cui sia associata eventualmente una procedura di arricchimento;

91. per lo smarino definito "Cl3a":

- deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (0.1%), nell'applicazione della "normale pratica industriale". Pertanto, devono essere adottate le precauzioni previste dalla vigente normativa;
- deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (0.1%), per tutti i materiali che vengono impiegati per la realizzazione di rilevati, opere di attraversamento e ripristino ambientale;
- con riferimento all'art.1 della Legge 257/92, "Sono vietate l'estrazione, l'importazione, l'esportazione, la commercializzazione e la produzione di amianto, di prodotti di amianto o di prodotti contenenti amianto". I materiali di classe Cl3a possono essere destinati alla produzione di "inerti per calcestruzzi" solo se esenti da amianto;
- i materiali in classe "Cl3a" in concentrazione inferiore a 1000 mg/kg siano ricollocati in situ, con messa in sicurezza permanente.

92. Condizioni operative in presenza di amianto:

- il "sistema di compartimentazione" descritto deve essere attivato per tutte le tratte in cui viene riscontrata la presenza di "pietre verdi con potenziale presenza di amianto – RA2";
- deve essere prodotto un "protocollo operativo" da adottare in caso di pietre verdi al fronte di scavo.
- Il concetto di quantità di amianto "elevate", riportato in diversi documenti, essendo privo di riferimenti normativi non può essere considerato un'indicazione utile, ai fini della progettazione degli interventi.

RADIAZIONI NON IONIZZANTI

93. La profondità di posa delle buche giunti non deve essere inferiore a 1.7m;

94. Per i recettori individuati come RT13, RT16, RT17, RT28, dovrà essere valutata in sede di esecuzione dei lavori la possibilità di mantenere la massima distanza possibile (sulla base delle caratteristiche della sede stradale in cui verranno effettuati gli scavi per la posa del cavidotto) tra l'elettrodotto e i recettori stessi.

RUMORE

Poiché nella realizzazione della "fasizzazione" del progetto prevista dal CIPE sono prevedibili incrementi nei flussi ferroviari della linea storica (da Bussoleno ad Avigliana) con potenziali ricadute sul territorio attraversato dalla stessa linea. Considerato l'elevato grado di urbanizzazione delle aree attraversate dalla linea ferroviaria storica e l'impatto acustico già prodotto dai convogli attualmente circolanti, con sensibili superamenti dei limiti consentiti (D.P.R. 459/98) a carico dei numerosi ricettori esposti; si richiede che:

95. da subito il gestore della linea storica debba mettere in atto ogni azione necessaria alla bonifica acustica della linea storica con particolare riguardo alle zone urbanizzate.

SALUTE PUBBLICA

96. La VIS dovrà essere definita tenendo conto dei parametri di seguito definiti:

- Indicatori di rischio assoluto: tasso standardizzato per età e genere (tassi di mortalità e primo ricovero)
- Misure di rischio relativo: SMR (Standardized Mortality/Morbidity Ratio) o i rapporti tra tassi (CMF, Comparative Mortality Figure, che è una misura equivalente) con confronto verso Provincia e Regione e relativi intervalli di confidenza (al 95% o 90%)
- Deve essere effettuato il calcolo del numero di casi attribuibili, associati agli incrementi di inquinanti previsti in fase di cantiere, in fase di deposito e in fase di esercizio, per PM10, individuato come tracciante dell'inquinamento. Deve inoltre essere calcolato il numero di casi attribuibili associati all'esposizione a radon e a rumore nelle diverse fasi di realizzazione dell'opera; nonché delle seguenti attività:

- definire l'utilità della Valutazione nel caso concreto (screening);
 - definire gli obiettivi (scoping);
 - valutare gli impatti (assessment);
 - formulare raccomandazioni per minimizzare gli impatti (reporting);
 - controllare che gli impatti sulla salute siano effettivamente quelli previsti dal procedimento di VIS e che le raccomandazioni siano effettivamente attuate dai decisori (monitoring);
 - individuare i soggetti presenti al tavolo di pilotaggio (con compiti di indirizzo, discussione, valutazione e accompagnamento) del processo di VIS orientato alla valutazione complessiva degli impatti sulla vita della popolazione e la messa in opera degli interventi tesi a mitigare congiuntamente rischi e impatti;
 - definire una proposta di cronoprogramma delle attività della VIS (comprensivo dell'esplicitazione dei criteri che verranno usati per definire il gruppo di lavoro, la sua numerosità, le modalità di convocazione e luogo degli incontri, le modalità di comunicazione dei risultati);
 - definire una proposta di un piano di comunicazione inerente il processo e gli esiti della VIS;
97. per l'effettuazione della VIS, si raccomanda l'affidamento a professionisti competenti nel campo dell'epidemiologia che permetta la scelta corretta dei valori di rischio da utilizzare e l'applicazione della metodologia comunemente usata a questo scopo.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA SIC/ZPS

98. Dovrà essere predisposto un piano di ripristino dell'habitat 6510 "Praterie magre da fieno a bassa altitudine" comprendente la manutenzione necessaria per la buona riuscita degli interventi. In ogni caso un congruo periodo di manutenzione dovrà essere previsto per tutti gli interventi a verde.

99. La progettazione esecutiva dovrà prevedere le modalità operative e le tempistiche per una corretta manutenzione e verifica della funzionalità delle opere. Nel caso di constatazione della non efficienza della funzionalità delle opere è opportuno prevedere la possibilità di individuare a scala più ampia, sullo schema dei flussi di fauna vertebrata esistenti, i fabbisogni di deframmentazione del territorio e provvedere a rinforzarne l'efficienza in termini di connettività risolvendo le problematiche di altri punti di barriera faunistica e migliorando la permeabilità del territorio di riferimento.

100. Per il monitoraggio risulta opportuno:

- integrare come criterio di selezione delle specie le Orchidacee rinvenute nel sito di monitoraggio e uno o più plot di controllo nelle stazioni oggetto di monitoraggio nell'ambito del progetto Life "Xero-Grazing" previo coordinamento con l'Ente Gestore dell'area protetta.
- una migliore integrazione con quanto dispone il piano di monitoraggio della vegetazione del SIC che prevede l'esecuzione di campionamenti sia di vegetazione che delle acque nei medesimi punti.
- inserire gli interventi previsti tra le misure di accompagnamento dell'opera nella fase di progettazione esecutiva condividendoli con l'Ente Gestore del SIC (Ente di gestione delle Aree Protette delle Alpi Cozie).

GEOTECNICA

Monitoraggi Geotecnica

Per i monitoraggi geotecnici viene data specifica enfasi al sistema di strutturazione ed organizzazione dei dati geotecnici, ma non viene data sufficiente attenzione alla distribuzione e disseminazione degli stessi, pertanto si richiede che:

101. si ritiene che i dati riguardanti i monitoraggi geotecnici, soprattutto per quanto concerne quello che riguarda le misure all'esterno, dovranno essere considerati alla pari dei dati derivanti dal monitoraggio ambientale e dovranno essere trattati contestualmente a quest'ultimi per quanto concerne la verifica, validazione e diffusione;

102. per quanto concerne la galleria di Interconnessione, considerata la relativa superficialità dello scavo, la seppur solo teorica possibilità di indurre "sforamenti", l'incertezza sulla possibilità di

incontrare depositi glaciali, sia opportuno installare un adeguato sistema di monitoraggio di superficie al fine di valutare possibili cedimenti dei terreni soprastanti la galleria. (inserirei 102 e 103 nel PMA).

Sismicità locale

Tenuto conto della rilevanza del progetto nel suo insieme, si ritiene non sufficientemente cautelativo l'approccio semplificato utilizzato dallo studio per la determinazione dei fenomeni di amplificazione sismica,

103. si richiede che, per i siti interessati da opere ed infrastrutture significative, le azioni sismiche da utilizzare nella progettazione delle opere siano determinate mediante specifiche analisi di risposta sismica locale, da predisporre secondo le indicazioni contenute ai par. 3.2 e 7.11 delle Norme Tecniche per le Costruzioni di cui al D.M. Infrastrutture 14 gennaio 2014 e della relativa Circolare 02 febbraio 2009 n. 617/C.S.LL.PP. Gli approfondimenti in questione, da predisporre in sede di progetto esecutivo, dovranno riguardare in linea di massima:

- i ponti sulla Dora,
- la stazione internazionale di Susa,
- la zona dell'autoporto di Susa.

104. per definire i modelli geotecnici di sottosuolo dei diversi siti dovranno essere eventualmente predisposte specifiche indagini finalizzate a consentire la definizione di:

- condizioni stratigrafiche e modello di sottosuolo,
- proprietà fisiche e meccaniche degli strati di terreno, (con particolare riferimento alle condizioni cicliche)
- regime delle pressioni interstiziali,
- profondità e morfologia del substrato rigido o di un deposito ad esso assimilabile.

105. ai fini delle analisi, sarà necessario il ricorso a schematizzazioni geometriche bi-dimensionali o tri-dimensionali in modo da tener conto delle eventuali modificazioni del segnale indotte dalla specifica configurazione della valle.

Programma delle indagini

Al fine di acquisire informazioni utili per la qualificazione dei terreni ai fini della prevenzione del rischio sismico si ritiene opportuno che,

106. i fori di sondaggio già compresi nel programma delle indagini definito e nei quali non viene prevista l'installazione di una verticale piezometrica, vengano attrezzati per la prova DH, da realizzarsi con misure ad intervallo di 1m. Si propone tale soluzione per i siti:

- S100 (Mompalano),
- S103 (Interconnessione Bussoleno- ponte Dora);

107. lo studio nel suo complesso sia integrato con misure HVSR distribuite in modo tale da:

- fornire elementi di valutazione utili nella predisposizione della Carta del Rischio Sismico,
- fornire elementi conoscitivi di riferimento per la progettazione delle opere ed infrastrutture significative.

Carta del rischio sismico

108. Per la Carta del rischio sismico attualmente realizzata con tecniche speditive e non strettamente coerente con i criteri di riferimento in materia devono essere predisposti gli ulteriori elaborati secondo gli indirizzi e criteri per la Microzonazione Sismica, 2008 e dai successivi aggiornamenti che costituiscono i presupposti alla realizzazione della Carta delle Microzone Omogenee in Prospettiva Sismica ed in particolare la Carta delle Indagini e la Carta geologico – tecnica;

109. i complessi litostratigrafici devono essere raggruppati e codificati in base alle caratteristiche tessiturali dei depositi, mentre le informazioni relative agli ambienti genetico-deposizionali costituiscono solo un dato accessorio;

110. lo spessore minimo da considerare per le coperture è di 3m;

111. i margini di incertezza che in alcuni casi caratterizzano le stratigrafie delle diverse zone della carta, (ad esempio substrato a profondità variabili tra 5m e 50m), lasciano prevedere comportamenti non omogenei dal punto di vista della risposta sismica ed è pertanto necessario una revisione dell'approccio con conseguente aggiornamento delle zone;

112. gli standard citati in precedenza devono essere previsti con una rappresentazione a scala non inferiore al rapporto 1:10.000.

Modelli geotecnica

Molte indicazioni geotecniche sono estrapolate nell'impossibilità di realizzare indagini dirette:

113. pertanto è necessario aggiornare il modello geologico e geotecnico di riferimento in base alle indagini che dovranno comunque essere effettuate secondo i dettami del D.M. 14.01.08, perlomeno ai fini della tutela dell'assetto idrogeologico locale, in fase esecutiva, e di ripetere le verifiche prodotte in più relazioni in base al quadro aggiornato delle informazioni geotecniche acquisite nel corso delle indagini, eventualmente riattualizzando i sistemi di consolidamento dei versanti previsti;

114. il modello geologico e geotecnica di riferimento dovrà essere considerato come un quadro di riferimento flessibile e modificabile con l'avanzare dello stato conoscitivo dei luoghi.

TERRITORIO RURALE, ATTIVITÀ AGRICOLE, FAUNA SELVATICA ED ACQUATICA.

Reticolo idrografico superficiale ad uso irriguo

Non risulta, che sia stato preso contatto con il Consorzio Irriguo di II grado del Canavese per verificare le interferenze con i canali irrigui presenti in prossimità dell'area interessata dagli interventi di deposito definitivo del materiale di scavo provenienti dai siti di cantiere della Valle Susa e di recupero morfologico ed ambientale della cava della CO.GE.FA. S.p.A. situata nel Comune di Torrazza Piemonte, pertanto:

115. il proponente dovrà concordare con i Consorzi Irrigui operanti nelle aree di intervento le soluzioni individuate per risolvere le interferenze con gli impianti irrigui e con il reticolo irriguo esistente, nonché il cronoprogramma relativo alla realizzazione delle opere, in modo da assicurare la funzionalità della rete irrigua e da permettere l'effettuazione delle operazioni di manutenzione della rete stessa in maniera agevole e in sicurezza.

- Per quanto riguarda la Valle di Susa, il soggetto da contattare è il Consorzio irriguo delle Valli di Susa e Cenischia (Via Trattenero 15 – 10053 Bussoleno (TO) – tel. 0122/647092 – fax 0122/642850).

- Per quanto riguarda le aree irrigue ricadenti nel territorio del Comune di Torrazza Piemonte, si dovrà fare riferimento al Consorzio Irriguo di II grado del Canavese (c/o Agritex – Via Gallo 29 – 10034 Chivasso (TO) – tel. 011/9131646 – fax 011/9107734).

Interventi di compensazione del comparto agricolo

116. per quanto attiene al comparto agricolo la proposta di realizzazione dell'Agriparco della Dora può essere considerata idonea solo nel caso in cui sia prevista la realizzazione di ulteriori azioni compensative nell'ambito del progetto Smart Susa Valley.

117. Azioni idonee a compensare gli impatti nei confronti del comparto agricolo devono consistere nella realizzazione di interventi di miglioramento delle infrastrutture, con particolare riguardo a quelle irrigue ricadenti nei territori dei Comuni interessati dalla realizzazione della nuova linea ferroviaria, che consentono di aumentare la produzione agricola per unità di superficie e di operare un utilizzo maggiormente compatibile dal punto di vista ambientale della risorsa idrica ai fini irrigui.

Interventi di recupero, di mitigazione e di riqualificazione ambientale

Si esprimono perplessità sulla scelta delle specie individuate da utilizzare negli interventi di mitigazione dei muri individuate nella Relazione tecnica delle opere a verde di mitigazione e

recupero ambientale in fase di cantiere (elaborato PD2-C3C-TS3-0193-A-AP-NOT) e nella Relazione tecnica delle opere a verde di mitigazione e recupero ambientale (elaborato PD2-C3C-TS3-0171-A-AP-NOT).

La Vitis vinifera, oltre a non essere una pianta rampicante tappezzante, è una specie agraria che necessita di cure assidue (potature, trattamenti anticrittogamici, ecc.) per poter sopravvivere, che configurano interventi manutentivi costanti e ripetuti nel tempo tali da non essere compatibili, anche finanziariamente, con opere che sono effettuate a scopo di mitigazione ambientale e paesaggistica.

118. Dovrà essere affrontata la criticità derivante dall'emergenza fitosanitaria dovuta all'espandersi della flavescenza dorata, che la Regione Piemonte, in attuazione del Decreto Ministeriale del 31 maggio 2000 "Misure per la lotta obbligatoria contro la Flavescenza Dorata della vite", sta affrontando con interventi obbligatori di lotta con insetticidi e di espianto delle piante infette e dei vigneti abbandonati, trascurati e inselvaticati;

119. nel caso si intendano utilizzare varietà con valenza maggiormente ornamentale, quali la varietà purpurea (indicata nel Capitolato tecnico delle opere a verde – elaborato PD2-C3C-TS3-0114-B-AP-NOT), occorre verificare se ospitano lo Scaphoideus titanus, insetto vettore, specifico per l'intero genere Vitis, del fitoplasma che provoca la malattia;

120. La scelta del Rubus fruticosus suscita perplessità poiché se si intende utilizzare la specie selvatica, questa è fortemente infestante, è a fogliame deciduo e non è rampicante tappezzante, si richiede pertanto di utilizzare proporre specie alternative idonee a svolgere la funzione di mitigazione richiesta.

Sottopasso faunistico

121. Il sottopasso faunistico, così come progettato presenta alcune criticità di carattere funzionale che possono inficiare il suo effettivo utilizzo da parte della fauna selvatica, pertanto si richiede che nella progettazione dei passaggi per la fauna selvatica di media e grossa taglia, sia data fondamentale importanza alla posa in opera di elementi naturali (quinte arboree ed arbustive) che svolgano la funzione di invito ad invogliare gli animali ad utilizzare i varchi all'uopo destinati. Si richiede, pertanto, che tali aspetti siano adeguatamente sviluppati in fase di progettazione esecutiva concordandoli con la Direzione Agricoltura e con Arpa Piemonte;

122. in fase esecutiva dovranno essere ricercate soluzioni alternative in corrispondenza degli imbocchi, prevedendo una corretta progettazione degli inviti a verde indispensabili al corretto funzionamento della struttura. Tali aspetti dovranno essere adeguatamente sviluppati in accordo con la Direzione Agricoltura e con Arpa Piemonte.

Barriere antirumore

123. Quale misura di mitigazione nei confronti dell'avifauna, i pannelli fonoassorbenti trasparenti dovranno essere realizzati con materiali opachi o colorati o satinati, evitando materiali riflettenti o totalmente trasparenti, in modo da risultare visibili agli uccelli ed evitare collisioni.

Interventi che interferiscono con i corsi d'acqua

124. Gli aspetti inerenti la tutela degli habitat e della fauna acquatica dovranno essere in coerenza con quanto stabilito dalla D.G.R. n. 75-2074 del 17 maggio 2011 anziché dalla D.G.R. n. 72-13725 del 29 marzo 2010.

Interventi di compensazione a seguito dei tagli boschivi (prescrizioni CIPE n. 7 - 45)

125. L'individuazione delle superfici sulle quali intervenire e la progettazione definitiva/esecutiva degli interventi di compensazione dei tagli boschivi dovranno essere sviluppati anche in un'ottica di ricostituzione e di potenziamento dei corridoi ecologici e faunistici presenti in Valle Susa.

MONITORAGGIO AMBIENTALE DEL PROGETTO IN FASE REALIZZATIVA

126. PMA e Sistema di Gestione Ambientale

Il Piano di Monitoraggio Ambientale, suoi contenuti e modalità operative, nonché il Sistema di Gestione Ambientale dovranno essere concordati con Arpa Piemonte sulla scorta di quanto già avvenuto per la realizzazione del cunicolo esplorativo di Chiomonte.

Nell'ambito del sistema di gestione ambientale dovrà essere definita una procedura operativa in grado di evidenziare ruoli e responsabilità in merito al controllo e gestione dei mezzi utilizzati in cantiere sia on-road che off-road, anche se di proprietà degli appaltatori dei lavori.

Amianto

- i punti di monitoraggio indicati devono essere confermati a seguito di sopralluogo congiunto con Arpa Piemonte;
- per tutte le tratte di scavo devono essere adottate le “frequenze di campionamento” e le “soglie di riferimento” indicate nella tabella sottostante:

Tab.1: Esterno cantiere

Stato	Limite di riferimento	Frequenza campionamenti	
Sorveglianza	amianto <1f/l	scavo in tradizionale	3 gg. ogni 15 gg. per il turno di 8 h
		scavo con TBM	3 gg. ogni 7. il 1° giorno 24 h e poi 8 h
Attenzione	se il livello di rischio è RA-1÷RA-3 (prospezione sul fronte di scavo)	scavo in tradizionale	3 gg. ogni 7 gg. per il turno di 8 h
	superamento delle soglie all'interno del cantiere	scavo con TBM	Tutti i giorni 24/24 h
Intervento	amianto >1 f/l	Tutti i giorni 24/24 h	

Al superamento della soglia d'intervento devono essere interrotte tutte le attività di cantiere (cfr. punto 96 – delibera CIPE 57/2011) e devono essere adottate tutte le procedure indicate dal DM 6/9/94, cap.5, punto 11).

Aria

- L'individuazione dei punti di monitoraggio ambientale relativi alla qualità dell'aria dovrà essere supportata da un dettagliato esame delle risultanze delle simulazioni modellistiche presentate dal proponente per il progetto definitivo che individuino le aree maggiormente sollecitate e quindi i ricettori maggiormente esposti. A tale scopo è necessario che siano prodotte le mappe in formato vettoriale o raster su grigliato di calcolo del modello relative ai diversi indicatori e ai relativi inquinanti derivanti dall'impatto sia delle sole attività legate all'opera in costruzione, sia dell'impatto cumulato. Siano inoltre forniti per tutti gli anni di simulazione (in formato da concordare con Arpa) i seguenti dati relativi a tutte le celle del dominio di calcolo:

- Mappe di concentrazione degli impatti aggiuntivi (solo attività connesse all'opera) e cumulati per tutti gli indicatori calcolati (medie annuali e percentili);
- Mappe di concentrazione della VAQ2008 riportati alla risoluzione target di 250 m per tutti gli indicatori calcolati (medie annuali e percentili);
- Mappe di concentrazione degli impatti aggiuntivi per i seguenti indicatori: NO2 massime medie orarie, PM10 massime medie giornaliere;
- Mappe emissive per tutte le sorgenti considerate (separate per inquinante e tipologia emissiva, totali per inquinante) per i diversi anni di simulazione;

- File .shp relativi alle sorgenti considerate (cantieri, tratte stradali) e domini di calcolo.
- Analogamente al Monitoraggio del Cunicolo della Maddalena, i dati di Qualità dell'aria AO e CO, parametri chimici, polveri ecc.. sia giornalieri, sia orari dei rilevamenti in continuo dovranno essere resi disponibili sulla base dati del Sistema Regionale di Rilevamento della QA (SRRQA), attuando tutte le procedure necessarie per il trasferimento.
- Il monitoraggio ante operam sarà da attivare almeno 12 mesi prima dell'inizio delle attività di cantiere al fine di poter disporre di un numero di misurazioni sufficienti per la valutazione dei dati in fase di corso di d'opera.
- Il PMA presentato dal proponente è da considerarsi un documento propositivo e deve essere integrato, tenendo conto altresì dell'esigenza di recepire la prescrizione n. 26 della Delibera CIPE n° 57/2011 per la quale risulta necessaria una sua riformulazione nel modo seguente:

“Protocollo Operativo: Regione Piemonte stipula un Protocollo Operativo, per la sola fase di cantiere, con Provincia di Torino, ARPA Piemonte ed Enti Locali interessati che, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine previsti dall'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE recepita con il D. lgs 155/2010 e s.m.i., contenga i provvedimenti efficaci per limitare e se necessario sospendere le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva, siano superati.

Il Protocollo dovrà altresì stabilire

- per le rispettive competenze degli Enti territoriali e del Proponente, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio afferente alla Nuova Linea (in fase di cantiere), evidenzia il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della Direttiva;
- i criteri con cui, al superamento dei suddetti valori limite, è definita la significatività del contributo delle attività di cantiere rispetto alle altre fonti di inquinamento atmosferico presenti;
- le modalità con le quali l'Agenzia provvede alla messa a disposizione dei dati mediante gli strumenti disponibili nell'ambito del Sistema Regionale di Rilevamento della Qualità dell'Aria.

I superamenti saranno riferiti alle misurazioni di un sistema di punti di misura dedicati, da attivare almeno 12 mesi prima dell'inizio delle attività di cantiere, e i dati prodotti dovranno essere inseriti a tutti gli effetti nel Sistema Regionale di Rilevamento della Qualità dell'Aria con le tempistiche previste dal Protocollo operativo

L'acquisto dei beni strumentali, necessari all'allestimento dei punti di misura, e la loro messa in esercizio sarà effettuato dal proponente sulla base di specifiche tecniche fornite da Arpa Piemonte che conterranno le indicazioni riguardo il tipo di strumentazione con le relative caratteristiche tecniche, il numero e l'ubicazione dei punti di misura. Arpa Piemonte provvederà ad aggiornare le specifiche tecniche della strumentazione in relazione alla evoluzione normativa e tecnica; gli eventuali oneri economici aggiuntivi per la realizzazione di quanto previsto da tale aggiornamento saranno interamente a carico del proponente.

La gestione dei punti di misura dovrà essere affidata ad ARPA Piemonte sulla base di un accordo formale a titolo oneroso da stipularsi fra le parti. Il proponente dovrà farsi carico di tutti gli oneri economici - compresi quelli relativi ai costi del personale dell'Agenzia, delle determinazioni analitiche di laboratorio e dell'inserimento e gestione dei dati nel Sistema Regionale di Rilevamento della Qualità dell'Aria - necessari a garantire un corretto funzionamento dei punti di misura e a conseguire il rispetto degli obiettivi di qualità previsti dal D.Lgs 155/2010 e s.m.i.

Arpa Piemonte provvederà a mettere a disposizione degli Enti competenti i dati prodotti tramite le procedure previste dal Sistema Regionale di Rilevamento della Qualità dell'Aria e la reportistica concordata all'interno del Protocollo Operativo.”

- L'individuazione dei punti di monitoraggio ambientale relativi alla qualità dell'aria dovrà essere supportata da un dettagliato esame delle risultanze delle simulazioni modellistiche presentate dal proponente per il progetto definitivo che individuino le aree maggiormente sollecitate e quindi i

ricettori maggiormente esposti. A tale scopo è necessario che siano prodotte le mappe in formato vettoriale o raster su grigliato di calcolo del modello relative ai diversi indicatori e ai relativi inquinanti derivanti dall'impatto sia delle sole attività legate all'opera in costruzione, sia dell'impatto cumulato. Siano inoltre forniti per tutti gli anni di simulazione (in formato da concordare con Arpa) i seguenti dati relativi a tutte le celle del dominio di calcolo:

- Mappe di concentrazione degli impatti aggiuntivi (solo attività connesse all'opera) e cumulati per tutti gli indicatori calcolati (medie annuali e percentili);
 - Mappe di concentrazione della VAQ2008 riportati alla risoluzione target di 250 m per tutti gli indicatori calcolati (medie annuali e percentili);
 - Mappe di concentrazione degli impatti aggiuntivi per i seguenti indicatori: NO2 massime medie orarie, PM10 massime medie giornaliere;
 - Mappe emissive per tutte le sorgenti considerate (separate per inquinante e tipologia emissiva, totali per inquinante) per i diversi anni di simulazione;
 - File .shp relativi alle sorgenti considerate (cantieri, tratte stradali) e domini di calcolo.
- Analogamente al Monitoraggio del Cunicolo della Maddalena, i dati di Qualità dell'aria AO e CO, parametri chimici, polveri ecc.. sia giornalieri, sia orari dei rilevamenti in continuo dovranno essere resi disponibili sulla base dati del Sistema Regionale di Rilevamento della QA (SRRQA), attuando tutte le procedure necessarie per il trasferimento.
 - Il monitoraggio ante-operam dovrà essere attivato almeno 12 mesi prima dell'avvio dei lavori per consentire la definizione delle soglie da adottare nell'analisi dei dati di monitoraggio sia del corso d'opera che del post-operam.
 - Il previsto sistema di monitoraggio in continuo (h24) delle emissioni di ogni cantiere dovrà comprendere un'adeguata taratura dei livelli acustici presso il perimetro esterno dei cantieri e presso i ricettori potenzialmente più esposti. Dovranno essere quindi definite specifiche soglie di attenzione e allarme.

Ambiente idrico

- Dovrà essere data contestualizzazione degli interventi e degli impatti attesi rispetto ai CI, GWB e Complessi Idrogeologici interessati
- Dovrà essere fornita la valutazione degli impatti in relazione agli obiettivi di qualità definiti dal PdG Po
- Dovrà essere considerata la correlazione degli impatti con le diverse categorie di elementi di qualità/parametri (chimico-fisici, biologici, idrologici, morfologici, idrogeologici, ecc.) potenzialmente interferiti.
- Dovranno essere definite le soglie riferite alla situazione Ante Operam da adottare nell'analisi dei dati derivanti dai monitoraggi di Corso d'opera e Post Operam.

Inquinamento acustico

- La previsione di un sistema di monitoraggio in continuo (h24) all'interno di ogni cantiere (analogo al sistema di monitoraggio esistente nel cantiere per la realizzazione del cunicolo esplorativo La Maddalena) dovrà comprendere un'adeguata taratura dei livelli presso il perimetro dei cantieri e presso i ricettori potenzialmente più esposti e dovranno essere definite, in contraddittorio con Arpa, specifiche soglie di attenzione e di allarme.

Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

- Nel PMA dovrà essere introdotto uno specifico paragrafo relativo alle radiazioni ionizzanti.
- Nel PMA dovrà essere introdotto un paragrafo dedicato completamente alle radiazioni ionizzanti, in cui inserire tutti i riferimenti a questa tematica ad oggi distribuiti nelle varie sezioni del documento stesso. La definizione dei contenuti e le modalità operative dovranno essere concordate con Arpa Piemonte (così come previsto dalla prescrizione 62 della Delibera CIPE 57/2011) in specifici incontri dedicati.

Funzionalità ecologica e Valutazione d'Incidenza

- Deve essere previsto un monitoraggio per le zone umide

Accompagnamento ambientale del progetto in fase realizzativa

Richiamando l'essenzialità dell'accompagnamento ambientale dell'opera come già definito nella d.g.r. n. 18-1954 del 29 aprile 2011 con la quale è stato espresso il parere regionale in ordine al progetto preiminare, si riscontra la mancata ottemperanza alle prescrizioni della deliberazione CIPE n. 57 del 2011 nn. 61 e 197 e pertanto,

127. Il proponente dovrà dare seguito all'ottemperanza delle prescrizioni nn. 61 e 197 della deliberazione CIPE n. 57 del 2011, previo accordo con Arpa, anche ai fini della definizione delle necessarie risorse finanziarie da mettere a disposizione.

Quanto sopra premesso, i relatori propongono alla Giunta Regionale di inviare le considerazioni e le valutazioni sopra espresse al MATTMA e al MIT per il seguito di competenza.

La Giunta Regionale, condividendo le argomentazioni del Relatore;

vista la l.r. 40/1998 e s.m.i.;

vista la L. 443/2001 e s.m.i.;

visto il D.lgs. 42/2004 e s.m.i.;

visto il d.lgs. 152/2006 e s.m.i.;

visto il d.lgs. 163/2006 e s.m.i.;

vista la l.r. 322008 e s.m.i.;

vista la l.r. 4/2011 e s.m.i.;

visti i pareri ed i contributi tecnici acquisiti agli atti;

con votazione espressa nei termini di legge, unanime,

delibera

nell'ambito della procedura ai sensi degli artt. 166, 167, 168, 182 e seguenti del D.lgs 163/2006 e s.m.i.:

- di condizionare il parere positivo di compatibilità ambientale relativo alle parti di progetto sottoposte alla procedura di VIA e la verifica di ottemperanza, per quanto di competenza, delle restanti parti all'attuazione di tutti gli approfondimenti e prescrizioni dettagliati in premessa, tra le quali anche quelle inerenti all'accompagnamento ambientale dell'opera e le relative risorse, con la predisposizione dei necessari adeguamenti progettuali prima dell'avvio dei lavori, nonché la definizione delle eventuali ulteriori mitigazioni;

- di approvare, ai sensi e per gli effetti dell'art 166 del D.lgs 163/2006 e s.m.i., le proposte di adeguamento, prescrizioni e varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le

caratteristiche essenziali delle opere previste dal progetto preliminare, di cui alla Deliberazione CIPE n. 57 del 2011, indicate nelle premesse e che qui s'intendono integralmente riportate;

- di esprimere, per i motivi indicati in premessa ed ai sensi dell'art 167 del D.lgs 163/2006 e s.m.i., positiva intesa sulla localizzazione degli interventi definiti in premessa A, B, C e D, subordinatamente al rispetto di tutte le prescrizioni riportate nelle premesse del presente atto e qui richiamate per farne parte integrante;

- di vincolare l'intesa sulla ricollocazione dell'intervento "Guida Sicura" attualmente in Comune di Avigliana, fermo restando le misure di salvaguardia nell'area individuata, allo sviluppo, prima dell'avvio delle fasi esecutive, delle alternative progettuali dettagliate in premessa secondo quanto previsto dalla normativa vigente;

- di ritenere che, alle condizioni specificate ai punti precedenti, sussistano i presupposti per l'espressione di parere favorevole ai fini della successiva approvazione del progetto definitivo in oggetto, per il quale si dà mandato al Presidente ai sensi dell'art. 1 della Legge 443/2001 e s.m.i. e dell'art. 161 del D.lgs 163/2006 e s.m.i.;

- di ribadire la richiesta espressa sul progetto preliminare con Deliberazione della Giunta Regionale 29 aprile 2011, n. 18-1954 della stessa destinazione del 5% dell'importo complessivo dell'opera per le compensazioni territoriali di area, sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio, valorizzando le scelte di sviluppo sostenibile già effettuate;

- di inviare il presente provvedimento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il prosieguo dell'iter procedurale.

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

(omissis)

Allegato

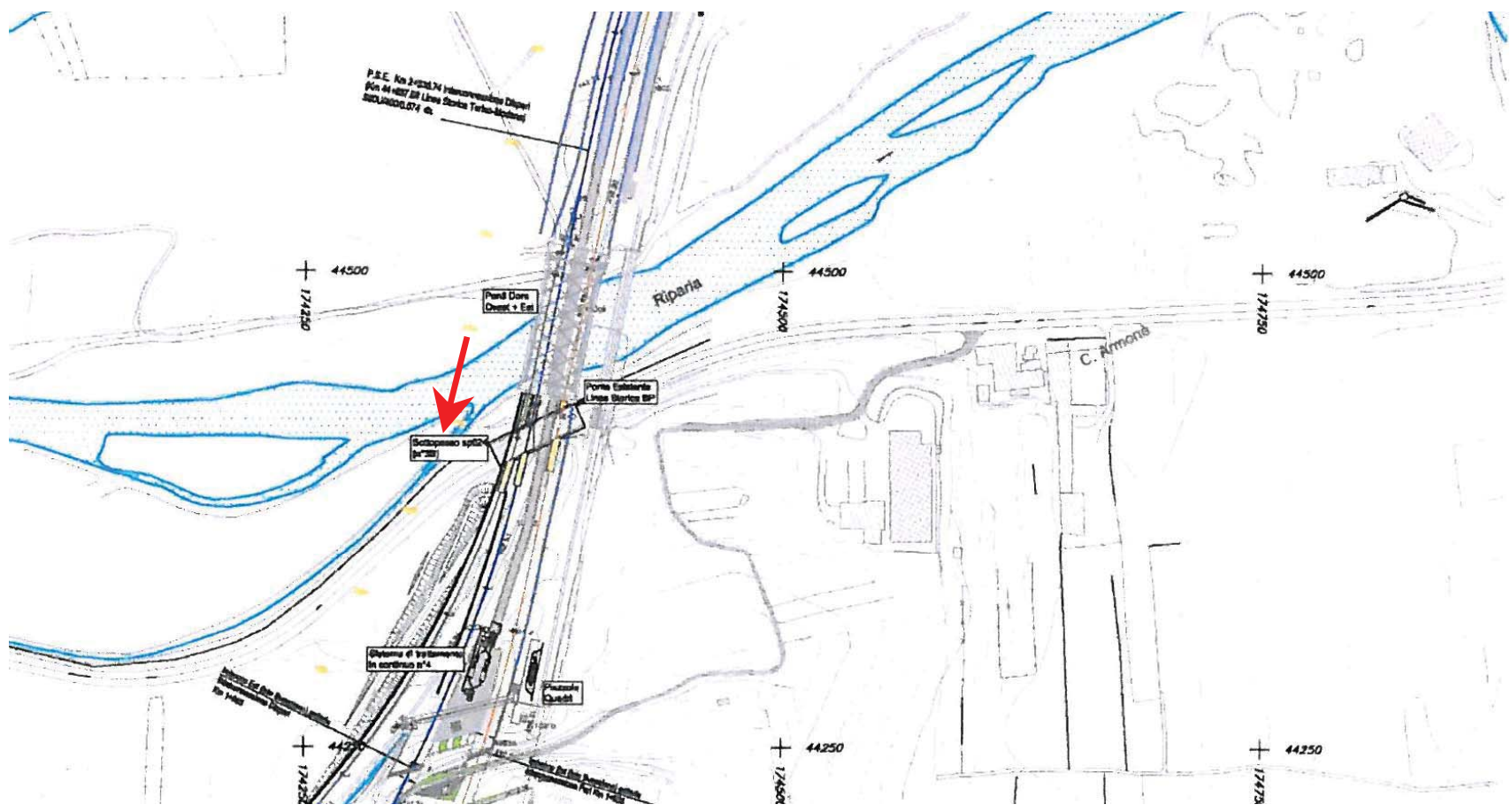


Figura 1 Difesa spondale nel tratto interessato dalla galleria artificiale della SP4