





ca

SOCIETA' ITALIANA  
 TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FREJUS  
**SIT4Fs.p.A** Sede legale: fraz. San Giuliano, 2 - 10059 Susa ITO)



# RILOCALIZZAZIONE DELL' AUTOPORTO DI SUSa

MUSNET ENGINEERING S.p.A  
 (so Svizzera, 185  
 10149 TORINO  
 Tel. +39 011 5712411  
 Fax. +39 011 5712426  
 E-mail info@musine Ut  
 PEC musinef@legalmai Ut

Gruppo SITAF

P.Uva 08015410015  
 Cap. Soc. E. 520.000 i.v.  
 Cod. fis.e Reg. Imprese  
 TO 08015410015  
 RE.A. Torino 939200

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

SINTESI NONTECNICA

Indice	Dal/Ci Data	Modifications / Modifiche	Etabli par / Concepilo da	Vérifié par / Controllato da	Autorist par / Autorizzato da
0	07/09/2013	Première diffusion / Prima emissione	L. BARBERIS (MUSNET)	C. GIOVANNETTI (MUSNET)	M.BERTI (SITAF)
A	31/10/2013	Revision suite aux commentaires LTF/ Revisione a seguito commenti LTF	L. BARBERIS (MUSNET)	C. GIOVANNETTI (MUSNET) GIOVANNETTI n° 2736	M.BERTI (SITAF)

COD E DOC	p   D   I   2	e   3   e	M   U   I   s	o   2   2   8	A
	Phase / Fasc	Sigle éludc / Sigla	Émetteur / Emittente	Numero	Indice

A   P	N   o   T
Statut / Stato	Type / Tipo

ADRESSE GED CJA // // 70 60 01 IO 04  
 INDIRIZZO GED

ECHELLE / SCALA

C/P C11JOS000030001





**SOMMAIRE / INDICE**

<b>1. INTRODUZIONE</b> .....	5
1.1 Motivazioni dell'opera .....	5
<b>2. IL TERRITORIO INTERESSATO DALL'OPERA</b> .....	6
<b>3. QUADRO PROGETTUALE</b> .....	7
3.1 Analisi delle alternative di progetto.....	7
3.2 Descrizione del progetto .....	8
3.3 Descrizione della Fase di cantiere .....	11
3.3.1 Organizzazione del cantiere .....	11
3.3.2 Bilancio dei materiali .....	13
<b>4. VERIFICA DI CONGRUITÀ CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE</b> .....	15
<b>5. IMPATTI E INTERVENTI DI MITIGAZIONE</b> .....	19
5.1 Atmosfera.....	19
5.2 Ambiente idrico .....	20
5.3 Suolo e sottosuolo .....	21
5.4 Ambiente naturale .....	22
5.5 Paesaggio .....	23
5.6 Rumore.....	30
5.7 Socioeconomia.....	32
5.8 Salute pubblica .....	32
<b>6. CONCLUSIONI</b> .....	34

## LISTE DES FIGURES / INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 – Localizzazione Autoporto .....	6
Figura 2 – Stralcio del profilo dello svincolo - Sovrappasso in ingresso .....	8
Figura 3 - Sezione Antenna A2 - Sovrappasso in ingresso .....	9
Figura 4 - Planimetria di progetto .....	10
Figura 5 - localizzazione area e viabilità di cantiere .....	12
Figura 6 – Stralcio della carta dei vincoli .....	16
Figura 7 - SIC e ZPS (Fonte: Geoportale nazionale) .....	17
Figura 8 - Fotoinserimento area di servizio .....	26
Figura 9 - Fotoinserimento area di ristoro .....	26
Figura 10 - Area di servizio e area di ristoro .....	27
Figura 11 - Fotoinserimento PCC (sinistra) e area di servizio e ristoro (destra) .....	28
Figura 12 – Vista dal piano stradale in uscita dall'autoporto .....	28
Figura 13 – Vista della Centrale elettrica e Posto Controllo Centralizzato, in ingresso all'autoporto .....	29
Figura 14 – Vista del Posto Controllo Centralizzato .....	29

## LISTE DES TABLEAUX / INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1: Bilancio materiali .....	13
-------------------------------------	----

## RESUME/RIASSUNTO

Le présent document, prévu par l'annex VII Il presente elaborato, previsto dall'allegato VII D. Lgs 4/2008 s.m.i., constitue la synthèse en del D. Lgs 4/2008 e s.m.i., costituisce la sintesi langage pas technicien des analyses in linguaggio non tecnico delle analisi environnementales meneé dans l'étude ambientali condotte nello studio di impatto d'impact sur l'environnement et les relatives ambientale e le relative conclusioni inerenti la conclusions inhérentes à la possible possibile interferenza con le componenti interférence avec les composantes ambientali.

environnementales.

## 1 . Introduzione

Il presente documento costituisce la Sintesi in Linguaggio non Tecnico relativa allo Studio di Impatto Ambientale (SIA) del progetto della "Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa", attualmente disposto su aree che saranno destinate alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e per il quale va quindi trovata una soluzione localizzativa alternativa.

La realizzazione delle opere di cui sopra, ed in particolare della Stazione Internazionale, del sottopasso della A32 e dell'Area Tecnica e di Sicurezza, viene ad interferire con le attuali opere autostradali, con l'Autoporto ed i relativi svincoli che dovranno quindi essere modificati o rilocalizzati.

Stante la necessità di disporre di un'area di dimensioni considerevoli , dopo un 'attenta analisi delle alternative possibili, è stata individuata un'area localizzata in Comune di San Didero. Essa è posta in sinistra orografica del Fiume Dora Riparia, compresa fra l'Autostrada A32 e la S.S. n. 25 del Moncenisio.

Lo Studio di Impatto Ambientale, di cui il presente documento costituisce la Sintesi non Tecnica, organizzato nei quadri programmatico, progettuale ed ambientale, contiene la descrizione e le modalità di raccolta, selezione ed elaborazione dei dati e delle informazioni utilizzate per la sua redazione. Esso comprende l'illustrazione e descrizione del progetto, l'individuazione, la descrizione e la valutazione degli effetti diretti ed indiretti del progetto sulle seguenti componenti ambientali:

- atmosfera;
- ambiente idrico;
- suolo e sottosuolo;
- vegetazione, fauna, flora ed ecosistemi;
- paesaggio;
- rumore;
- socio-economia
- salute pubblica;
- archeologia.

### 1.1 Motivazioni dell'opera

La necessità della delocalizzazione dell'autoporto nasce dall'interferenza del progetto del collegamento ferroviario Torino-Lione con l'attuale Autoporto di Susa.

La presenza di un autoporto risulta fondamentale per la necessità, in caso di eventi eccezionali come forti nevicate, incidenti all'interno del traforo del Frejus, ecc., di evitare code di mezzi pesanti che potrebbero bloccare la funzionalità autostradale, deviando i mezzi pesanti in un'apposita area di sosta temporanea, in attesa che vengano ristabilite le condizioni ordinarie per il traffico.

## 2. Il territorio interessato dall'opera

L'ambito territoriale oggetto di intervento è sito nella bassa valle della Dora Riparia, la Val di Susa, ed è localizzato tra Susa e Avigliana, principali centri abitati della valle.

La valle, di origine glaciale, è caratterizzata da un fondovalle molto ampio, fino a Susa, che ha favorito l'insediamento residenziale e industriale. Gli insediamenti si sviluppano su entrambe le sponde della Dora Riparia, lungo le due strade statali (SS24 e SS25). I comuni di Sant'Ambrogio, Condove, Sant'Antonino, Bruzolo, Borgone e Bussoleno sono sede di importanti impianti ed infrastrutture industriali.

Al contrario del fondovalle, i versanti medio-alti hanno conservato la propria valenza paesaggistica, e sono caratterizzati da elementi naturali di pregio quali gli orridi di Chianocco e Foresto, che si aprono nella matrice calcarea e pregiati castagneti da frutto.

Sono presenti numerosi elementi di rilevanza storica, come castelli e centri religiosi.

L'ambito di intervento è localizzato tra i comuni di San Didero e Bruzolo, racchiuso tra le due principali arterie infrastrutturali costituite dall'Autostrada A32 e dalla SS 25.

Il sito individuato occupa un'area abbandonata sulla quale insistono fabbricati privati in avanzato stato di degrado e si sviluppa per una superficie complessiva di 68.000 mq.

Parallelamente all'autostrada A32, a Sud di essa, trova sede il letto del fiume Dora Riparia che caratterizza il fondovalle per il suo andamento sinuoso con depositi alluvionali spesso utilizzati tramite l'apertura di cave lungo la pianura valliva: una di queste attività è presente ad Ovest dell'area di intervento.

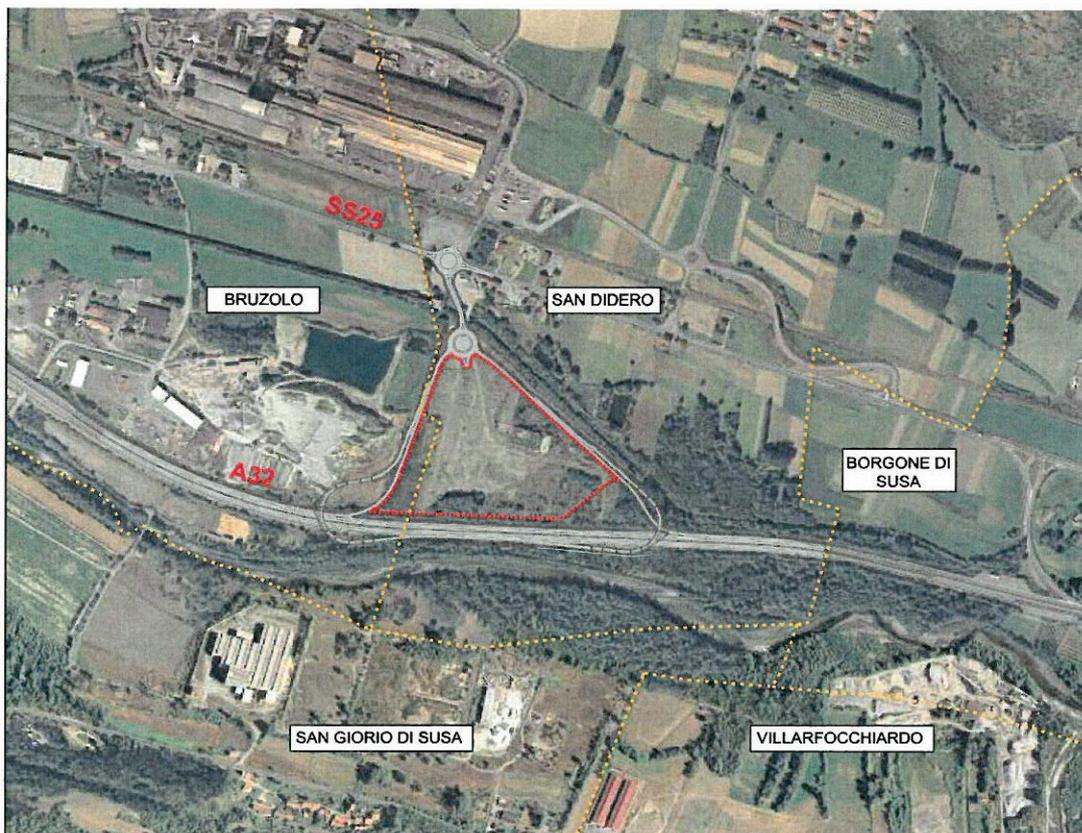


Figura 1 - Localizzazione Autoporto

A nord dell'area di intervento si localizza una delle principali aree industriali della Valle rappresentata dalla zona siderurgica della Beltrame.

Ulteriore elemento caratteristico dell'area vasta è rappresentato dal canale idroelettrico sopraelevato (canale N.I.E.) che corre parallelamente alla SS 25 all'interno del comune di Bruzolo e San Didero.

### 3. Quadro progettuale

#### 3.1 Analisi delle alternative di progetto

L'**opzione zero**, vale a dire la non realizzazione dell'opera in oggetto, non risulta un'opzione percorribile per il fatto che la necessità della delocalizzazione dell'autoporto nasce dall'interferenza del progetto del collegamento ferroviario Torino-Lione con l'attuale autoporto di Susa.

La presenza di un autoporto risulta fondamentale per la necessità, in caso di eventi eccezionali come forti nevicate, incidenti all'interno del traforo del Frejus, ecc., di evitare code di mezzi pesanti che potrebbero bloccare la funzionalità autostradale, deviando i mezzi pesanti in un'apposita area di sosta temporanea, in attesa che vengano ristabilite le condizioni ordinarie per il traffico.

La scelta dei **siti localizzativi** per realizzare il nuovo autoporto in sostituzione di quello di Susa, ha dovuto tenere in considerazione le esigenze funzionali proprie della tipologia di opera, ed in particolare:

- Localizzazione strategica e baricentrica rispetto all'asse autostradale della A32, non troppo distante dall'attuale sito di Susa;
- Facile accessibilità alla rete autostradale con il tragitto più breve possibile, in ingresso ed in uscita;
- Superficie sufficientemente ampia per ospitare i mezzi pesanti nei casi eccezionali di chiusura del tunnel del Frejus (forti nevicate, incidenti nel tunnel del Frejus), ma anche le strutture e i servizi che rendano la localizzazione "appetibile" ai mezzi in transito sull'autostrada nell'utilizzo quotidiano dell'area (area ristoro, area carburante).

Il soddisfacimento di tali criteri ha permesso di limitare la scelta dei siti localizzativi a due sole aree e sono poi confluiti tra i criteri di analisi delle alternative, definendone il livello di funzionalità ovvero l'adeguatezza all'uso per cui l'autoporto è destinato, ovvero la capacità di soddisfare l'esigenza specifica per cui esso è progettato.

Le due ipotesi localizzative individuate in fase di progettazione preliminare, San Didero e Chianocco, sono state analizzate attraverso un'analisi multicriteria (AMC), finalizzata a individuare la soluzione che meglio rispondesse a criteri di tipo economico, ambientale e di funzionalità.

La soluzione migliore dal punto di vista degli impatti sull'assetto geomorfologico, idrogeologico ed ambientale, e che presenta un miglior compromesso tra costi e tempi di realizzazione, funzionalità e sicurezza di esercizio è risultata l'Alternativa San Didero, oggetto di analisi.

### 3.2 Descrizione del progetto

Il progetto prevede la realizzazione di un'area destinata a Truck Station, un parcheggio per i mezzi pesanti, un'area di servizio ed un nuovo posto di controllo centralizzato del tunnel stradale del Frejus (PCC).

Attualmente l'area è accessibile dalla SS 25 attraverso un piazzale compreso tra la statale stessa ed il canale di restituzione NIE, quindi un ponte carrabile di m 8.00 oltrepassa il canale industriale e consente l'accesso all'area a piano campagna.

Gli edifici esistenti per le finalità della presente soluzione sono comunque destinati alla demolizione.

Il collegamento alla viabilità esistente avviene dalla SS25 attraverso la realizzazione di una intersezione a rotonda e dall'autostrada A32, sia in direzione Torino, sia Bardonecchia, attraverso la realizzazione di corsie specializzate di accelerazione/decelerazione.

Le rampe di ingresso ed uscita dalla A32 presentano caratteristiche geometriche pressoché simmetriche rispetto ad un asse ortogonale all'autostrada. Entrambi i rami sfioccano dalla corsia di emergenza della carreggiata di discesa dell'A32, in corrispondenza delle fasce di esondazione tipo B e C della Dora Riparia, come individuato dal PAL Il progetto prevede, non appena le quote altimetriche lo consentono, l'impiego di viabilità in viadotto, al fine ridurre al minimo l'interferenza con il fiume.

In corrispondenza della carreggiata autostradale è risultata la necessità di un'opera di scavalco mediante ponte strallato che scavalchi l'intera carreggiata di entrambi i sensi di marcia. Il manufatto è costituito da due campate di circa 45.60 m con due pile di estremità ed un'antenna centrale alta circa 27 m, a sostegno dei sette stralli per campata.

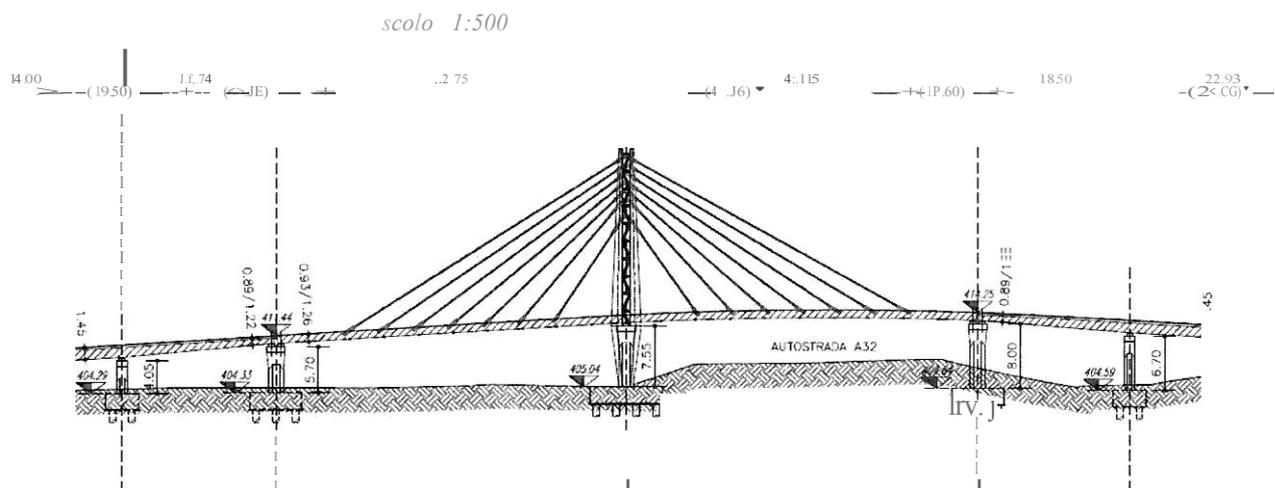


Figura 2 – Stralcio del profilo dello svincolo - Sovrappasso in ingresso



bretella è previsto l'attraversamento del canale NIE con un ponte in acciaio a via inferiore con luce netta tra gli appoggi di 25 m, la cui esecuzione prevede la rimozione di quello esistente.

Il sito del nuovo autoporto è ubicato in adiacenza al tracciato autostradale in un'area golenale in sinistra della Dora Riparia interessata dall'esondazione delle piene di maggiore intensità. L'inserimento dell'opera nell'assetto idraulico della Dora Riparia relativo al tratto di interesse ha richiesto l'adozione di opportune soluzioni di intervento per garantire la sicurezza dell'infrastruttura e la compatibilità idraulica della stessa rispetto ai fenomeni alluvionali che coinvolgono il settore golenale interessato, ai sensi delle vigenti normative.

Il progetto in esame prevede l'inserimento nell'area individuata, di 3 diversi elementi:

- Stalli per lo stazionamento dei mezzi pesanti e Truck Station con stalli dotati di servizi elettrici (282 stalli totali);
- Edificio nuovo Posto Controllo Centralizzato;
- Area Carburanti con Edificio Ristoro.

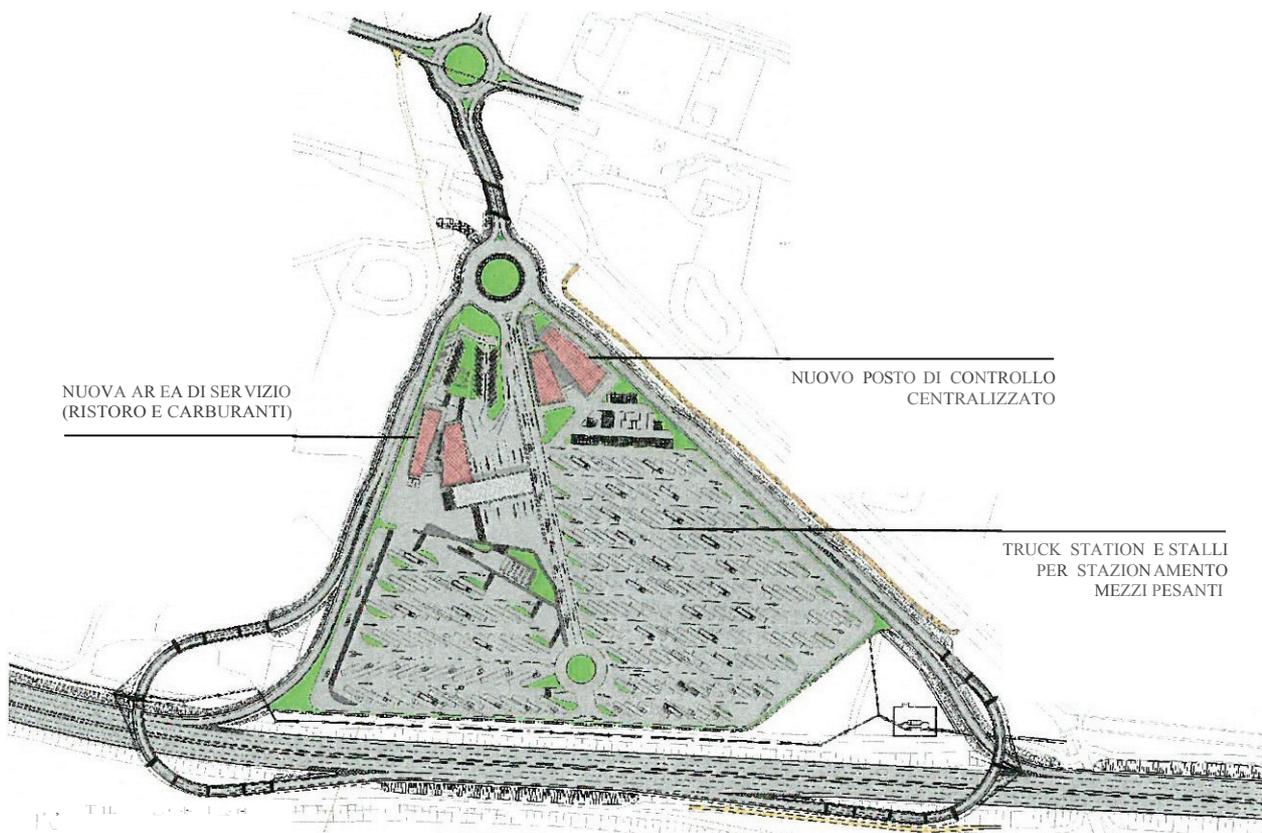


Figura 4 – Planimetria di progetto

Per la produzione di calore l'impianto di climatizzazione mista utilizza una pompa geotermica, che in virtù della vicinanza della falda, consente risparmi energetici dell'ordine del 40% in fase di gestione. Per la refrigerazione verrà invece utilizzato un gruppo frigorifero dotato di unità recupero di calore.

Per quanto riguarda l'**illuminazione**, Lungo gli svincoli di accesso all'autoporto saranno installati dei pali di altezza 9 m fuori terra con apparecchi illuminanti a led. Le aree relative al parcheggio e alla truck-station degli automezzi saranno illuminate con torri faro di altezza massima 20 m con proiettori a ioduri metallici e da pali aventi altezza 15 m fuori terra.

Il progetto prevede un sistema di drenaggio delle acque meteoriche afferenti alle rampe di raccordo e ai piazzali rispondente alle vigenti normative nazionale e regionale in materia, basato su una rete dedicata di collettori e manufatti di raccordo, trattamento e recapito in grado di intercettare e smaltire la totalità dei deflussi prodotti da un evento di precipitazione con tempo di ritorno venticinquennale. L'intera rete di collettamento farà riferimento a un **sistema di trattamento primario e disoleazione delle acque di prima pioggia**, a valle del quale avverrà il recapito delle acque nella Dora Riparia, eventualmente attraverso il reticolo secondario locale o gli stessi manufatti idraulici previsti nel progetto di sistemazione dell'area.

### 3.3 Descrizione della Fase di cantiere

Nel corso dell'intervento si prevede la riduzione della carreggiata della A32 per consentire la creazione dell'area di cantiere necessaria all'ampliamento della stessa. Le opere d'arte saranno realizzate seguendo le seguenti macrofasi:

- Fase A) Esecuzione delle opere provvisorie, ove previste, necessarie alla realizzazione delle fondazioni e delle strutture di elevazione
- Fase B) Realizzazione delle fondazioni e sottofondazioni delle spalle/pile e realizzazione delle strutture in elevazione;
- Fase C) Varo notturno delle travi che costituiscono l'impalcato, con interruzione del traffico autostradale;
- Fase D) Completamento della struttura metallica e getto della soletta;
- Fase E) Rimodellamento del terreno in corrispondenza della zona interessata dalla presenza dei cavalcavia.

Relativamente all'esecuzione del piazzale dell'Autoporto non si riscontrano particolari problemi esecutivi stante la topografia pianeggiante del sito e la facilità di accesso anche dalla "SS25 del Moncenisio". Con il traffico di quest'ultima interferirà la realizzazione della rotatoria "RI" ma anche in tale situazione la realizzazione parzializzata della nuova intersezione limita il disagio all'utenza.

#### 3.3.1 Organizzazione del cantiere

Per la localizzazione dell'area di cantiere è stata scelta un'area adiacente al tracciato autostradale con superficie di circa 22.000 mq, dove troveranno alloggio gli uffici e tutti i servizi logistici necessari per il funzionamento del cantiere insieme agli impianti ed ai depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle attività di costruzione delle opere.

I cantieri saranno alimentati direttamente dall'acquedotto comunale. Ove ciò non fosse possibile, si ricorrerà a fonti alternative. L'approvvigionamento idrico in acqua industriale sarà effettuato utilizzando acque non destinate all'uso potabile. In conformità alle vigenti normative in materia di prelievo dell'acqua si utilizzeranno come fonti di approvvigionamento le acque prelevate da corsi d'acqua superficiali o da pozzi, etc.

Qualora non vi fosse la possibilità di allacciamento alla rete fognaria pubblica, i cantieri saranno dotati di impianto proprio per il trattamento delle acque reflue nere. È inoltre prevista la realizzazione di reti di raccolta delle acque meteoriche e di scolo per i piazzali e la viabilità interna.

Ove prevista la pavimentazione delle aree dei cantieri, essa sarà in conglomerato bituminoso per ottenere da una parte la riduzione delle polveri dovute al transito dei veicoli, dall'altra il confinamento e la raccolta delle acque meteoriche.

Saranno adottate tutte le soluzioni tecniche atte a ridurre gli impatti sull'ambiente e in particolar modo in relazione a rumore, polveri e alla restituzione delle acque ai corpi idrici, come meglio descritto nei successivi paragrafi relativi alle mitigazioni in fase di cantiere su ogni componente ambientale.

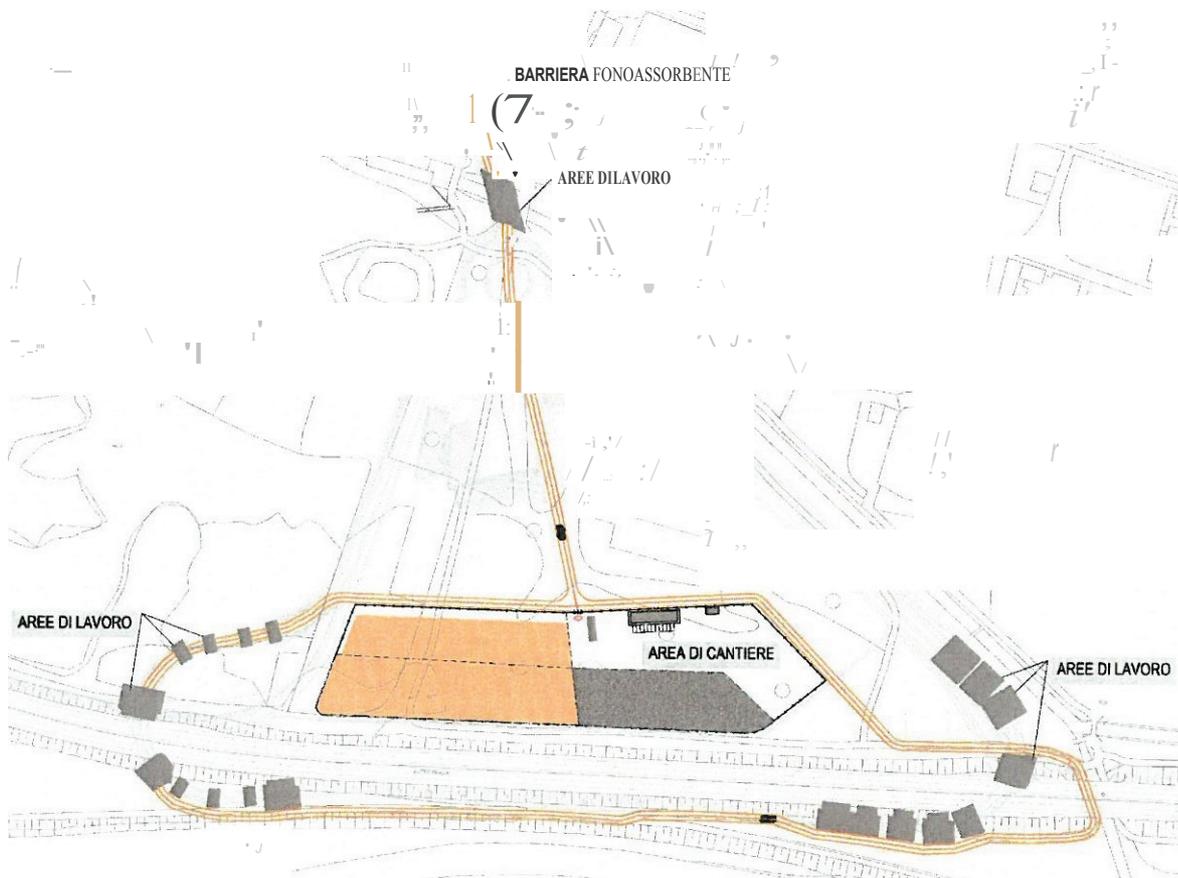


Figura 5 - localizzazione area e viabilità di cantiere

Per quanto riguarda l'installazione dei cantieri si provvederà in primo luogo a predisporre la viabilità e l'area del sito dove dovranno essere installate le infrastrutture e gli impianti. A tale fine, ove previsto, sarà preventivamente eseguita la bonifica da ordigni bellici del terreno. Successivamente verranno predisposte tutte le opere provvisorie necessarie ed i principali impianti fissi.

Tali attività saranno precedute dalla rimozione dell'eventuale parte di terreno vegetale (strato di spessore variabile dai 10 ai 20 cm a seconda dei dati relativi all'indagine podologica per le singole aree) stoccato nelle aree di cantiere.

Si procederà quindi alla riprofilatura, alla pavimentazione delle aree e all'installazione dei prefabbricati e degli impianti per la funzionalità del cantiere, e si attueranno le operazioni preliminari destinate ad accogliere gli interventi di mitigazione ed inserimento ambientale dell'area oggetto di occupazione.

Per la fase relativa alla dismissione e smantellamento del cantiere ad al ripristino delle aree occupate temporaneamente dallo stesso, si provvederà al recupero ambientale/funzionale mediante lo smaltimento dei prodotti di demolizione e la restituzione delle aree al loro utilizzo originario, grazie al ripristino delle condizioni preesistenti.

Parallelamente si procederà all'operazione di smantellamento e ripristino della viabilità temporanea utilizzata nella fase di costruzione.

Al fine di mitigare almeno in parte l'impatto visivo del cantiere, ove tecnicamente possibile, si valuterà di anticipare le attività di ripristino ed inserimento paesaggistico a completamento di ogni singola unità funzionale del progetto. Ad esempio le sistemazioni all'interno del piazzale potranno essere realizzate appena completate le opere di finitura, anche se il cantiere sarà ancora attivo per il completamento della viabilità di accesso alla A32.

Secondo il cronoprogramma delle attività, la realizzazione dell'intervento in esame avrà una durata complessiva stimabile in **351 giorni** circa.

### 3.3.2 Bilancio dei materiali

Le volumetrie coinvolte dal progetto, espresse in mc, sono riportate di seguito, distinte tra **quantitativi in esubero**, derivanti da scotici, scavi, demolizioni, fresature e gradonature e **quantitativi necessari** alla realizzazione dell'opera (per rilevati, gradonature, recuperi vegetali e per la preparazione del piano di posa).

**Tabella 1 : Bilancio materiali**

<b>Materiali in esubero</b>				
	<b>mc</b>	<b>% riutilizzo</b>	<b>Riutilizzo</b>	<b>A discarica</b>
<b>Scavi</b>	60.993,39	30%	18.298,02	42.695,37
<b>Scotico</b>	4.980,52	100%	4.980,52	
<b>Preparazione piano di posa</b>	1.204,27	0%		1.204,27
<b>Gradonatura</b>	1.266,40	100%	1.266,40	
<b>Demolizioni e.a.</b>	2.119,01	70%	1.483,31	635,70
<b>Fresato</b>	12.381,66	0%		12.381,66
<b>Demolizione fabbricato</b>	5.229,00	0%		5.229,00
<b>TOTALE MATERIALI IN ESUBERO</b>	<b>88.174,25</b>	<b>3,00</b>	<b>26.028,24</b>	<b>62.146,00</b>

<b>Materiali necessari alla realizzazione dell'opera</b>				
	<b>Fabbisogno</b>		<b>Recupero</b>	<b>Da cava</b>
<b>Rilevati</b>	114.991,64		21.047,72	93.943,92
<b>Gradonature</b>	1.266,40			1.266,40
<b>Preparazione piano di posa</b>	1.204,27			1.204,27
<b>Vegetale</b>	5.811,57		4.980,52	831,05
<b>TOTALE MATERIALI NECESSARI</b>	<b>123.273,88</b>		<b>26.028,24</b>	<b>97.245,63</b>

Al fine di individuare i possibili siti per il conferimento dei materiali in esubero e l'approvvigionamento dei materiali necessari per la realizzazione degli interventi, è stata effettuata una ricerca delle cave, discariche e impianti di trattamento di inerti nell'ambito territoriale di intervento, consultando le seguenti fonti:

Osservatorio Rifiuti della Provincia di Torino aggiornato al 06/11/2013;  
Elenco delle Cave e miniere attive della Regione Piemonte aggiornato al 30/09/2013.

La cava di materiale alluvionale più prossima è quella di Bruzolo (codice M0437T) in località Vemetti, di proprietà della ESLO\*SILOS S.R.L., strettamente adiacente al sito di intervento.

Nello stesso sito è indicata la presenza di un sito di trattamento di rifiuti inerti di proprietà SITALFA SPA (codice 016834).

L'altro sito di trattamento di rifiuti inerti più prossimo all'area di intervento è quello m Comune di Caprie, di proprietà ROTUNNO VITO S.R.L. (codice 015577).

#### 4. Verifica di congruità con gli strumenti di pianificazione e programmazione

E' stata eseguita un'analisi della pianificazione e programmazione ambientale e territoriale di area vasta, per verificare la congruenza con gli obiettivi e le linee guida in essi contenuti .

In particolare, con riferimento ai differenti livelli, sono stati analizzati i seguenti piani:

- Pianificazione regionale:
  - o Piano Territoriale Regionale;
  - o Piano Paesaggistico Regionale;
- Pianificazione provinciale:
  - o Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Torino;
- Pianificazione di livello comunale:
  - o Piano Regolatore Generale del Comune di San Didero, Bruzolo e Borgone di Susa;
- Pianificazione di settore
  - o Piano Regionale dei Trasporti
  - o Piano di Tutela delle Acque della Regione Piemonte
  - o Progetto di Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI)

Dall'analisi condotta emerge una sostanziale congruenza del progetto rispetto al complesso degli strumenti a livello locale e sovraordinato.

Inoltre si è provveduto alla verifica circa la presenza di vincoli normativi sulle aree di progetto, al fine di individuare possibili condizionamenti, divieti e limitazioni di qualsiasi natura alla realizzazione dell'opera.

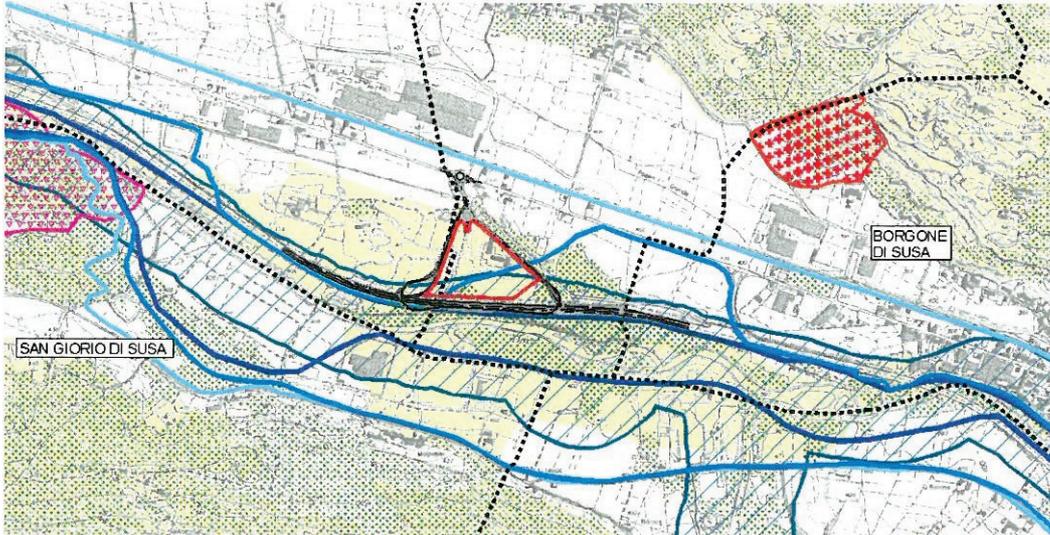
Si segnala l'interferenza sia della viabilità che dell'autoporto con **vincolo paesaggistico-ambientale** ai sensi **dell'art.142 D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.** (ex L. 431/1985);

- o **punto c)** *ifiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (fiume Dora Riparia);*
- o **punto g)** *i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001. n. 227;*

Buona parte del progetto rientra in **fascia C** del **PAI**, con una parte in **fascia B** e una limitata porzione della viabilità lambisce la **fascia A**.

Sia l'area dell'autoporto sia la viabilità connessa interferiscono per la quasi totalità delle superfici con aree soggette a **vincolo idrogeologico** ai sensi del **RD 3267 del 31/12/1923**.

Si segnala la presenza nell'area vasta, senza interferenza con il progetto, di:  
 vincolo paesaggistico-ambientale ai sensi dell'art.136 D.Lgs 42/2004 e s.m.i.(ex L. 1497/39) - "Alturasu cui sorgono ruderi del castello di San Giorio";  
 vincolo archeologico ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i. (ex L.1089/39) - Sito Maometto.



- 

Zones soumises à lien du paysage-ambient aux sens du point c art. 142 D.Lgs. 42/2004- ex L. 431/1985 • Bandes de respect fluvial /  
 Aree sottoposte a vincolo paesaggistico- ambientale ai sensi del punto c art 142 D.Lgs. 42/2004- ex L. 431/1985 - Fasce dirispetto fluvia li
- 

Zones soumises à lien du paysage-ambient aux sens du point g art. 142 D.Lgs. 42/2004- ex L. 431/1985.  
 Zone boscate (PFT Région de Piemonte, /  
 Aree sottoposte a vincolo paesaggistico- ambientale ai sensi del punto g art.142 D.Lgs.42/2004- ex L. 431/1985 • Aree boscate (da PTF della Regione Piemonte, sopralluoghi e fotointerpretazione)
- 

Zones soumises à lien du paysage-ambient aux sens de l'art. 135 D.Lgs. 42/2004- ex L. 1497/39 C'Hauteur sur laquelle se lèvent ruines du ch.itea """)/  
 Aree sottoposte a vincolo paesaggistico-ambientale ai sensi dell'art 136 D.Lgs.42/2004- ex L.1497/39 ("Altura :su cui sorgono ruderi del castello di san Giorio")
- 

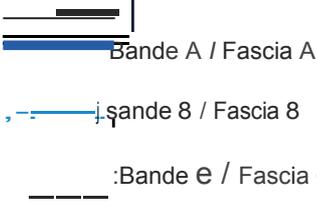
Zone de Maometto: Zones soumises à lien archéologique aux sens de l'art 10 D.Lgs. 42/2004- ex L. 1089/39 /  
 Area di Maometto -Aree sottoposte a vincolo archeologico ai sensi dell'art. 10 D.Lgs.42/2004- ex L.1089/39
- 

Zones soumises au lien hydrogeologique (ex R.D. 3257/1923) /  
 Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (ex R.D. 3257/1923)
- 

Sites Natura 2000(S1CIZPS) / Siti Natura2000(S1C-ZPS)
- 

R éserves Naturelles Spéciales instituent de la Région /  
 Riserve Naturali Specialiistituite dalla Regione

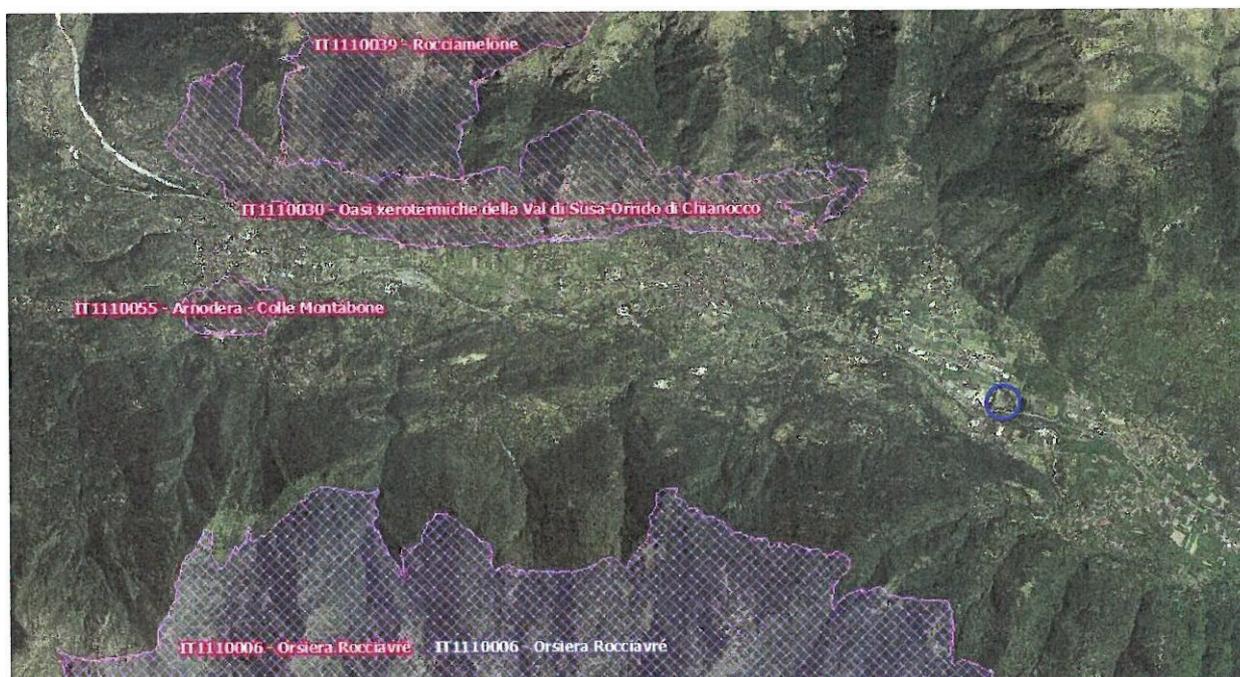
**BANDES PAI / FASCE PAI**  
 Source: Piano d'Assetto Idrogeologico /  
 Fonte: Piano d'Assetto Idrogeologico



 Bande A / Fascia A  
 Bande 8 / Fascia 8  
 Bande e / Fascia e

Nell'area vasta sono presenti i seguenti siti facenti parte della Rete Natura 2000.

Siti NATURA 2000		Distanza minima in linea d'aria dal ro etto
Siti di Importanza Comunitaria SIC		
ITI 1 10030	Oasi xerotermiche della Val di Susa - Orrido di Chianocco	3400 m
ITI 110039	Rocciamelone	8600 m
ITI 1 10006	Orsiera Rocciavré	3000 m
ITI 110055	Amodera - Colle Montabone	10900 m
Zone di Protezione Speciale ZPS		
ITI 110006	Orsiera Rocciavré	3000 m



**Figura 7-SIC e ZPS (Fonte: Geoportale nazionale).  
In blu l'ambito di progetto nel comune di San Didero**

Considerando che il progetto si localizza nel fondovalle fortemente infrastrutturato della Valle di Susa, a notevole distanza dai Siti Natura 2000 (oltre 3 km) e in ambiti che non presentano similitudini con gli habitat in essi tutelati, si ritiene che nella presente fase di progetto definitivo non sia necessario sottoporre il progetto a Valutazione di Incidenza Ecologica ai sensi del DPR 357/97 e s.m.i..

La presenza delle aree soggette a vincolo paesaggistico comporta invece la necessità di ottenere un'autorizzazione, subordinata alla presentazione di una "Relazione Paesaggistica redatta ai sensi del D.Lgs 42/2004 e s.m.i e secondo le indicazioni contenute nel DPCM 12 dicembre 2005 e s.m.i..

Nell'area è individuata un'area soggetta a vincolo archeologico ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i. (ex L.1089/39) *Sito Maometto*. Il progetto non interferisce con esso.

Secondo quanto disposto dall'art. 95 del D.Lgs 163/2006 il progetto definitivo è corredato da una "Relazione Archeologica preliminare".

L'area d'intervento risulta collocata su superfici sottoposte a vincolo idrogeologico ai sensi del RD 3267 del 31/12/1923. Tale vincolo impone la redazione di una Relazione specialistica ai sensi della L.R. 09/08/1989 n. 45.

Limitate porzioni marginali del progetto infine ricadono su aree boscate secondo la definizione del D.Lgs 227/2001 e L.R. 45/89, tutelate ai sensi dell'art. 142 "comma 1, lettera g" del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. Secondo l'art.19 della L.R. 4/2009 la trasformazione del bosco in altra destinazione d'uso comporta la richiesta di autorizzazione ai sensi dell'articolo 146 del D.Lgs. 42/2004 ed s.m.i. e della L.R. 9 agosto 1989, n. 45. Inoltre il comma 4 stabilisce che sono a carico del destinatario dell'autorizzazione la compensazione della superficie forestale trasformata e la mitigazione degli impatti sul paesaggio. Per i boschi gravati da vincolo idrogeologico, la compensazione assolve anche alle finalità previste dall'articolo 9 della L.R. 45/1989 e comprende anche gli oneri dovuti a tale titolo.

In funzione di questi vincoli si è resa necessaria quindi la redazione della "Relazione specialistica" ai sensi della L.R. n. 4/2009 ed s.m.i (e D. Lgs 227/2001) e della L.R. 45/ 1989 e s.m.i..