

31. aggiornare l'elenco dei mezzi d'opere omologati rispetto alle migliori tecnologie possibili presenti sul mercato relativamente alle componenti di emissioni atmosferiche e rumore e ai limiti di emissione stabiliti dalle più recenti norme nazionali e comunitarie;
32. adottare un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri entro l'inizio dei lavori secondo i criteri di cui alla ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);
33. acquisire in via preventiva e prima della fase di progettazione esecutiva, l'autorizzazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici per le deroghe al D.M. 05/11/2001 n. 6792 s.m.i., al D.M. 19/04/2006 e al D.Lgs. 35/2011 relativamente all'ipotesi di realizzare lo svincolo di Chiomonte in via definitiva e di aprirlo al traffico ordinario, viste le criticità evidenziate rispetto alla normativa vigente in materia di sicurezza e di requisiti progettuali, e, in caso di non ottenimento di questa, stralciare il progetto in quanto non a norma;
34. qualora venano superate le criticità tecnico-progettuali relative allo svincolo di Chiomonte quale opere definitiva e di aprirlo al traffico ordinario, progettare le strutture del nuovo svincolo ponendo particolare attenzione alla qualità architettonico-costruttiva e all'inservimento paesaggistico dei manufatti anche in rapporto al viadotto esistente della A32, ai sensi dell'art. 167 del D. Lgs. 163/2006;
35. relativamente alla viabilità della Piana di Susa, approfondire gli studi progettuali relativi all'analisi della compatibilità dei traffici interi 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 indicando, nel caso in cui risultino incompatibilità anche parziali, le misure previste per la soluzione del problema;
36. redigere una valutazione modellistica, relativa alla fase di esercizio, nella quale si descrivano le possibili aree di ricaduta interessate dalla fuoriuscita di fumi generati in occasione di un evento incidentale all'interno del tunnel; soprattutto nel caso di emissioni a ridosso delle aree abitate;
37. poiché l'accessibilità al tunnel di ventilazione dovrà essere garantita permanentemente, sia per operazioni di manutenzione straordinaria che per motivi di emergenza, definire attraverso uno studio specifico le misure e/o gli interventi necessari per ridurre al minimo il rischio d'interazione delle masse valanghive con la viabilità d'accesso;
38. aggiornare tutta la cantierizzazione tenendo conto dell'aggiornamento al Piano di Utilizzo delle Terre ai sensi del D. M. 161/2012;
39. in merito ai fenomeni valanghivi, prevedere che la porzione nord-occidentale dell'area di cantiere situata nella zona Clarea-Cetischia non sia interessata da opere di cantierizzazione ad uso abitativo o tecnico-funzionale con presenza permanente di persone nel periodo invernale e primaverile;
40. dettagliare in maniera puntuale eventuali misure e opere di salvaguardia rispetto al rischio idrogeologico per tutte le aree di cantiere e per la Piana di Susa e la Piana di Bussolengo anche per la fase di esercizio;
41. dettagliare maggiormente lo studio di analisi preliminare di rischio presentato.

C. PRESCRIZIONI RELATIVE AL QUADRO AMBIENTALE

Ambiente idrico

Si prescrive di:

42. con riferimento all'analisi delle normative esistenti riguardanti l'ambiente idrico superficiale, tener conto:
 - a. della normativa a livello europeo, la Direttiva 2013/39/CB che introduce modifiche alle Direttive 2000/60/CE e 2008/105/CE per quanto riguarda le sostanze prioritarie nel settore della politica delle acque;
 - b. delle norme nazionali, il Decreto legislativo 49/2010 Attuazione della Direttiva 2007/60/CEE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni e il D.M. 56/2009 Criteri tecnici per il monitoraggio dei corpi idrici;
43. inserire un quadro informativo esauriente sulle principali criticità relative alle dinamiche torrentizie e fluviali e ai rischi di esondazione;
44. al fine di migliorare il grado d'affidabilità del modello idrogeologico e delle previsioni dei possibili impatti e delle misure di mitigazione, attuare:
 - a. un approfondimento degli aspetti idrogeologici e l'affinamento della ricostruzione del modello idrogeologico di riferimento, al fine di una ricostruzione attendibile delle caratteristiche litostratigrafiche, geotecniche e idrodinamiche dei terreni attraversati e delle problematiche attese durante le operazioni di scavo,

45. riguardo al potenziale "effetto diga" causato dall'interferenza delle opere in sotterraneo nella Val Cenischia con la circolazione idrica sotterranea, valutare, per i settori del tracciato più critici, la possibilità di una modellazione di dettaglio dell'effetto barriera con una stima degli eventuali innalzamenti a monte e abbassamento a valle in corso d'opera, specificando gli interventi di mitigazione previsti per garantire la continuità del flusso e il riequilibrio della falda (sistema di dienaggio, pozzi ecc.).

Suolo e sottosuolo

Si prosegue:

46. ai fini della fase di progettazione esecutiva delle opere, di:

- a. approfondire per i siti della stazione internazionale di Susa, della zona autoponto di Susa, degli attraversamenti linea ferroviaria Gruppo Dora presso Susa e della zona dell'innesto al nodo ferroviario di Bussolengo, per le due aree di deposito definitivo e per le altre aree di cantiere, la valutazione della pericolosità sismica locale e le azioni sismiche da utilizzare nelle verifiche di progetto previste dalle norme vigenti in materia, mediante la predisposizione di specifiche Indagini geognostiche e geofisiche e/o l'integrazione di quelle già previste nel programma d'indagini già definito e in parte realizzato;
- b. aggiornare la cartografia del rischio sismico prodotta (Carta della Pericolosità Sismica per le aree interessate dal progetto e per i siti di deposito, redatta in scala 1:25.000) con l'elaborazione di cartografie di dettaglio (scala minima 1:10.000) redatte secondo gli "Indirizzi e criteri per la microzonazione sismica" (ICMS) approvati il 13 novembre 2008 dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome e successivi aggiornamenti;

47. poiché la ricostruzione dell'assetto geologico - strutturale del settore attraversato dal Tunnel d'Interconnessione Bussolengo ha evidenziato la possibilità che lo scavo delle tratte d'imbocco delle gallerie di interconnessione, caratterizzate da coperture ridotte inferiori a 15-20 metri, avvenga in condizioni di fronte misto (roccia / terreni sciolti), per la possibilità d'intercettare alla quota di scavo depositi sciolti di origine glaciale; di riempimento di canali d'erosione, con spessore non ben definito, e la presenza di uno strato di alterazione profonda dell'ammasso roccioso per almeno 2 - 3 metri, con possibili fenomeni di sedimenti in superficie (fornelli) e data la mancanza di dati geologici, geomecanici e idrogeologici specificatamente prodotti per la progettazione della galleria d'interconnessione, di redigere:

- a. un approfondimento delle conoscenze dell'assetto litostallografico e idrogeologico e delle caratteristiche geotecniche dei terreni, mediante la predisposizione di indagini sia dalla superficie sia durante le operazioni di scavo in avanzamento, al fine di individuare i tratti con condizioni geologiche - geotecniche più critiche e di limitare i rischi di sedimenti in superficie dovuti allo scavo in condizioni di fronte misto o in rocce molto alterate;
- b. l'installazione di un adeguato sistema di monitoraggio degli abbassamenti del terreno e delle deformazioni, che possono subire "recettori sensibili", edifici e infrastrutture varie, in interferenza con le attività di scavo delle gallerie;

48. poiché nelle aree d'imbocco della Galleria di Ventrilazione Clarea, dell'imbocco est del Tunnel di Base di Monpantero e del Tunnel d'interconnessione, sono state individuate condizioni geologiche strutturali e morfologiche che determinano un elevato rischio di caduta massi e crollo di porzioni di roccia per le aree di cantiere e gli imbocchi e poiché i fenomeni d'instabilità impongono l'adozione di adeguati interventi di stabilizzazione e consolidamento dei versanti rocciosi e la predisposizione di sistemi di monitoraggio geotecnico per la riduzione del rischio e la messa in sicurezza delle aree, anche attraverso simulazioni numeriche con appositi programmi di calcolo e di verifiche di stabilità globale, che:

- a. siano chiariti i motivi per cui nelle simulazioni effettuate è stato assunto un volume dei blocchi pari 1 m³ per quanto riguarda le dimensioni dei blocchi o massi discacciati rilevati nelle indagini geostruzzurali, mediamente molto maggiore (anche superiore ai 100 m³);
- b. sia eseguita, oltre alle simulazioni numeriche già effettuate, anche una verifica di stabilità *ante operam*, per meglio definire l'evoluzione dei fenomeni d'instabilità nel versante e gli eventuali interventi di consolidamento o messa in sicurezza dell'area;
- c. venga predisposto un apposito sistema di monitoraggio dei movimenti gravitativi e dell'eventuale falda presente nell'accumulo detritico e di frana, analiticamente a quanto già predisposto e in alto nel versante dell'imbocco La Maddalena, anche per gli imbocchi degli altri siti (Tunnel di Base, galleria Ventrilazione Val Clarea, Tunnel interconnessione);

- d. vengano estesi lo studio e le verifiche di pericolosità valanghiva e rischio frane anche alle aree attraversate dalla viabilità di servizio, individuando le misure e gli interventi da adottare a protezione delle stesse al fine di garantire l'accesso al cantiere in condizioni di sicurezza per attività di manutenzione o altro;
49. verificare l'area interessata dagli imbocchi e dagli edifici tecnici della discenderia di ventilazione della Galleria Cläréa in quanto è soggetta a fenomeni di attività di versante (frane e valanghe).

Rumore

Si prescrive di:

50. con riferimento alla concordualità, integrare lo studio degli impatti sulla componente tenendo conto dei seguenti aspetti:

- a. per i progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA, relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concordualità con altre infrastrutture di trasporto, il riferimento da prendere in considerazione è il documento ISPRA "Nota tecnica in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concordualità con altre infrastrutture di trasporto";
- b. per quanto attiene alla situazione esterna alle fasce di pertinenza acustica, va ricordato come le sorgenti di trasporto in tale situazione concorrono al raggiungimento dei limiti assoluti di innescazione.

Radiazioni non ionizzanti

Si prescrive di:

51. per i riceztori RT13, RT16, RT17, RT28, valutare 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'eletrodomo e i riceztori stessi.

D. INVESTIGAZIONI RELATIVE AL PMA

Si prescrive di:

52. aggiornare il PMA secondo le integrazioni introdotte al Progetto Definitivo, ampliando e integrando il Piano di monitoraggio della rete di rilevamento proposta, per tutte le componenti considerate (Atmosfera, Ambiente idrico superficiale e sotterraneo, Vegetazione e Flora, Fauna, Rumore, Vibrazioni, Radiazioni non ionizzanti, Paesaggio, Ambiente sociale, Amianto, Radiazioni ionizzanti), nelle fasi *ante operam*, *in operam* e *post operam*, revisionando i riceztori, le modalità di rilevamento e di restituzione dati, nonché la durata e la frequenza, in accordo a sotto la supervisione di ARPA Piemonte, redigendo un unico documento, al fine di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste dal progetto, anche secondo le seguenti indicazioni.

Rischio Amianto

53. eseguire i sondaggi prospettive di scavo: durante le fasi di scavo di ogni "tratta" dovrà essere effettuata l'esecuzione di sondaggi in prospettiva sul fronte di avanzamento. Per ogni sondaggio effettuato sul fronte di scavo, è necessario che venga fornita una descrizione dettagliata della matrice e dei classi 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 di tipo qualitativo. La metodica da prevedere è: Microscopia ottica in Contrasto di Fase – tecnica della dispersione cromatica (MOCF - DC) (Cfr. D.M. 06/9/94 all. 1).

54. Caratterizzazione marina e classificazione rifiuto:

dove 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;

55. per lo smarino definito "C13a":

- 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 rilevanti opere di riavviamento 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 ClBa possono essere destinati alla produzione di "inerti per calcestruzzi" solo se esclusi da amianto;
- i materiali in classe "ClBa" in concentrazione inferiore a 1000 mg/kg siano ricollocati *in situ*, con messa in sicurezza permanente.

55. Condizioni operative in presenza di amianto:

- il "sistema di comportamento" descritto deve essere attivato per tutte le trame 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.

PMA Amianto

- i punti di monitoraggio indicati devono essere confermati a seguito di sopralluogo congruente con Arpa Piemonte;
- per tutte le trame di scavo devono essere adottate le "frequenze di campionamento" e le "soglie di riferimento" indicate nella tabella sottostante;

Stato	Motivo di riferimento	Punti di monitoraggio	Frequenze campionamento
Sorveglianza	scavo di rottamazione classificato come uscita	100M 100N	2 gg ogni 15 gg per anno di funziona 2 gg ogni 15 gg durante la perdita
	scavo di rottamazione classificato come uscita	100M 100N	2 gg ogni 15 gg per anno di funziona 2 gg ogni 15 gg durante la perdita
Attivazione	scavo di rottamazione classificato come uscita	100M 100N	2 gg ogni 15 gg per anno di funziona 2 gg ogni 15 gg durante la perdita
	scavo di rottamazione classificato come uscita	100S	Tutti i giorni 24/24 h
Intervento	H-10	100M/100N	Tutti i giorni 24/24

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 6/5/94, cap.5, punto 11).

Ambiente idrico

56. prevedere il monitoraggio delle acque superficiali e sotterranee nel rispetto della D.L. 2000/60/CE e s.m.i. e del D.M. 56/2009;

57. nel Piano di monitoraggio in fitto:

- a. considerare la funzione di "controllo in tempo reale" delle eventuali modificazioni della qualità delle acque fluviali indotte dalla presenza dei cantieri (allorbidimento, scarichi accidentali, ecc.), sulla base dei parametri fisici e chimico-fisici di base (temperatura, pH, conducibilità, O2 dissolto, torbidità, ecc.);
- b. individuare alcune sezioni strategiche di controllo lungo il reticolo idrico superficiale interessato dalla presenza dei cantieri, in modo da avere tempestiva segnalazione sugli effetti provocati da scarichi imprevisti, sulla loro natura e origine e mettere in atto le misure necessarie o comunque procedere con gli opportuni interventi di mitigazione;
- c. redigere l'elenco dei corpi idrici ricevitori degli scarichi provenienti dai vari cantieri e l'ubicazione del punto di scarico;
- d. approfondire i dettagli tecnici sugli impianti di depurazione previsti, in termini di:
 - i. portata e qualità delle acque da trattare;
 - ii. punti di recapito finale;
 - iii. modalità di riutilizzo delle acque.
- e. redigere una tabella riassuntiva che descriva il piano delle indagini, suddiviso per fasi, con l'elenco dei parametri da determinare, con le relative frequenze di campionamento e misura, ecc.;

- f. far riferimento ai criteri e ai metodi contenuti nei decreti applicativi del D.Lgs.152/2006, il D.M. 56/2009 (Protocolli di monitoraggio) e il D.M. 260/2010 (Decreto "Classificazione"), tra cui la metodologia denominata IDRADM (sistema IDRomorfologico di valutazione, Analisi e Monitoraggio dei corsi d'acqua) e nuovi indici da applicare ai fini della caratterizzazione idromorfologica di un corso d'acqua (IQM - Indice di Qualità Morfologica, IQMm - Indice di monitoraggio morfologico, ecc.);
58. relativamente al nuovo ponte sulla Dora Riparia a Susa, attuare ulteriori azioni e procedure consistenti nell'attuazione di:
 - a. un monitoraggio visivo: nel caso in cui il monitoraggio indichi la presenza di anomalie in termini di assetto dell'alveo, si dovrà procedere con un rilievo di dettaglio delle condizioni rilevate, mediante strumentazione topografica e all'attivazione delle procedure di intervento, in funzione della gravità della situazione.
 - b. un monitoraggio topografico: al termine dell'esecuzione dei lavori dovrà essere prodotto un rilievo delle condizioni dell'alveo da utilizzare quale "lettura di zero" per le successive verifiche.
 - c. un'attività di manutenzione: in base al suddetto confronto tra rilievi eseguiti in tempi differenti si potrà determinare una variazione dell'area utile al deflusso o analogamente una stima del volume depositato. Se tale volume risulterà inferiore a 10.000 mc (ionalzamento medio 60-70 cm) non sarà necessario intervenire; con variazioni superiori sarà necessario provvedere alla definizione di un intervento che potrà comportare anche la movimentazione di materiale in alveo e/o la sua asportazione. Inoltre per tutto il tratto monitorato occorre procedere comunque almeno 1 volta all'anno allo sfalcio della vegetazione in modo da non consentire la crescita di piante ad alto fusto.

Rumore

59. Prevedere il monitoraggio ambientale degli effetti/impatti cumulativi sia in fase di cantiere che in fase di esercizio rispetto alle infrastrutture viarie e ferroviarie e ad altre sorgenti di rumore esistenti;
60. inserire anche i receiveri R651 e R632, per i quali viene stimato un differenziale notturno compreso tra 1,5 e 3 dB, prossimo quindi al valore limite applicabile, prevedendo una campagna di rilevamenti fonometrici almeno nelle condizioni peggiori di rumorosità per verificare che venga rispettato il criterio differenziale, e in caso di mancato rispetto, l'adozione di azioni correttive opportune;
61. riportare in una tabella, per ogni ricettore, il livello di impostazione e quello di emissione stimati e il confronto con i corrispondenti valori limite.

Flora e Vegetazione

62. prevedere l'aggiornamento dei rilievi vegetazionali rappresentativi del tratto di Val di Susa, in quanto trattasi di un territorio particolarmente eterogeneo per quanto riguarda gli aspetti microclimatici e vegetazionali, assai rilevante dal punto di vista floristico e fitogeografico e redigere elenchi di specie completi.

In generale si prescrive di

63. provvedere, qualora necessario in funzione degli esiti del monitoraggio, a individuare ulteriori interventi di mitigazione al fine di minimizzare gli impatti residuati.

E. PRESCRIZIONI RELATIVE ALLE MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI AMBIENTALI

Si prescrive di:

64. attuare il *Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali*, il cui importo dovrà essere pari al 2% dell'intero costo dell'opera nel rispetto dei caratteri fondamentali del progetto e dei suoi presupposti tecnici ed economici. In particolare dovrà essere approfondito e dettagliato il *Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali* affrontando le problematiche relative alle criticità ambientali, alla sensibilità territoriali e sociali e alle aree tutelate Natura 2000, indotte dalla nuova infrastruttura, come segue:
 - a. garantendo, oltre a quanto già proposto, la permanenza e la tutela delle metrici ambientati ed ecosistemiche che hanno determinato il riconoscimento e l'istituzione delle aree vincolate ai sensi della Direttiva 92/43/CEE, attraverso i seguenti approfondimenti:
 - iv. l'analisi degli impatti sulla fauna presente nell'area di studio, anche in seguito all'alterazione degli habitat di specie;
 - v. il monitoraggio di habitat e specie al fine di completare le cartografie e le schede dei formulati standard;

- vi. la stesura di Piani d'Azione per specie di interesse conservazionistico;
 - vii. inserire il progetto del piano di ripristino dell'habitat 6410 comprendente la manutenzione necessaria per la buona riuscita degli interventi;
 - viii. elaborare studi e aggiornamenti dei rilievi sugli habitat e le specie, in particolar modo per quanto riguarda gli habitat e le specie prioritari, al fine di redigere l'aggiornamento della Carta degli habitat, con particolare attenzione rispetto all'habitat prioritario 6210*;
 - ix. prevedere opportuni progetti di mitigazione ambientale in base alle sensibilità riscontrate nell'analisi degli effetti sinergici e cumulativi durante la fase di cantiere;
 - x. predisporre uno studio che approfondisca e rilevi la presenza di specie indiscutibili nei pressi delle aree di cantiere – imbocco est tunnel di base – al fine di evitare possibili interferenze rispetto alle aree di nidificazione (in particolare rispetto al *Caprimulgus aeruginosus*) ricercandone la presenza e la distribuzione in un intorno significativo onde valutare l'entità di un eventuale spostamento dell'habitat riproduttivo.
 - b. sviluppando progetti di implementazione e di frammentazione della connettività ecologica, ponendo particolare cura nella scelta dei punti dove inserire i passaggi faunistici, indispensabili per mitigare l'effetto barriera prodotto dall'infrastruttura, e alla loro progettazione e realizzazione;
 - c. migliorare il progetto del sottopasso faunistico previsto al fine di evitare l'interferenza con il canale di scarico della piattaforma ferroviaria;
 - d. sviluppando adeguati interventi d'incisamento paesaggistico della viabilità locale interessata e delle opere d'arte principali e secondarie dell'infrastruttura, ponendo particolare attenzione alle qualità architettoniche dei manufatti, comprese le barriere acustiche, gli imbocchi delle gallerie, le aree tecniche, ecc.;
 - e. mitigando gli impatti di tutti i progetti sulla componente paesaggio, in particolare relativamente agli interventi dell'area della Piana di Susa e di Bussolengo, dell'autoporto a San Didero, del recupero ambientale delle cave e dei siti di deposito definitivo, attraverso progetti a valenza particolarmente ecologica e ambientale in un nuovo sistema di relazioni che promuova una maggiore integrazione fra gli elementi dell'economia (elementi biotici, abiotici e antropici);
 - f. rafforzando i servizi ecosistemici del territorio che comprendono l'approvigionamento idrico, la purificazione dell'acqua, il riciclo naturale dei rifiuti, la formazione del suolo, l'impollinazione e altri meccanismi regolatori naturali, attraverso la realizzazione di interventi che privilegino l'aumento della biodiversità quali: prati fioriti, fasce arbustive e arboree ecotonali, ripe boschive, ecc.;
 - g. ri elaborando il progetto dell'Agricarco attraverso un disegno che integri maggiormente gli elementi progettuali proposti, con il contesto paesaggistico e territoriale di riferimento e tenendo in considerazione:
 - i. i principi dell'agroecologia, in base ai quali le quattro caratteristiche tipiche degli agrosistemi (produttività, stabilità, sostenibilità ed equità) vengono concepite come interconnesse e parti integranti dell'agrosistema;
 - ii. coniugando le esigenze legate alla connettività ecologica ed ecosistematica con spazi dedicati alle attività agricole (in questo modo i principi dell'agricoltura convivente attraverso la sostituzione degli input esterni con i processi che naturalmente alimentano un agroecosistema: la fertilità del suolo ed il controllo biologico delle specie che vi coabitano, ecc.);
 - h. risolvendo nelle le interferenze della nuova infrastruttura con eventuali sottoservizi attraverso progetti di ripristino dello stato dei luoghi;
55. per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, prevedete:
- a. l'utilizzo di specie appartenenti alle serie nativazione, la raccolta in loco di materiale per la propagazione (scimenti, talce, ecc., al fine di rispettare la diversità biologica) e di materiali vivaistico proveniente da vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso;
 - b. uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi a verde" che preveda idonee cure culturali che dovranno essere effettuate fino al completo acciuffamento della vegetazione e un monitoraggio quinquennale sull'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori;
 - c. uno specifico progetto degli impianti d'irrigazione, con particolare riferimento alle scarpate

verdi, che illustri le modalità di realizzazione dell'impianto, il funzionamento, la sua distribuzione e le fonti di approvvigionamento;

d. prevedere per tutti gli interventi ambientali un periodo di manutenzione di almeno 5 anni;

66. includere, in accordo con AIPO, la progettazione e la realizzazione del tratto di arginatura a protezione della linea ferroviaria, indispensabile alla plena funzionalità della nuova linea internazionale e per la sicurezza dell'abitato di Bussolengo; nello studio degli scenari per la realizzazione del tratto di argine a protezione della linea, il progetto dovrà anche tener conto degli effetti secondari dell'intervento rispetto alla SS 24;
67. inserire il progetto di recupero ambientale dell'ex cava di Meana di Susa;
68. inserire il progetto di valorizzazione paesaggistica-ambientale degli itinerari storici e dei percorsi panoramici del sentiero Balcone;
69. garantire la contiguità tra i manufatti originali e la porzione di arginatura che va a intercettare il sottopasso a valle del ponte in corrispondenza degli interventi relativi al raccordo con la linea storica a Bussolengo;
70. inserire la progettazione e la realizzazione per la messa in sicurezza del conoide del Rio Seaglione, affluente in destra orografica della Dora, per un assetto idrogeologico idoneo per il territorio di Meana di Susa, della parte est di Susa, in corrispondenza della nuova linea in progetto;
71. acquisire e integrare la documentazione riguardante gli interventi di compensazione forestale dovuti ai sensi della L.R. 4 del 2009, con le relative autorizzazioni da parte degli enti preposti e dei Comuni interfatti.

Allegato: Controdeduzioni alle Osservazioni del Pubblico

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune italo francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011

Tabella della Verifica di Ottemperanza alla Delibera del CIPE 57/2011

G

S

P

H

B D T

S D R E M + W b W 202

L

Progetto Definitivo di / fine del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune italo-francese, relativamente alle parti variate progetto al Progetto preliminare come da Dibbia CIEP n. 59/2011

TESTO PRESCRIZIONE EX DECIBRA CIEP 59/2011	RISPOSTA DEL PROSPONENTE	CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA
I - INDIRIZZI PROGRAMMATI E PROGRAMMATICI Nel corso della progettazione dell'itinerario si dovrà:		
1. Proseguire, senza la rimozione dello studio di fattibilità richiesto dalla Commissione Incisiva, quindi la possibilità di realizzare per tali itinerari successivamente la "parte comune" della Taino-Lione, sviluppato sotto l'aspetto in fase di Progetto Definitivo. Tante le parti del progetto che risultano non varie rispetto allo configuration completo del progetto preliminare esteso ad Inverno, devono essere sottoposte a nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.	Il progetto definitivo viene sviluppato nell'ambito di realizzazione in due fasi come previsto nell'aggiornamento del tracciato alternativo, di cui la prima fase risulta ottenuta dal collegamento Ex Soa al Moncenisio-Serravalle, cioè la Sezione Transfrancese come definita nel Nuovo Accordo Intergovernativo del 30.01.2012 e la seconda fase comprende il tratto dell'Orchestrà e le opere nella Piana delle Chine. L'aggiornamento dello Studio d'impatto Ambientale (SIA) è relativo solo alle parti variate dalla prima fase funzionale, come indicato nella Dibbia CIEP N. 23 del 23.03.2012, identificata con l'incia prima dell'ambito esclusivo del tunnel di Brusca-Bessolano.	OTTENERATA
2. Evidenziare di Chiavari, con riferimento all'ipotesi programmatica di realizzazione di uno sviluppo provvisorio sulla A32 in comune di Chiavari (ex. la Maddalena), non potendosi evitare il rischio di variazioni all'intengente delle componenti di ciascuna, provvedere il dettaglio del relativo intervento, per le quali si espone un'indicazione favorevole alla sua realizzazione secondo l'ipotesi progettuale a. 3, in considerazione della maggiore salvaguardia rispetto ai possibili danni ambientali che connessamente farebbe circondare il tunnel nel prezzo del quale è prevista la striscia, e della innecessità delle opere di realizzazione sul versante, con le seguenti precisazioni: 1.1. In progettazione dell'opera venga concordato e approvato in concertazione con tutte le componenti territoriali, Comune di Chiavari, Provincia di Imperia e Rapporto Piemonte, ANAS, Consorzio Unita SITA, quale scelto di gestione della A32 e dei territori di tutti i Municipi e Archistarca, comprendendo nel progetto anche il dettaglio delle dimensioni e circostanze legate).	In progettazione e la progettazione è stata sviluppato l'aggiornamento definitivo dello Stivale di Chiavari, per il cui dettaglio si riferisce alla WBS degli elaborati CJA V.W.33.40. Il progetto avrà luogo percorrendo l'accesso, direttamente esistente autonomo, all'area di esercizio della Maddalena. Lo scavo, dovuto l'Avvio della MTLT, consente l'usciuta della A32 per i mezzi provenienti da valle e l'ingresso nell'infrastruttura esistente per i mezzi diretti verso Susa, garantendo quindi le funzioni legislative e le esigenze operative del servizio. Nella fase definitiva di esercizio della linea ferroviaria, lo scavo deve servire come accesso di servizio per interventi di manutenzione in caso di emergenza o integrazione della viabilità ordinaria. Il progetto è caratterizzato da uno specifico Studio di Impatto Ambientale (determinato WBS CIEP V.0.33.90), concernente l'illustrazione delle ipotesi di allestimento riferite al fine di stabilire la migliore soluzione tra il profilo ambientale e funzionale. Tale soluzione è stata equilibrata con tutti gli elementi citati nella prescrizione. L'ipotesi relativa all'apertura al traffico ordinario dello tunnel è presente (ed WBS CIEP V.0.33.10) come protocollo norma di accompagnamento. L'ipotesi progettata, sviluppata a livello di studio di fattibilità tecnica, prevede l'attraversamento dello Stretto Riparo e il successivo ricorso alla SS 24 del Moncenisio. Progetto: CJA V.W.33.40 Scalo di impegno congiunto: CIEP V.W.01.98 Scalo di sbloccaggio: CIEP V.W.01.35.20	2-1 OTTENERATA
2. provvedere lo sviluppo del progetto di uno sviluppo aeroportuale di Chiavari rispetto al traffico ordinario successivamente al completamento delle attività di costruzione. Tale progetto dovrà essere composto a preceduta di VIA esclusa portando rispettive elaborazioni grafiche a livello definitivo, lo studio di impatto ambientale e gli eventuali studi specialistici, necessari per valutare l'impatto funzionale dello sviluppo stesso, in sua connivenza con la viabilità ordinaria e la relativa compatibilità ambientale. I saldi di elaborazione dovranno essere trasferiti in tempo utile al fine di operazione il perfezionamento della procedura di VIA prima dell'approvazione del progetto definitivo dell'intera opera. A. La conformazione delle avvisate nella consultazione pre-variante che nella esigenza di configurazione di tracciato definitivo, avviene a scalo esercizio del Commissario sia per la fine di costituire, che di manutenzione e successiva democrazia e riutilizzabilità, in relazione alla finalità previsione di dato avviato.		2-2 PROGETTO NON APPROVABILE in quanto le norme sono rispettate i seggi di esercizio previsti si richiede di scegliere il nulla osta da parte degli enti propri e di presentare il Progetto Definitivo integrato alla CTVA per la scogliettatura della ricerca

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parre comune italiano francese, relativamente alle parti varate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIEE n. 3/2011

	<p>Svincolo di Châlonnes: la funzione principale della struttura intermodale di Châlonnes durante le fasi di costruzione sarà quella di consentire il contermine al sottostante della sezione portante con lo scavo del tunnel esplorativo da La Madelaine, evitando lo sciacaggio nel sottosegno nel prosciugamento acquazzonevole relativo al circoletto stesso.</p>	<p>Come da riferimento alla prescrizione n.2, la configurazione geometrica dello Svincolo di Châlonnes consente il trasporto delle ampiezze.</p> <p>Con riferimento al bilancio del materiale "tutto e resto da scrivere" dal progetto definitivo, si provvede ad un possibile deficit di materiali valutazibili per inizio di costruzione che deve però essere previsto, in modo da partecipare alla costituzione dell'opera, un approvvigionamento da fonti interne.</p> <p>L'esame dei dati permette di evidenziare come i guadagni in cui risulti necessario un approvvigionamento esterno di aggregati per calcestruzzo siano prevalentemente concentrati nel primo quarto anni di lavorazione, nel corso del quali è prevista l'anticipazione delle opere ferroviarie allo sciacquamento delle operazioni di smaltimento via terra, come previsto dalla progettazione della dell'area CIEE. Infatti, in questo primo periodo, la produzione di materiali derivante dallo scavo anticipa della prima cassa del tunnel dell'interconnessione risulta solo in CIE (materiale da livello), non avendo caratteristiche idonee per essere valorizzato come inerti per calcestruzzo (CII). Questa produzione risponde quindi solo al fabbisogno necessario a realizzare la stessa piattaforma su cui vennero i binari di carico del ferrovia tracciato del Yonne di basso o non permette di coprire la necessità di inerti di calcestruzzo per le prime opere per il divieto tecnico primario del Yonne, in corso di scavo.</p> <p>Per ovviare a questi difetti, uno delle possibili soluzioni è il recupero a valle ricorsivamente dall'incisiva del sottosegno del deposito della galleria della Madelaine.</p>	NON APPLICABILE
4	<p>Svincolo di Châlonnes: classificare analizzandi approfondimenti di tipo geologico, geomorfologico e geotecnico che riguardano l'intero versante e non soltanto la porzione compresa tra il fermato e il canale. Le opere di protezione delle infrastrutture e del canale non possono quindi limitarsi a delle barriere permanenti a norma di imbarco del circoletto, ma dovranno avere almeno la medesima capacità di sbarrabile e affidabile di quelle poste a protezione dell'autostrada. Ogni ulteriore ipotesi progettuale riguardante i diversi sviluppi quindi non potrà prescindere dalle problematiche di tipo geologico e dovrà essere accompagnata da una analisi dei rischi geologici sia in fase di realizzazione che di esercizio.</p>	<p>Sono stati rivolti gli approfondimenti richiesti per quanto riguarda l'area di canale della Madelaine.</p> <p>Il rilevamento geologico del settore è stato finalizzato ad approfondire le giacenze di frammenti finocchini in superficie (intero settore di entrata e uscita dell'intercetta della galleria della Madelaine); esso è stato realizzato comprendendo le aree di ventosa e inquinata da fenomeni gravitativi anche molto fitti e che interessano tutta la testa di canale. I dati di servizio sono collegati con i dati di monitoraggio realizzato da STAF (disegni del 1977) degli elementi potenzialmente instabili gravitativi lungo il tratto iniziale dell'area di canale del circoletto Madelaine e dell'area di lo sviluppo; sono stati inoltre acquisiti i dati dei sondaggi meccanici realizzati sull'area del canale della galleria Madelaine per la caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dalle opere in progetto e dalle opere progettate a loro pipistrello. Lo studio ha permesso di verificare le condizioni attuali con quelle osservate durante la progettazione dell'autostrada (Omar, 1987) sulla base delle quali è stato definito il monitoraggio in corso. Sulla base dei dati geologici, geomorfologici e geotecnici acquisiti durante il rilevamento si sono segnalati in alcuni punti per l'eventualità del crollo della galleria Madelaine problematiche condizionate di instabilità lungo il versante. Sono state proposte, quindi, oltre la riqualificazione di opportune opere di protezione delle entrate di ventosa della galleria Madelaine con caratteristiche di sbarrabile ed efficiente analogie a quelle poste a protezione dell'autostrada, misure di obbligazione del circuito che prevedono il siliceo del versante a monte dell'imbarco impostato nei depositi glaciali, finalizzato all'isolamento delle masse sciolte, di dimensioni superiori a 1 m³, la rimozione (disegaggio) o stabilizzazione (ad es. con ancoraggi o nei settori dei massi così individuati) e l'estensione della rete di monitoraggio ai massi di dimensioni maggiori (fino a oltre 3000 m³) ubicati nella parte alto del versante.</p> <p>La rete di monitoraggio dovrà essere integrata con un sistema di allerta che segnali in tempo reale il superamento di soglie di movimento, individuate da studi specifici e nelle fasi di movimenti finora registrati, per attivare protocolli di avvertimento, chiusura del canale, dell'autostrada, etc. Lo sviluppo e la gestione di tale sistema deve necessariamente vedere coinvolta la Protezione Civile, la STAF e il Comune di Châlonnes (n° PD2-CIB-T33-0123-NOT).</p>	OTTENUTA

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Tortona - Lione, paese comune italo-francese, relativamente alle parti varie e rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIRE n. 17/2011

<p>5</p>	<p>Svincolo di Chiavari, relativamente all'incrocio di strada di Chiavari, si evidenzia che l'intervento, per la particolare visibilità, per la vicinanza al sito Archeologico di Ranzi, per l'innesco all'interno dell'ambito speciale ai sensi dell'art. 120 del D.Lgs 42/2004 (D.M. 10/06/1985 "Declinazione di norme ed interessi pubblici di uno o più siti di Rilievo culturale nel territorio di Chiavari") già finitamente tracciato dalla procezia dell'eventuale viadotto, presenta rilevanti criticità. Peresso potrebbe essere uppiate soluzioni localizzative alternative, ovvero domande casee, nelle diverse ipotesi progettuali di elevati valori architettonici, capace di coniugare le esigenze funzionali con i confronti paesaggistici dell'ambiente e con le caratteristiche del viadotto esistente.</p>	<p>A seguito di una specifica elaborazione, il progetto definitivo dello svincolo, sia nella sua configurazione proposta che definitiva, con le relative analisi, è stato sviluppato da parte di SITA, concessionaria dell'Autostrada A32. Per rendere la migliore soluzione possibile, sotto il profilo ambientale, paesaggistico e tecnologico, sono state sviluppate 4 differenti alternative di progetto che sono stata oggetto di analisi comparativa al fine di individuare quella maggiormente performante. In tal senso si rimanda all'elaborato dello Studio di Impatto Ambientale "Altezza eversi progetto" (MEC/CIV/USOZ/20PAPLA) in cui sono rappresentate numerose critiche alle alternative progettuali. Stante l'interesse paesaggistico dell'area interessata, questo di vincolo ai sensi del D.Lgs 42/2004, è stata predisposta la Relazione Paesaggistica redatta ai sensi del DPCM 12 dicembre 2004 (cfr. MIBS/CIV/10/01/90/94) nella quale sono state approfondite le valutazioni di natura paesaggistica di tutte le opere di prevista realizzazione. PDF C3C-MUS 0112 - Alternative di progetto Relazione Paesaggistica ai sensi del DPCM 12 dicembre 2004; CAC/VB/01/96/94</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
<p>6</p>	<p>Svincolo di Chiavari: sviluppare la paesaggistica delle strade autostradali di Chiavari mantenendo il più possibile gli aspetti diretti e indiretti sui vigneti DOC della zona.</p>	<p>Il progetto definitivo dello svincolo è stato progettato da parte di SITA, Concessionaria dell'Autostrada A32, in modo da limitare il più possibile gli impatti diretti e indiretti sui vigneti DOC della zona. Tale criterio ha guidato sia lo sviluppo della progettazione del tracciato che le analisi di natura ambientale condotte nello Studio di Impatto Ambientale. A tal proposito si evidenzia come la "Carta dell'uso reale del suolo" allegata allo Studio di Impatto Ambientale individua tutte le aree a vigneto presenti nell'area di Indagine. Essa si sviluppa per la maggior parte sui versanti rivolti verso le Dolci Riparie e non nella depressione oggetto della realizzazione dello svincolo. Della stessa carica si evince come il progetto non interfaccia per nulla con i vigneti DOC.</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
<p>7</p>	<p>Generali: sviluppare tutti gli interventi di contenzione generale e locali indicati dal proponente nello Studio di Impatto Ambientale e nella relativa lista relativa di integrazioni della Commissione. In particolare riprodotto nel progetto elenco di mitigazioni e di compensazione e in accordo con gli Enti fornitori di competenza, effettuare le localizzazioni, l'ecologia, analisi di esecuzione e studi analitici.</p>	<p>Il progetto definitivo è stato sviluppato con l'obiettivo di ridurre al minimo gli impatti ambientali: una serie di approssimazioni progettuali volte a mitigare l'impatto dell'opera sul territorio: è quanto avviuto per l'impegno dell'Ansaldo El Beech, l'utilizzazione delle superfici di cantiere oltre alla particolare attenzione rivolta alla progettazione della Sezione internazionale di Susa e al progetto dell'Aspide. Nel dettaglio, relativamente alle mitigazioni in verde, gli interventi in perimetro sono stati previsti sia per la fase di costruzione sia per la fase di esercizio e consistono in mitigazioni degli imbocchi di gallerie, mitigation lungo linea, ripristini delle aree di cantiere, mitigazioni ambientali dei pozzi di deposito e mitigazioni a verde in base di cantiere. Per quanto riguarda gli interventi previsti in fase di esercizio, si riporta in alcune casi, di interventi di modifica struttura, esclusi prima per mancare del complesso incisivo rispetto al cantiere e preferire altri lavori. In altri casi, al semplice incisivo si affianca la guarnizione di specie arboree ed arbustive, disposte sul terreno con tessuti d'impianto differenti, adattati per le diverse situazioni e adattate ai diversi obiettivi prefissati. In alcuni casi è stata prevista la realizzazione di coperture "verdi" pensili in corrispondenza delle gallerie unifocali o di alcuni edifici (caselli delle linee). In altri casi ancora sono stati progettati interventi di loggioria, sistemistica e sistemazione "ad hoc" finalizzati ad incrementare la biodiversità litoranea dell'area d'esercizio.</p> <p>Le mitigazioni a verde previste, invece in base di cantiere coinvolgono solo la presenza nell'ambiente naturale e paesaggistico delle due tipologie vegetali del fondo delle scorrerie della Capanna cantieristica. Tali spazi, posti ai margini dei cantiieri, assicurano la duplice funzione di mitigazione paesaggistica e mitigazione del rumore prodotto dal cantiere stesso. Sempre con l'obiettivo di migliorare l'interferenza dei cantiieri nel contesto litoraneo e, se così prevista, la sopravvivenza di alcuna struttura non spesso rimpicciolita.</p> <p>Ott interventi di rigenerazione pedologica delle superfici carbonizzate progettati anche l'obiettivo di ripulire, sulle superfici tempo assennato occupate dai lavori, condizioni pedologiche paragonabili a quelle di una prateria e comunque idonee per un potenziale utilizzo di tipo agronomico.</p>	<p>OTTEMPERATA nella presente fase progettuale</p>

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune Italia/Francia, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CPE n. 57/2011

	<p>L'elenco possibili escavazioni di alcune iniezioni e mitigazioni definitive è stato allegato già durante la fase di esplorazione, i dettagli di progettazione sono riportati nel seguente elenco elaborato PD2_CSC_TS3_0100: Relazione tecnica mitigazioni e ripristini in fase di cantiere. Le mitigazioni in fase di esecuzione comprendono imbochi in galleria, il lungo linea, i ripristini della rete di canali, e l'equilibratura delle ampiezze del letto di deposito. I dettagli di progettazione delle mitigazioni si riferiscono in base di esercizio, sono riportati nel seguente elaborato PD2_CSC_TS3_0111: Relazione tecnica opere a verde lungolinea. Per quanto riguarda le mitigazioni a verde presso i siti di deposito utilizzati per l'abbattimento delle strade, i dettagli di progettazione sono riportati nei seguenti elaborati:</p> <p>PD2_CSC_TS3_0185: Relazione tecnica opere a verde lungolinea Caprie e PD2_CSC_TS3_0186: Relazione tecnica opere verde sito deposito Tomasi Piemonte. Oltre a tali elaborati fanno parte del progetto una serie di elaborati cartografici di dettaglio, i cui codici sono contenuti nelle relative sopracitate.</p> <p>Per quanto riguarda sia alle mitigazioni descritte sopra che alle compensazioni, loro localizzazione, tipo e modalità di esecuzione, questo sotto viene condotto nell'ambito delle attività dell'Osparco Fiume-Lione, in accordo con gli Etsi territoriali di competenza, nel corso delle quali si avrà cura di assicurare plausibilità che nell'ambito di gruppi di lavoro coordinati.</p> <p>Il progetto prevede inoltre compensazioni di carattere fiscale, in occasione con quanto previsto dalla normativa regionale (L.R. 4/2009). Le esigenze comprensive di questa partita vengono poste comprensive a rapporto nei seguenti elaborati: PD2_CSC_TS3_0262: Relazione di compensazione al taglio delle superfici boschive - Bassoleto - PD2_CSC_TS3_0263: Relazione di compensazione al taglio delle superfici boschive - Caprie - PD2_CSC_TS3_0264: Relazione di compensazione al taglio delle superfici boschive - Giugliano - PD2_CSC_TS3_0265: Relazione di compensazione al taglio delle superfici boschive - Sisa.</p> <p>Il Piano di Utilizzo dei materiali di scavo del progetto definitivo della Nuova Linea Torino Lione (NLL) è redatto ai sensi del DM n° 101 del 10 agosto 2012. Per quanto riguarda lo studio degli impatti netti sul risparmio ambientale obiettivo di destinazione, esso è compreso integralmente nello studio d'impatto ambientale che considera il fito di disseminazione elementi costitutivi del progetto e quindi oggetto di valutazione ambientale (PD2_CSC_W01_01). Nel dettaglio, relativamente alle mitigazioni a verde, gli interventi in progetto sono stati previsti sia per la fase di esplorazione sia per la fase di cantiere e consistono in mitigazioni degli imbochi di galleria, mitigazioni lungo linea, ripristini delle reti di canali, riduzione/eliminazione e abbattimento dei siti di deposito e mitigazioni a verde in fase di cantiere. Alcuni interventi mitigativi sono anticipati alla fine di cantiere, i dettagli di progettazione sono riportati nel seguente elaborato PD2_CSC_TS3_0191: Relazione tecnica mitigazioni e ripristini in fase di cantiere. Le mitigazioni in fase di esecuzione sono imbochi in galleria, il lungo linea, i ripristini della rete di canali, e l'equilibratura delle ampiezze del letto di deposito. I dettagli di progettazione delle mitigazioni a verde in fase di esercizio, sono riportati nel seguente elaborato PD2_CSC_TS3_0171: Relazione tecnica opere a verde lungolinea. Per quanto riguarda le mitigazioni a verde presso i siti di deposito utilizzati per l'abbattimento delle strade, i dettagli di progettazione sono riportati nei seguenti elaborati:</p> <p>PD2_CSC_TS3_0185: Relazione tecnica opere a verde lungolinea Caprie e PD2_CSC_TS3_0186: Relazione tecnica opere verde sito deposito Tomasi Piemonte. Oltre a tali elaborati fanno parte del progetto una serie di elaborati cartografici di dettaglio, i cui codici sono contenuti nelle relative sopracitate.</p> <p>Tuttavia, che a seguito delle analisi non dovranno risultare idee agli utilizzi previsti saranno conformi in dicembre in tempi del Dm Ambiente 27 settembre 2010 "Criteri di ammissibilità dei rifiuti in discarica" (legge Dm 3 agosto 2004), se possibile, destinati ad impianto di trattamento e ricupero previa esecuzione di regole di cosparsa ai sensi del</p>	PARZIALMENTE OTTEMPERATA
	<p>Primo di gestione ed utilizzo dei materiali di scavo per i materiali fuori dal regime dei rifiuti (quelli salvo specifici come definito alla lettera c) dell'art. 160 del D.Lgs. 20/2005/16, provvedimenti delle attività connesse alla realizzazione dell'opera, prevede il risparmio integrale in tempi e costi e definisce secondo i parametri di normale pratica industriale in riferimento all'art. n. 186 del D. Lgs 4/2006, nel caso in cui gli scavi eseguiti non siano contestati contaminati. Il piano di gestione ed utilizzo dei materiali da scavo deve contenere tutta la informazione richiesta ai sensi della normativa esistente o regionale vigente in materia, ed essere concordato da un apposito progetto che preveda l'utilizzo integrato degli scavi nello stesso sito e per la medesima opera, oppure, quando questo riscontrato le condizioni previste alla lettera b) del comma 1 dell'art. 186 anche in siti diversi da quelli in cui sono stati eseguiti. L'apposito progetto dovrà essere emanato da uno studio degli impatti attesi sui solferri ambientali e l'impiego del suolo di discaricazione considerando le componenti beniche (vegetazione, flora, fauna, acque sotterranee) e le componenti sfiduciose (geologia, geomorfologia, clima, idrografia) e dovrà essere basato su indicazioni a base di inscriccio delle forme di rischio di degradazione. I relativi progetti di realizzo dovranno essere subordinati dagli enti/amenzionati competenti per tenervi.</p> <p>Qualora dei sei di considerazione chiavi fra le quali risulti una contrapposizione dei materiali da scavo superiore ai valori di considerazione negli obiettivi di contenimento (CSC) di cui alle ordinarie A e B, Tabelle II Allegato 5, al Titolo V Parte IV del D.Lgs. 13/2010 e s.m.i., con riferimento alla specifica esclusione d'uso ambientale, questi dovranno essere trattati con operazioni di ricupero, secondo le procedure di cui al D.M. 5/2/1998 e s.m.i., come prevista dall'Anagrafe 184 - Iva, comma 3 del D.Lgs. 3 dicembre 2010, n. 203.</p> <p>Qualora, non effettuando alcuna procedura di ricupero, si intenda smaltire le vere</p>	206

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Efone, parate comuni Italo francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto prefabbricato come da Dibligh Cipe n. 57/2011

<p>come i rifiuti speciali dovranno essere previsti le operazioni di scarico verso la struttura prefabbricata per i primi, il punto di carico e scarico deve essere indicato dall'opere delle stesse. La capacità recettiva per le tipologie di rifiuti omogenei, dovrà essere ridotta uno studio sugli orari generati in fase di scarico dei rifiuti sui recinti e sulle corrispondenti ambientazioni. Approfondire e dettagliare lo studio sull'quantificazione ed utilizzo del materiale scavo non destinabile ricompatibile per lo scarico nei depositi. Altre le soluzioni che seguita a sotto soluzioni proposte di allestimento del manico presso la Centrale d'urto/vallo si prosegue di prendere in considerazione anche tutti i siti che sono o sono stati utilizzati da altri enti esterni o da impianti installati lungo della bassa Val di Susa, a partire da quelli più prossimamente vicini di creare, e che possono essere serviti da un co-legame con ferrovie esistenti, almeno in parte, avendo che il settore ferroviario esiste si presti più attenzione ad altri trasportatori (rigorosamente obbligato).</p> <p>sono in oggi anche una rilevante sono i profili qualitativi, sia pure accreditati un recupero ambientale che si configura come totale oggetto di compensazione tempiate, e possono rappresentare ripercussioni in età di recessione nel complesso percorso dello scavo.</p> <p>Sempre in considerazione l'esistenza di diverse aree estrattive, camosciate o in parte ancora in coltivazione, che potrebbero ospitare volumi e gradini di terreno che presentano caratteristiche di deposito ambientale che, prevedendo insieme con il materiale ci saranno, si procederebbe utilizzando al massimo risparmiando così incremento delle soluzioni ambientali e paesaggistiche del lavori. Si prevedrà un volume superiore a quello della cava e necessari, individuare siti di ricarica per il riciclaggio del rimanente anche oltre gli ambiti valdostani lungo diversi correttore infrastrutturale della RETE. Estendere la ricoglizione visitando la disponibilità di aree disponibili, quali relativa disponibilità stradale o altro (ad esempio nelle zone adiacenti in dinamica delle basse di Susa, o nei territori fra Settimo, Braudizzo e Chiuso).</p>	<p>D14 65/03/1919 è com. i. e successivamente Impiegati per gli interventi previsti per il siti di depurazione.</p> <p>In relazione alla gestione di materiale portante fibre asbestiformi che dovranno essere ritirato e smontato dalla metallurgia della zona Piemontese nella prima uscita del Tunnel di Sora a partire dall'impianto cui (per una lunghezza di circa 350-400 m), per questo motivo tutto il materiale e considerato gestito come attivo speciale che non riguarda al fusto in big bag o in rullo a vicino visto in Germania al discarico legge.</p> <p>Studi specifici appena descritti l'utilizzo del materiale di scavo che non verrà integrato direttamente nella costruzione dell'opera ma che verrà impiegato per i ripristini ambientali di siti di cava come Cupra e Tornazza (P.D2-C33-TS3_0045 e 0046-NOT).</p> <p>Nel corso delle presenti fasi svolgono è stato condotto uno studio per l'individuazione di possibili siti della Valle Susa, che potranno essere destinati a interventi di recupero ambientale (P.D2C1B1530029 e 0014). Sulla base dei risultati acquisiti, l'obiettivo sarà avendo individuato soluzioni plausibili per la definizione del materiale di scavo, il piano di valigia prevede che il materiale di scavo in eccesso sia destinato anche per la destinazione, sia di Cagliari e di Tortona.</p>
--	--

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, porzione comune Italy/France, relativamente alle parti versanti rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPe n. 37/2011

<p>L'individuazione definitiva dei siti dovrà essere effettuata sulle basi di una valutazione compatta sui possibili "poteri locali" zootecnici. Tale elaborazione verrà predisposta tenendo in considerazione i seguenti punti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - specificare a quale tipologia di intervento si riferisce (in riferimento alla realizzazione dell'elemento definitivo), stesso che, se avvenuta su terreni di "rimodellazione" o di "ingegneria ambientale", lo stesso impegno condiziona diverse dal punto di vista redditizio; - fornire un descrittivo protocollo di gestione dei materiali scarti che specifichi le procedure di movimentazione, lavorazione, deposito e riportamento del materiale estratto nonché le modalità di quantificazione del medesimo (procedimenti di campionamento, metodiche analitiche, ecc.); - fornire una riuscita esecuzione all'autorità di cui, risulta la riuscita esecuzione dei singoli "fatti" avvistati fino alla loro messa a dimostra nei casi di accorgimenti definitivi per non varcare della soglia massima di impegno qualitativo richiesti. Allo scopo di una esecuzione preventiva una procedura di gestione interviene ai criteri dei due momenti di preventivazione del tunnel (ca. 1000 m ogni tre km) e alla progettazione (ca. 1000 m). L'individuazione e monitoraggio unico di ogni singolo tunnel escavato, la data di produzione del medesimo, le sue caratteristiche. In caso di esempio intervento, la postazione dell'elemento all'interno dell'intero individuato per le stesse già isposte, lo caratteristico qualitativo del fatto, la data di movimentazione verso il sito di deposito definitivo; - descrivere la tipologia di lavorazioni ed i relativi macchinari (ca. traktori, vagli, ecc.) utilizzati nel realizzazione del tunnel; - in merito alla caratterizzazione del materiale proveniente da galleria, prevedere aggiornamenti ogni 250 m di avanzamento allo scambio di logistica e/o delle tecnologie di servizio. Per i metodi di scavo sono i gallera occorrerà fare riferimento alle Linee guida delle regole Zimmoce (D.G.R. 15 Febbraio 2010, n. 14/2010); in particolare, i fini di realizzazione sono indicati pur in ragione di: <p>D'orsmesso l'elenco verrebbe la possibilità di operare su un modello della morfologia propedeutico alla realizzazione del progetto di polo intermodale per la logistica. Al momento apprendibile l'individuazione del siti di Montebello come possibile declinazione del materiale derivante dai vari, per impostare le incertezze sulla genetica e sulla tipologia degli interventi così come evidenziata dal Comune interessato così:</p> <ul style="list-style-type: none"> - specifico studio di spazio funzionale, che coglie in tutti i suoi aspetti l'esistente compatibilità della sua linea-estesa, tenuto conto del loro impatto che avrebbe l'ubicazione dello smarco. Lo studio dovrà altresì prendere in considerazione la compatibilità delle previsioni di smaltimento dell'impresa con gli eventuali altri progetti di retroscena rispetto dell'entro e/or la effettiva capacità ricettiva di costruttamente dello smarco, rapportate ai quantitativi di smacco stimati; - erogare allo stesso progettista della cava, al fine di specificare sia l'aspetto storico della falda estensiva in corso di utilizzazione, sia un esempio esemplificativo dei mediani costi ed un esempio di progetto di recupero dunque del suo, di questo luogo specie a provvedere (ad esempio ambientale a quello archeologico o vero di altro tipo) riguardanti il suo interesse ed eventualmente promossi da alcuni degli Enti in sofferenza; - appurando inizialmente particolareggiate sulla rea qualità o quantità del materiale che eventualmente potrebbe trovare riscontro nel sito interessato, nonché sottofrontali possibilisti di reintegro del medesimo per altri scopi, con altri metodi o in altri luoghi; - ogni descrizione e quantificazione dei materiali impresa eventualmente avvenuti nella sua escavazione, dai diversi convegni nelle sussidio di formalizzare, oltre ad 	<p>Lo studio d'impatto ambientale individua i siti di deposito definitivo che sono stati definiti durante lo sviluppo del progetto a seguito di una valutazione compatta. L'elenco comprensivo dei siti di destino a deposito definitivo dei necessari di riserva degli anni, è stata prestata dall'autorità, a cura del Promotore, di specifiche lettura indirizzata a tutti i competenti, perciò inoltre interessati chiedendo loro di indicare la presenza o meno sul loro territorio di siti con caratteristiche idonee. Sollecitiamo a J.R. Consulenti bilancio e rispetto precisando che sul loro territorio non vengono presi conto così tali caratteristiche. I siti scelti devono pertanto da caratteri comparsi e segnati sui siti risultati definiti dalle presenti prescrizioni. La selezione dei siti di deposito è basata su criteri che comprendono anche la valutazione complessiva degli impatti causati sulle componenti biologiche e ambientali. Anche in accordo con le previsioni della Linea Guida della Regione Puglia, a valle della selezione sono scelti molti siti specifici per il suo progetto. Realizzata alla fine l'elaborazione e approvazione degli Impatti ambientali associati a la definizione delle valutazioni oggetto di monitoraggio nelle fasi di implementazione. I criteri di confronto hanno tenuto conto sia di segnalati ambientali (ambienti naturali ed antropici) sia di segnati sociali ed economici. Nel SIA vengono tracciati gli impatti attesi sulle componenti biologiche e ambientali. In merito alle componenti biologiche, i diversi Organismi e fasciologi coinvolti le biologie ambientali, hanno pervenuto di anticipare i pregevoli di ripopolazione dei siti di deposito in relazione alle caratteristiche bioclimatiche, morfologiche e di utilizzo delle stesse. Le selvaginazioni campestri sono state studiate nei periodi idronomici di formazione dei gruppi animali e, per gli aspetti balneari, nell'arco della stagione vegetativa, dalla tarda primavera a fine estate. Gli siti dei progetti di ripopolazione hanno anche tenuto conto della presenza di sbarazzini pregevoli di prege (come ne, capri di mare, uccelli migratori e spontaneamente originari della Costa Smeralda e l'Ornosa) e delle "apocreatività" di ripopolazione come del "passaggio", aspetto particolarmente rilevante nel caso di Capo.</p> <p>Per i siti di deposito spesso è stato redatto il progetto di ripopolazione, sulla base del titolo delle componenti biologiche e ambientali specifici con l'esistente progetto di ripopolazione delle cave individuate.</p> <p>Il Piano di valutazione dei materiali di scavo domanda le indicazioni relative alla caratterizzazione del materiale in base alle caratteristiche in fase di realizzazione delle opere la sovrapossono. A tal fine è definita la terminologia di riempimento e di simboli da prendere nei campioni con definizione delle modalità di gestione sulle basi dei risultati analitici, per la fase esigenza il piano di lavoro e modalità di caratterizzazione in corso d'opere, di gestione e identificazione del materiale di scavo nella area di cattura e di smistamento verso i differenti processi di gestione in funzione dei requisiti di idoneità rilevati. A tal fine è previsto garantire il coinvolgimento in quanto di progresso culturale nelle definizioni e ai variare della biologia e delle tecniche e di uso.</p> <p>L'intervento ad ampio ambiente per l'area di cava nel comune di Torreca P.D. è uno definito sulla base dei seguenti criteri: 1) corrisponde alloggio del luogo; 2) dimensione degli impianti operativi previsti (area di cava); 3) più valutazione nel corso dei sopralluoghi di area di prezzo concordato; 4) layout del progetto del polo logistico intermodale come emanato da COGEP. Sono in esame di luglio 2012. L'intervento definitivo permette il funzionamento degli impianti di strada ed il loro uso operativo e non interferisce con le aree interessate dal progetto di polo logistico intermodale.</p> <p>Il sito di Montebello non è risultato essere tra quelli prescelti. Lo studio di compatibilità della ricerca dei treni di trasporto dello smarco con il modello di esercizio previsto sulle linee ferroviarie interessate è stato concesso che svolto apposta per i siti di Capo e di Tonazzu. Pertanto l'impegno di riguardo l'azione ambientale mediante l'utilizzo del materiale di scavo in esubero sono stati definiti per i siti di Capo (rif. PD2-C3B-TS3-0045-NOT) e di Tonazzu P.D. (rif. PD2-C3B-TS3-0046-NOT).</p> <p>I materiali considerati da gestire come rifiuti sono stati quantificati e discritti nella valutazione sulla scissione del materiale contenente ambra. L'obiettivo consiste in conseguire una</p>
--	--

PANZIALMENTE
OTTENERE

247

Progetto Dirittivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune italiano francese, relativamente alle parti varie: rispetto al Progetto preliminare come da Dibattito CIPPE n. 37/2011

<p>vi l'approfondito soprattutto sui metodi che si impiegano nell'usare nel luogo di esecuzione al fine di inerpicare totalmente - specifica da se stessa la necessità - il materiale da scavo da eventuali governi di lavoro da carriera e basculante (v. fibra assai forte e magari ammesso o certificato dall'Unimi).</p> <ul style="list-style-type: none"> - puntuali e perfino preziosi elenchi sulle modalità di ricoperto e ricoperto con le quali è eventualmente da conferire il materiale in deposito, nonché un'indicazione di ogni percorso possibile e sul tempo per il quale questo materiale potrebbe stare in deposito prima di essere utilizzato e con quali modalità e quali saranno gli interventi di recupero ampiamente che si porranno in essere ed in quelli Kimp studio di fattibilità sulla logistica di un eventuale conferimento nel sito, tenuto anche conto del fatto che la linea ferrovia Chivasso - Asti, seppure fermata al solo interessio, è una linea vera e propria, non mobiliaria e.g., oggi fortemente inaggravata. Nella relazione richiesta, scritte le parti, si dovrà tenere conto anche delle problematiche che il passaggio di convogli in Chivasso potrebbe creare alla stazione di Chivasso ed alle vie di ferrovaria di tutte le altre linee che risultano in Chivasso, senza escludere le circostanze per le quali l'officina di Montanaro avrebbe notevoli disagi dal passaggio di convogli merci, stiamo così in due ultimi avvertenze. <p>S. Ambrogio: sottolinea le possibilità di utilizzo dei 4 siti esistenti alle pendici del Monte Pichizzano in parte abbandonati, in particolare di quello più a ovest, posto poco più a valle della parcella della ferrovia per la Stura di San Michele, che potrebbe trasportare i volumi più significativi di merce.</p> <p>Capova: verificherà le possibilità di realizzare lo scavo per raggiungere l'area preesistente; specificare il sistema di importo del materiale dalla stazione di Chivasso S. Michele verso il luogo di cava e la sua conseguente manovratura.</p> <p>Altijamone: dell'area messa da cui dovrà attivare predisposto tra piano di riutilizzazione e piano di preservazione.</p>	<p>materiale da gestire nel regime di offerta e le modalità operative di scavo e conferimento del materiale.</p> <p>Il ruolo delle scavi è destinato a diventare per i rifiuti speciali in Comunità via terra, con rigilatura del terreno in big bags consigliati Ondi e riportati in miniera.</p> <p>E' stata inoltre condotta la campionizzazione radicale per delle litologie interessate da operazioni di scavo. I risultati delle analisi indicano che i fenomeni radiometrici dei materiali esaminati sono simili ai materiali messi in luce già in questi settori. Gli stessi hanno perduto una caratterizzazione del macigno in termini di polimorfismo e presenza di mineralizzazioni uranifere definito indirettamente dalle proteine di macrolitologico e caratterizzazione del macigno in avanzamento (macrolitologia in galleria, caratterizzazione radiometrica del macigno in spolveroscopia gamma, macrolitaggio delle polveri sui pezzi della crosta di deposito) e le eventuali procedure discritte e gestite di materiali che dovranno risultare non idonei all'incisio come materiali di costruzione e/o radiologici e/o minacciose.</p> <p>Per i siti del comune di S. Ambrogio è stata valutata le possibilità di utilizzo di modesti quantità di macigno per lavori di recupero e rilevante. Tale aspetto, unito alle grandi restrizioni in termini di possibilità di invio del materiale via terra fa determinare l'esclusione delle zone extralive come siti di destinazione del materiale.</p> <p>La cava di Cagnie è un sito di destinazione del materiale di scavo.</p>
---	---

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune italo francese, relativamente alle parti varie rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011

17	Capitale, progetto di costruzione di la materia prima e i Comuni, un piano di controllo e abbattimento delle sostanze tossicodispersibili.	Nel caso della progettazione definitiva è stato predisposto un Piano di Monitoraggio Ambiente con lo scopo di misurare lo stato delle opere, di Corso d'opere e Piani operativi il fine di documentare l'evoluzione delle situazioni ambientali, consentendo le previsioni di impatto del progetto rispettive per le fasi di costruzione ed esercizio, garantire, durante la costruzione, il controllo della situazione ambientale, in modo che tutto sia adeguatamente monitorizzato, monitorizzata e preveduta le necessarie azioni correttive, verificare, durante le fasi di preesercizio, l'efficacia dei sistemi di mitigazione adottati al fine di permettere per risultare eventuali impianti residuali, fornire agli Enti di controllo gli elementi di verifica della corretta esecuzione delle precedenti di monitoraggio. Se si troverà alla fine esclusiva la messa in uso per gli anni da quanto previsto.	OTTENERATA Nella presente fase progettuale (ma non in fine di esercizio) non lo si ritiene che il Proponente dimostra di PD)
18	Trasporto via ferro del mercato: In considerazione della valutazione negativa nella proposta di riflessione dello smarrimento, in quanto lo scalo di destinazione alla Circure du Poitou comporta un elevato impatto ambientale portogruario e logistico legato alla necessità di trasporti mantenuti su gomma per contenere tutta la graviità di materiali a Primo GIO per alimentare uno importante referto; si prevede l'adozione della soluzione di conferimento del materiale in siti sostanzialmente inedificabili (l'elenco delle fermate, come presentato nelle integrazioni disponibili). In particolare sono stati individuati i sei comuni di Torrazza Piemonte, Montemero, Caprie, S. Ambrogio e Chiesa Spia e provincia di Torino e ragionabili per ferrovie. Il Proponente dovrà provare adattare documentazione che dimostra la disponibilità (Caprie e in via spettacolare) delle aree di utilizzo della struttura mediante proposte regolamentari concordate con gli Enti territorialmente competenti. Tale garanzia dovrà cominciare l'anno periodo di durata dei lavori.	La soluzione di confinamento dei materiali destinati a siti di deposito alla Circure du Poitou è stata definitivamente abbandonata; i materiali sono trasportati via mare minimizzando al massimo di trasportarli con l'infodisloco di meccaggi temporanei compatibili con le aree disponibili dei carriera industriali che, a loro volta, vengono minimizzati. Eseguito un'analisi comparativa dell'risposta a pressione (V) di servizio a sufficienza in scala di due anni fra quelli individuati (Caprie e Torrazza Piemonte), se la calcolata media dell'esposizione disponibile (distanza, venti) si basa a consulti documentabili con i proprietari, 10 giorni provvede la sua massima (o media di n.2 transazioni per mese) durata dei lavori di servizio del Tunnel di Base (circa 7 mesi), con un intervallo fino a max 4 mesi/anno. Poiché a Caprie ci sono vicini di spazio per la memorizzazione dei treni, in questo caso verrà avvantaggiato un solo magazzino, gli altri 3 verranno movimentati a Torrazza.	PARZIALMENTE OTTENERATA Nella presente fase progettuale
19	Mo bilizzatore del mercato per Renon: dimostrare la competitività del traffico merci aggiornato con le capacità residue del nodo di Torino. Nel suo intero risultato incompatibile anche parzialmente, il progetto dovrà indicare le soluzioni da adottare quali, per es.: <ul style="list-style-type: none">- l'eventuale diverso utilizzo delle infrastrutture negli orari temporali futuri o la realizzazione di infrastrutture nuove al di fuori delle capacità delle tracce ferroviarie esistenti;- l'utilizzo del resto del tracciato con indicazioni degli effettivi tempi delle operazioni;- l'omogeneizzazione della circolazione del traffico, che rispondono lo stesso, tenendo conto sia delle eventuali criticità dinamiche, quali l'arrivo di treni nella stazione di Chiavasso, sia del cronoprogramma dei lavori di realizzazione delle nuove infrastrutture già in corso o in progettazione (quali per esempio "la funicolare di Chiavasso") che potrebbero interferire con la tratta ferroviaria che si intendono utilizzare;- l'organizzazione dei dati di destinazione dello smarrimento.	Il progetto è compito da uno studio inerpicistico specifico volte a verificare la compatibilità del traffico merci aggiornato (max 3 vagonaggi) dovuti al trasporto dello smarrimento con le capacità residue del nodo di Torino. Risultati di detto studio confermano tale compatibilità.	PARZIALMENTE OTTENERATA
20	Area di cantiere per ferrovia a Susa, accettabilità delle soluzioni alternative e individuare per le variazioni dello scalo tra la ferrovia e l'imbarco sui treni delle galline di base presso Montebello si adotti la soluzione 3 che prevede italiano dall'area di Biella/Mondovì pubbli e depositi camion. L'area, attualmente scelta ferrovieri, riguarda peraltro già infrastrutturata e direttamente collegata con i binari della stazione di Biella/Bonardo e non necessita di alcuna importante significativa trasformazione d'uso.	L'ubicazione dell'area di cantiere viene in realtà ottimizzata collegandola all'interno dell'area industriale di Susa (non aperta e ampiando la realizzazione della nuova digorghi del Tunnel dell'interconnessione in modo da sconsigliare sin dall'inizio dei lavori di scavo del Tunnel di Base il transito verso Biella/Bonardo del traffico da caparra dello smarrimento.	NON OTTENERATA

57

210

Progetto Definitivo di 1 fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune Italia/francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPÉ n. 11/2011

14	<p>Torino-SUSA: si adottò l'alternativa di tracciato sviluppato nelle Integrazioni che prevede una spianatura del perimetro est. tunel di base volte a salvaguardare la Capanna Valsore, edificata circa duecento anni fa, e, nel risparmio, che si allontana dalla Casa di Riposo San Giacomo in modo da non interrare l'impresa della tavola baciata in questo luogo respiro. Lo spontaneo consente la necessità di ricoprire le linee con l'allungamento dei binari all'imbocco del tunnel dell'Orsiera e di eliminare la miniera, verso cui delle sostanze inquinanti di circa 20 metri, nonché alcuni adeguamenti alla violabilità di collegamento alla stazione stessa.</p>	<p>Il tracciato è stato modificato ripartendo l'imbocco del Tunnel di Base più a est di circa 600 metri dallo scavo nelle integrazioni inchieste dalla Commissione VIA in fase di redattoria del Progetto Preliminare. La viabilità è stata adeguata di conseguenza. Oltre alla salvaguardia della capanna Valsore, si prevede la possibilità, per la Casa di Riposo San Giacomo, di mantenere la sua funzionalità durante le fasi di costruzione con adeguati interventi di manutenzione, ed in particolare anticipando la realizzazione della galleria multilevel di imbocco. In ogni lunghezza è stata mantenuta i 744 m, che di fatto rispettano il primo intervento integrativo, ed anticipando alla fine di costruire l'intervento stesso sul rettangolo costituendone gli attuali sommovimenti così, allo stesso tempo, potrete ridurre il danno rischiando conseguibilmente l'indebolimento del terreno e degli edifici. Comunque per questo si provvede anche, ad aggiornare i progetti di inquinazione definitivi, anche le mitigazioni strutturali, relativi all'imbocco e all'area di San Giacomo.</p>	OBTENUTA
15	<p>Attività di Cartierne: Prevedere appoggio documentario di dettaglio dell'azitico di rischio delle attività di cartierne, con riferimento particolare alla attività di scavo delle gallerie, relativo a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rischio di surriscalo del sistema di refrigerazione. - Rischio di autentico chiusettamento gas Radon. - Rischio di interessamento di rete ambientale. - Rischio di infestazione di acque calde. <p>Autentificato nelle tre fasi di successiva di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gestione dell'emergenza (con particolare riferimento all'impatto sugli edifici). - Gestione dell'emergenza, relativamente all'ambiente esterno (contaminazione e maggiore, compenetrante, dell'area) del percorso. - Gestione dell'esercizio, con particolare riferimento agli impianti definitivi delle acque formate e nuove, che possono causare, anche se scarsissimo, gas Radon, fango e fibre di amianto, uniformare le indicazioni di reale Piano di sicurezza e Controllamento su scorraggio, stabilimento e conferimento in Sicurezza dei fogni, e meccanici di confinamento, la durata, delle acque, connessa a valvole di gorgogliamento per le disposizioni sul gas Radon. 	<p>In riferimento ai rischi legati alla biologia - sono state affinate a livello di valutazione complessiva (rlf PD2-C3B-TS3-0083-NOT), di gestione del materiale di scavo (rlf PD2-C3B-TS3-0084-NOT) e di gestione del materiale di scavo contenente amianto (rlf PD2-C3B-TS3-0085-NOT).</p> <p>E' stata fatta una circostanziata delle norme di lavoro in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rischio mercantile radon-222 - rischio radon - rischio amianto - rischio degli esplosivi (rlf PD2-C3B-TS3-0083-NOT). <p>Sul fronte dei livelli risarcimenti ambientali vengono definiti dei parametri operativi per il monitoraggio (a entroterra, a entroffice di lavoro (riduttore) e di concentrazione gas radon, concentrazioni fibre asportate) e su ambiente esterno:</p> <ul style="list-style-type: none"> - impostare al livello più basso risarcimenti delle qualità degli amianti osservati - prelevare campioni di campioni di fondo e analisi - monitoraggio del materiale di scavo - identificazione dei materiali di scavo risoluta esclusivo o complementari cozzante - Monitoraggio di gas radon - monitoraggio di invio a distanza idonee del materiale - monitoraggio a ambiente esterno nelle zone di imboccata, area di deposito temporaneo, ecc. di eventi iniziali (gas radon, radon-222, vocem facieam fissa in amianto); - monitoraggio in corso di scavo della concentrazione di amianto e realizzazione sistematica di sondaggi in avanzamento con misura della concentrazione delle fogne presso le valvole di scarico. 	OBTENUTA
16	<p>Dispersione fibre di Amianto: prevedere un efficace controllo delle attività di lavorazione via rete di punta, in prossimità del cantiere (immediato perimetro esterno) e al suo interno in posizioni strategiche (stocaggio materiali, uscita galleria, fruscio, ecc.) con frequenze di campionamento giornaliero e lettura in tempo reale (MOCF 24 ore; SEM 48 ore). Si prevede che i monitoraggi del terreno, in ambienti di vita, dovranno essere effettuati in Monitoraggio Elettronico e Scansione, in conformità con le indicazioni dell'OMS che prescrive un valore di riferimento di 1 ml di amianto determinata in SEM;</p>	<p>Il Piano di Monitoraggio Ambientale predisposto nel corso della progettazione definitiva, con lo scopo di monitorare lo stato delle aree, da cantiere di opera e post operativi al fine di documentare l'evolversi della situazione ambientale e di valutare tempestivamente eventuali situazioni non previste predisponendo le necessarie azioni correttive, prevede una serie di punzoni di monitoraggio, all'interno del cantiere, nell'immediato perimetro esterno e al rientro più prossimo al cantiere. La frequenza è prevista in continuo durante le lavorazioni più importanti per il cantiere. La metodologia prevista è l'analisi al SEM. Per i dettagli si avranno al Progetto di Monitoraggio Ambientale PD2-C3C TS3-0160: Piano di Monitoraggio Ambientale.</p>	OBTENUTA

Progetto Definitivo di fine del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune italo-francese, relativamente alle parti varate rispetto al Progetto preliminare come da Dibero CIPE n. 37/2011.

1 - IL PROGETTO DEFINITIVO INNOCERTE DVE:			
17	<p>Compensazione Ambiente Di rischio architettonico e biologico: recupero e sviluppo, già sono proposte nello Studio di Itogno Ambiente come appartenente integralmente alla linea della pressione prosciugato; nel caso di interventi di Ingegneria nonché incita garantire anche la manutenzione per almeno 5 anni, valorizzando le stesse di sviluppo sostenibile già effettuate dalle comunità locali secondo quanto previsto nell'Atto Appaltatore dell'Adesia Stato-Région Piemonte e del Piano Strategico della Provincia di Torino per le valutazioni delle sorti di sviluppo sostenibile già effettuate dalle comunità locali; ed il completamento dell'adeguamento del web ferroviario di Torino.</p>	<p>Nella Scheda di Impatto Ambientale erano state previste compensazioni in fase preliminare relative al tratto della Dorsa, mentre per una più pertinente definizione degli interventi di cui sopra e dell'ambito si era riconosciuto al lavoro di concezionalizzazione con le comunità locali in corso di pena dell'Osservatorio per la Torino-Lione. Il SIA relativo al PPZ non prevedeva vicenze compensatorie di carattere ambientale. Per quanto ci interessa al Parco della Dorsa l'osservanza progettuale ha condotto a uno sviluppo secondo considerazione di Agiparco (ved. raccomandazione n. 33) non più inteso come intervento compensatorio, bensì mitigativo.</p> <p>Per quanto di riferimento alle compensazioni di tipo storico-architettonico queste sono state inserite nell'ambito del progetto "Susa Stadi Valley" da parte dell'Universitaro Teatro che dedica a esse un specifico capitolo (Spari Bulli!ng) che include sia azioni volte al patrimonio storico culturale di Susa che interventi di miglioramento dell'offerta esistente.</p> <p>Riferimento agli interventi di Ingegneria idraulica previsti nel progetto, e paralleli la manutenzione per i 5 anni successivi alla realizzazione degli stessi (ELAB. PD2_C1C_TS3_0165: Piano di manutenzione delle opere a vedere).</p>	NON DI COMPETENZA.
18	<p>Impatti su altre zone le localizzazioni volte al contenimento degli impatti e sostenere nel presente quanto prescritto ai punti 1, 16, 21, 23, 26, 27, 32, 57.</p>	<p>Si vedono le specifiche proposte di ampiezza di questi interventi.</p>	Si vedono le specifiche proposte di ampiezza di questi interventi.
19	<p>Mitigazioni in parte in fase di esecuzione: insieme nei documenti programmatici relativi agli usi contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitoli d'appalto) le postazioni stabilite da sé e la negoziazione degli impianti in fase di esecuzione che alle condizioni delle attività di cantiere.</p>	<p>Il progetto definitivo contiene la delleggiose richiesta di tutti gli interventi di ampiezza minore dei cantielli da porre in opera, indicando negli elaborati riporti a fondo quali di questi interventi possono rimanere in fase definitiva. Le mitigazioni a verde previste in fase di cantiere consentono principiamente nell'inebollante e partorimana delle fasi di recupero vegetale durante illo stesso dei suoli offerti controllabili. Tali dure, poste ai margini dei cantiieri, godono la duplice funzione di meccanismo protettivo e mitigazione del rumore prodotto dal passante stesso. Sempre con l'obiettivo di migliorare l'inserimento dei cantielli nel contesto territoriale, è stata prevista la sigillatura di alcune strade che non sono raggiungibili e la pulizia/curata di fasce lineari di vegetazione a copertura delle strutture.</p> <p>Le specifiche tecniche degli interventi sono poi a questo livello nei capitoli tecnici che vengono redatti per l'appalto delle opere (cfr. il Capitolo tecnico opere a vedere).</p> <p>Riferimento alla conduzione delle attività di cantiere, in sede di progetto difensivo è stato redatto il documento di indicazione per la gestione ambientale del cantiere che l'appaltatore sarà tenuto a porre nella redazione del suo documento di gestione ambientale.</p>	OTTENUTA
20	<p>Sistematica: Mappaggio: in connivenza con le finalità della legge regionale n. 4/2011 indica proposta e linee guida per la sistemazione delle trasversate nella rispettiva località valutandone i possibili colpi (alla base delle domande di autorizzazione) e possibili soluzioni. Prevedere scelte, e condivise con le amministrazioni locali, per l'individuazione di soluzioni insensibili per il personale occupato nelle diverse fasi di cantiere così come per l'escludimento di zone di nuova impresa di ruoli produttive, non strutturalmente connesse con l'attività di cantiere, ma isolata dalla stessa, al fine di consentire avveduti trattamenti collaudati di interventi delle attive previsioni idrauliche sia nei Comuni interessati dall'opera che in quelli connessi.</p>	<p>Incoraggiando i dati relativi alle ripartizioni lo Stato di Sardegna, associazioni e enti locali nell'ambito delle finalità di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura, ASCOM e Consorzio² di Torino nell'ambito del Gruppo di Lavoro Recupero delle Sfere di Operatività Transfrontaliera per l'analisi della L.R. 4/2011 "ANALISI DELLA POTENZIALE RICETTIVITÀ E DIBÜE MAESTRANZE DELLA TAV ITALI COMUNI DI BOSSOLBIO, CHIOMONTE, GIAGLIONE, MATTEI, MONTANTERO, SUSA E VENASCO - DICEMBRE 2012", con le same dei numeri o magistrature presenti al cantiere sulla base del census programma dei lavori, si evidenzia l'effettiva possibilità di collocazione delle attive nella struttura presente in loco, confermando quindi l'ipotesi di non prevedere campi base posti come fronte periferico per il progetto dei cantielli.</p> <p>Inoltre, in accordo con i principi della L.R. 4/2011, l'ATC di Torino (Agente Territoriale per la Città) ha segnalato no. mesi di 6000/12 il progetto di ricoveramento ad uso ricreativo dell'ex-Caserma Casotto a Susa, anch'esso oggetto di progettazione in ambito Osservatorio.</p> <p>Cameriere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Torino - ASCOM/Commercio Torino e Provincia - Consorzio di Torino e Provincia - Associazione per la promozione e il sostegno delle imprese della TAV sul territorio di Bossolbio, Chiaravalle, Giaglione, Mattei, Montantero, Susa e Venasca - Dicembre 2012</p> <p>ATC Torino - N°76 - L.R.4/2011 "Centri-Sviluppo-Torino e Città di Susa - Caserma Casotto - Proposta di ricoveramento - Ottobre 2012</p>	OTTENUTA

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune Italia francese. relativamente alle parti varate rispetto al Progetto preliminare come da Documento CIPE n. 57/2011

	<p>Criteri: è necessaria che i candidati, gli impianti e le aree di lavorazione e gestione dei materiali di scavo «aperto pregevoli» a livello definitivo sono vere e proprie opere, individuando soluzioni tecnologiche anche innovative volte al conseguimento ed alla riduzione delle imprese da essi generati, sia un'interazione verso scambi che rendono il solare complessivamente dall'affidabilità estrema le loro componenti impiantistiche soprattutto per quanto riguarda allo produzione di emissioni inquinanti e di cumulo; il progetto dell'infrastruttura (nella contiene un completo quadro organizzativo che per ogni candidato individua quanto necessario alla legge ferroviaria delle avancesse nello scavo ed ai loro ragionamenti</p>	<p>Per ogni candidato viene proposto un progetto complesso in cui sono identificate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il consumo (capitale, idraulica, materiali di costruzione in trivelle ecc) - I magazzini per i cimini e la loro evoluzione nel tempo (numero, Regolanza) - Le produzioni (materiali di scavo in maniera, ammortante delle scavi) - Le posizioni dei diversi impianti e la loro giustificazione sulla base di un compromesso fra efficienza logistica e diminuzione delle imprese. <p>All fine di ridurre le imprese, l'impegno si prevede l'utilizzo di mezzi lura IV e l'anticipazione di alcuna interruzione di mitigazione quali due o spese a verde. Nella piana di Savoia, si è effettuata una valutazione globale sulla congenerazione e sulla posizione degli impianti che presentano il maggior numero di imprese (rumore, polveri, gasogeno), questa valutazione ha portato, ad esempio, ad utilizzare sulle imprese il più possibile lontano dalle abitazioni e a continuare le locali chiavi i canali di materiali di risulta degli scavi, specie proponendo nelle aree di carico.</p> <p>Per quanto riguarda la gestione dei cassetti, le velocità di avanzamento e di ripresa viaggio-mezzo previste vengono verificate sulla base di esperienze simili. Si definiscono velocità minime e massime, sulla base delle quali si definiscono dei valori per gli impianti, eseguendo un dimensionamento a favore di sicurezza.</p> <p>Si è cercata soluzioni di copiatura di meglio le esperienze del Luxembourg, del Giardino e di altri esempi allo stato dell'arte in Europa, prevedendo la realizzazione di installazioni in campioni chiavi.</p> <p>Per quanto riguarda le redenzionali il progetto definisce per ogni fase di carico:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il loro numero e funzionalità; - gli orari di lavoro e il numero di giorni lavorativi a settimana; - le segnaletiche di allarme (cf. anteposizione ai precedenti più 20); - il numero medio e massimo di macchinari/sono posti). 	OTTEMPIRATA
	<p>21</p> <p>Trasporto a Susa: vengono garantite adeguata soluzioni da concordare con l'autorizzazione comunale di Susa, al problema del trasporto pubblico durante l'intervento di concreto durata per i lavori di adeguamento della linea ferroviaria torio-Susa-Torino (il servizio di rivolgersi al rilevante numero di linea telefonabili in EO uniti ogni giorno).</p>	<p>E' stata prevista una deviazione provvisoria della linea ferroviaria Susa-Torino, nel tratto inizialmente compreso tra Bioglio (fiume Orta) e l'ingresso in Susa oltre la A32, tuttavia da concordare la realizzazione dello svincolo d'uscita successivo per lo scavalco della MULTE e della A32 e per l'incrocio con la strada ferroviaria più vicina (strada provinciale 10). La deviazione è prevista impostata su un'altezza adattabile al Nuovo Bioglio e costerà circa sviluppo pari a circa 1300 m, con pendente inferiore al 10% e più salita superiore e con passaggio sui binari impedito sarà possibile utilizzarne dalla 33/3 (che verranno rese visibili sulle imprese) e già attivato dall'arrivo in fondo del sistema di avvicinamento autostradale). La realizzazione della deviazione temporanea e la sua attivazione per una durata di circa 2 anni consente di limitare l'interruzione di esercizio a soli 3-4 mesi, ciò risultante coincidente con l'interventazione attiva dell'attività cittadina.</p>	OTTEMPIRATA
	<p>22</p> <p>Trasporto a Susa: vengono garantite adeguata soluzioni da concordare con l'autorizzazione comunale di Susa, al problema del trasporto pubblico durante l'intervento di concreto durata per i lavori di adeguamento della linea ferroviaria torio-Susa-Torino (il servizio di rivolgersi al rilevante numero di linea telefonabili in EO uniti ogni giorno).</p>	<p>E' stata prevista una deviazione provvisoria della linea ferroviaria Susa-Torino, nel tratto inizialmente compreso tra Bioglio (fiume Orta) e l'ingresso in Susa oltre la A32, tuttavia da concordare la realizzazione dello svincolo d'uscita successivo per lo scavalco della MULTE e della A32 e per l'incrocio con la strada ferroviaria più vicina (strada provinciale 10). La deviazione è prevista impostata su un'altezza adattabile al Nuovo Bioglio e costerà circa sviluppo pari a circa 1300 m, con pendente inferiore al 10% e più salita superiore e con passaggio sui binari impedito sarà possibile utilizzarne dalla 33/3 (che verranno rese visibili sulle imprese) e già attivato dall'arrivo in fondo del sistema di avvicinamento autostradale). La realizzazione della deviazione temporanea e la sua attivazione per una durata di circa 2 anni consente di limitare l'interruzione di esercizio a soli 3-4 mesi, ciò risultante coincidente con l'interventazione attiva dell'attività cittadina.</p>	OTTEMPIRATA

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune Italia/francia, relativamente alle parti varie rispetto al Progetto preliminare come da Delibera C.I.P.E n. 37/2011

I - COMPONENTI AMBIENTALI			
23	<p>Quando si tratta di Apprendendo e sviluppiando il rilevamento e la valutazione della qualità dell'aria sul territorio con particolare riferimento ai settori in cui è maggiore il rischio di inquinamento da fonti inquinanti e/o induttivi che di emissione di gas radon, procedendo con uno studio meteorologico, di utilizzo relativo alle caratteristiche particolari del sito, al fine di definire ulteriori specifiche misure mitigative per evitare superamenti, atteggiabili alla amministrazione di potere e degli altri principali interlocutori che alla stessa di capire, dei limiti previsti dalla normativa vigente sia per la realizzazione che per quanto riguarda la protezione di vegetazione, dom e fauna ed ecosistemi.</p>	<p>Al momento del STA Torino 1 Atosia delle piste attive è stato perciò proposto una adattata anche lo scorrere di dettaglio con la doppia finalità di potenziare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le condizioni meteorologiche site-specifiche considerate nella fase di progettazione, in modo da ottimizzare lo scorrimento dei materiali di scorrimento e da definire le opportune misure di mitigazione; - le intensità e gli andamenti dei venti che sono i siti utilizzati per stimare correntemente le migrazioni di inquinanti prevista nelle zone di risalita e per valutare gli impatti sulla qualità dell'aria, non riferimento ai limiti previsti dalla normativa vigente. <p>Tale studio è basato sia sui dati operativi resi nulli (lavori di una stazione meteorologica locale appartenente alla rete di monitoraggio regionale) sia su dati modellistici esterni al piano di interesse, nei casi, opportunamente sostituziali e confrontati, tenendo perciò conto della caratterizzazione dal punto di vista idrogeologico dell'area di interesse. Il rilevamento e la valutazione della qualità dell'aria, con particolare riferimento al rischio di inquinamento da radon (adattamenti e/o soluzioni) e/o di esposizione di gas radon, è parte integrante del PDG_C3C_TS3_0160: Piano di Monitoraggio Ambientale, nella cui presentazione si fa escluso dei risultati dello studio idrogeologico costituito PDG_C3C_TS3_0954 Quadro di riferimento Ambientale - Tome I).</p>	
24	<p>Radiosorveglianza effettuare, con riferimento al Decreto Legislativo n. 230/1990 e successive modifiche (Capo IIIbis), prima e durante l'esecuzione di lavoro, un monitoraggio sulle imponenti variazioni della presenza di individui umani e in particolare della presenza di radon e all'interno che attraverso delle gallerie in costruzione indiscendibili:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il ruolo di riferimento e di azione, in termini di dosi efficaci, che si intendono adottare per la popolazione e per i lavoratori (oltre ad un livello in termini di concentrazione di attività in aria, 400 Bq/m³); - l'effettuazione di misure integrate di controllo e di controllo di radon in sosta per un congruo periodo di tempo (mese) anche con misurazioni di tipo portatile, utilizzando anche metodologie di misura mediante tecniche di spettrometria di massa (per la verifica della presenza di sostanze radioattive naturali) e misurando la diluizione dei radon (velocità di diluizione oltre ai coefficienti naturali anche i principali radionucleidi artificiali). 	<p>Le misure richieste sono integrate nel Piano di Monitoraggio Ambientale (doc. PDG_C3C_TS3_0160).</p> <p>Per la valutazione delle variazioni del livello di radon in aria ambiente, nel Piano di Monitoraggio Ambientale viene previsto di attivare le seguenti misure: (doc. PDG_C3C_TS3_0954-INT).</p> <ul style="list-style-type: none"> - controllo preliminare allo scorrimento — controllo con sondaggi in corrispondenza a risparmio/uso totale — esecuzione di gamma rileggings; - controllo al fronte di scorrimento — estrema di monitoraggio in corrispondenza della radon e fronte con campioni geiger e lampada a fluorescenza; i dati vengono giornalmente registrati per valutare eventuali sommovimenti dal fondo stradale in 0,2 microGy/h. Si prevede in tal caso l'affidabilità di più riduzione nell'area del giorno della durata di 15 minuti. La soglia di allarme che genera la sospensione dei lavori e il conseguente intervento degli organi di vigilanza è prevista in 0,6-0,7 microGy/h. In tal caso si provvederà ad applicare gli ultimi adempimenti previsti dalla normativa e ristaurare nelle procedure di gestione delle sicurezze dei canzoni; - controllo del monitoraggio di cantiere — esecuzione dell'indagine in spettrometria di gamma (radio, uranio, radon) con risalire al gamma (MPGe). <p>Il monitoraggio delle concentrazioni di gas radon e della diluizione è posto previsto nel Piano di Monitoraggio in corrispondenza delle zone di impegno, dei pochi punti possibili inseriti nella griglia di misurazione dei campi temporanei presso le aree di cantiere, in corrispondenza dei siti di deposito del ripporto.</p> <p>Le concentrazioni di radon in ambiente esterno sono monitorate per specifici programmi di monitoraggio al fine di verificare che l'esposizione di volumi d'aria con maggior concentrazione di gas non abbia riconseguenze per l'ambiente esterno:</p> <ul style="list-style-type: none"> - area di immissione dell'ipso dei campi di vigilazione nell'ambiente esterno; - rilevatori posti in prossimità delle aree di cantiere relativi agli imbuti delle opere su terreni. <p>Anche per quanto riguarda la sicurezza dei personale impiegato in fase di scorrimento nel Piano di Sicurezza e Controllamento, si applicazione del Principio di Precauzione, si provvede di procedere di monitoraggio in cantiere de la gallerie.</p> <p>Il livello di radiosorveglianza naturale del monitoraggio di scorrimento risulta in Regole avvertimento predisponendo i seguenti passi di monitoraggio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - controllo preliminare allo scorrimento — controllo con sondaggi in corrispondenza a risparmio/uso totale ed esecuzione di gamma rileggings; - controllo al fronte di scorrimento — estrema di monitoraggio in corrispondenza della radon e fronte con campioni geiger e lampada a fluorescenza; i dati vengono giornalmente registrati per valutare eventuali sommovimenti dal fondo stradale in 0,2 microGy/h, si prevede in tal caso l'affidabilità di più riduzione nel giorno della durata di 15 minuti. La soglia di allarme che genera la sospensione dei lavori e il conseguente intervento degli organi di vigilanza è prevista in 0,6-0,7 microGy/h. In tal caso si provvederà ad applicare gli ultimi adempimenti previsti dalla normativa che prevedono la sospensione immediata dei lavori, l'intervento di un tecnico di radioprotezione per la definizione delle misure necessarie per la protezione dei personale, l'utilizzo di dosimetri per la verifica dell'esposizione e la formazione dei lavoratori esposti; 	OTTENUTA

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione: parte comune fino francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIRE n. 37/2011

	<ul style="list-style-type: none"> - controllo dell'esposizione di scavo – variazione radiazionica in spettroscopia gamma (radio, uranio, radon) con rivelatore al germanio purgato (HP Ge) o in alternativa allo zirconio di sodio; - calcolo dell'indice di attività (RP 112)e del sum index (RP 123). <p>Il riscontro di controllo conferma che la radiazionalità nell'ambiente della galleria, alle spalle del fronte di scavo, sia il rischio d'intervento elettivo, permetterà di individuare in via immediata il momento di temporanea sospensione delle lavori per la salute dei personale.</p> <p>Lo scavo avranno esigenze particolarmente nella parte bassa delle zone meno ventilate, dove il rischio è più elevato. Dopo circa due mesi di lavoro dell'impianto di ventilazione sarà da effettuare una ventillazione di lavaggio ambienti in soluzionato prima di procedere all'intervento ai lavoratori che avranno servito riaparazione di controllo.</p> <p>Per rendere l'elaborato del piano di ventilazione al prevede di eseguire delle regolari misure di screening (attività radonica) del fronte di esplorazione nel tunnel mediante probe a carbone e analisi, diffusa.</p> <p>MISURE MINIME DI SICUREZZA</p> <p>Per il personale sarà assicurato il divieto di consumo di gas e di fumo negli ambienti di sostanziazione.</p> <p>MISURE DI PREVENZIONE E PROTEZIONE</p> <p>I cancriri e sostanziam sono da ritenere compresa nei luoghi di lavoro di cui al Circe 31-bis Art. 10 bis, comma 1, bitem si abbia per questi luoghi di lavoro il livello di rischio in termini di 500 Bq di concentrazione di radon in aria radon medio in un anno. Nel caso di raggiungimento del valore di 400 Bq/m³ l'esercizio è tenuto a ripetere le misurazioni entro un anno.</p> <p>Per il lavoro di scavo sarà stabilito un piano di emergenza che sarà applicato per tutto il periodo in cui le misurazioni dimostreranno situazioni di rischio accresciuti, e che individuerà procedure differenti per i diversi livelli di rischio ragionevoli. In relazione alla base di controllazione della radiazionalità aumentata. Tale piano non potrà costituire unicamente del fronte di scavo, ma anche delle aree di passaggio del materiale estratto. Ulteriori sul eventuali imponente delle acque di venuta dello scavo, la modellazione operativa verranno differenti qualora si trovi solamente di presenza di gas o siano anche rilevate acque contenenti materiali radioattivi.</p> <p>Il sistema di ventilazione deve essere predisposto per provvedere all'abbattimento delle concentrazioni del gas radon e poterlo prendere dai lavori e dove esiguo il fabbisogno di ventilazione accrescere per prevenire l'escursione del gas radon oltre le soglie ammissibili.</p> <p>In caso di avvicinamento di valori limiti di 500 Bq/m³ si procederà come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attivazione di alcune misure correttive e ricovero sul distacco di ventilazione per eliminare le sorgenti di accumulo del radon; - Attivazione di misure di tipo di caccia e per garantire l'efficacia delle misure correttive e, all'occorrenza, determinare le fonti a vie di inscenamento del radon e permettere di migliorare o integrare le misure correttive; - In caso di superamento sistematico del valore previsto, senza efficacia delle misure correttive, o avvicinamento del valore di 1000 Bq/m³ i previsti; - La sospensione dell'attività di scavo, pratica consentanea di un rapido qualsiasi in suffragante linea e messa in sicurezza del cantiere, con personale dotato di appositi DPF contro il rischio di contaminazione che devono essere disponibili in cantiere fin dall'inizio del lavoro; - Evacuazione del personale e definizione delle condizioni di istituzione del cantiere riparatore adeguato in funzione dell'origine, portata (de) o produzione di gas radon. <p>Si procederà di seguito ad appurare le cause di ripiegazione dell'intervento di scavo con individuazione e quantificazione, ad opera di un esperto qualificato di radioprotezione, di alcune misure di prevenzione tra le quali si utilizzano in maniera non esaustiva:</p> <ul style="list-style-type: none"> - deteczione per tutto il personale di un dosimetro a beta per misurare il proprio livello di esposizione e attivazione di appositi controlli medici periodici; - dosimetro di DPF; - confronto delle zone del fronte con schermi di ressa e d'acqua per impedire la dispersione delle polveri e interventi di pulizia della vetratura per l'avvertenza di particolato contaminato; - impianto di aspirazione del manico e parte del fronte, sei nastri convogliatori e fino alle zone di deposito specifiche; - perforazione e taglio del fronte di scavo e segnare ad uno da con torque non consigliato; - lavaggio e bonifica degli impiantati di pulizia e sostituzione su ogni norma di lavori/intervento. 	
--	---	--

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte costituente Italia francese, relativamente alle parti varie, rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPB n. 37/2011

		<p>• Segnalazione con apposita segnalistica della zona dove è presunto di rischio di contaminazione, predisposizione, formule in corso d'opere e controlli a loro, di locali adeguativamente attivati nel caso, al termine del lavoro, il lavorante non possa lavorare.</p> <p>Lavoro addestrato, sotto il controllo dell'autorizzazione alla prescrizione n. 34.</p>	
25	Qualità dell'aria, aggiornatezza della qualità dell'aria, misure, valutazione degli inquinamenti atmosferici derivanti dall'esecuzione del nuovo impianto, approfondendo le valutazioni mediate che differiscono tra i valori teorici presenti nei relativi valori limite, utilizzando i valori limite già previsti dalla normativa che entro breve in vigore durante il periodo di esecuzione de l'opera. Qualora si provvedesse, nel recente tempo, a nuove normative, condizioni delle quali si definiscono, si approfondisce con il quadro normativo di riferimento, dovranno essere indicate le azioni corrective o accompagnative ed a garantire il rispetto dei limiti indicati dalla normativa. Le norme comunitarie comprendono addirittura norme che trovano applicazione nel quadro normativo dell'opera.	<p>La metodologia di stima delle emissioni dalle foci di emissione è l'Anexo del Royal Commissaire Environ Model, sviluppato dal Sacramento Metropolitan Air Quality Management District e aggiornato a settembre 2012 (versione 1.1.2 - http://www.sacqm.org). Questo modello prevede la stima di due tipi di emissioni fissate, prodotte dalla combustione nei motori dei mezzi in attività nell'area (emissioni di inquinanti atmosferici all'avanguardia a gasolio e miscelati da carburante) e dall'uscita all'aria dei mesi privati del personale (lavoro nel cantiere; per il PM10 e il PM2,5, raggruppamento di polveri generate dai lavori e depositato sulla superficie di cantiere).</p> <p>E' stato aggiornato il livello, rigori emissive sulla base degli scambi di progetto e delle lavorazioni da eseguirsi in accordo al cronoprogramma di progetto, molto a riguardo hanno preso in conto i miglioramenti offerti sulla base delle politiche comunitarie di contenimento delle emissioni.</p> <p>Il progetto avrebbe una serie di riduzioni consentite (quali per esempio la copertura integrale dei depositi temporanei dei materiali di cantiere, misure trasportatori chiavi, regolami di benestraggio chiavi, etc. oltre agli intercessi di mitigazione previsti per le polveri, come la bagnoaria, la pavimentazione, la isolazionazione ecc., da eseguire in site durante la fase di cantiere, come previsto anche dalla convenzione gestione ambientale di padiglioni).</p>	OTTENERATA
26	Trovato alle Operazioni di stabilire un Protocollo Operativo tra Regione Piemonte, Provincia di Torino, ARPA, Piemonte ed Enti Locali interessati che, in conformità con quanto previsto dal Piano di Azione e le norme regionali previste dall'art. 34 della Direttiva 2008/50/CE, contiene i provvedimenti sufficienti per limitare e/o necessario sospendere lo smaltimento che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori di accettazione e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva, siano superata. Il Protocollo dovrà illustrare chiaramente, per le rispettive competenze degli enti territoriali e del GESTORE, gli interventi e le azioni da intraprendere per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio attivato alla Nuova Linea (in fase di cantiere come in esercizio), evidenzia il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della Direttiva. I provvedimenti saranno riferiti alla mitigazione di un sistema di rendimento dedicato ai valori di soglia di accettazione messa in opera a gesiose dovevano essere a carico del GESTORE. Le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di controllo saranno gestite da ARPA Piemonte le quale informa sui sopravvenimenti e avverte le preceziose, sulla base di quanto stabilito all'interno del Protocollo, per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni.	<p>Per corso della programmazione definitiva è stato predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale con lo scopo di misurare lo stato di esposizione di Cantiere e Poco avanza al fine di determinare l'evoluzione della situazione ambientale, controllare le priorizzate di impatto del progetto esecutivo per le fasi di costruzione ed esercizio, garantire, durante la costruzione, il controllo delle situazioni anomale in modo da ridurre conseguentemente eventuali situazioni non previste e predisporre le necessarie azioni correttive, verificare, durante la fine di ex esercizio, l'efficacia dei sistemi di mitigazione adottati al fine di intervenire per ridurre eventuali impatti residui, fornire agli Enti di controllo gli elementi di validità della eventuale accettazione delle procedure di monitoraggio.</p> <p>E' importante richiamare, in questa sede, quanto già fatto per le varie dimensioni già realizzate equiparabili a quelle in oggetto: il Conferenza dei servizi era stata approvata, e successivamente siglata, un accordo tra le diverse Aree territoriali (Enti o Province) che prevedeva l'attivazione dell'Observatorio Ambientale composto da gruppi dei comuni coinvolti, Provincia, Regione, Ministero del Trasporto, Ministero dell'Ambiente e Proprietario Cantiere supporto tecnico anno pale meccanica congiuntamente ARPA e ISPRA.</p> <p>L'attività di Soprvee Tuttavia si concentra nell'attività di formazione della documentazione tecnica progettuale e relativa al Piano di Monitoraggio Ambientale. Mentre si di cogniti dei valori di monitoraggio relativi alle varie matrici ambientali anche essa, comprendente, mentre le stesse sul materiale di laboratorio di ventola a spalmarie in alto in parallelo al monitoraggio (fissate).</p>	NON OTTENERATA
27	Assette l'ingegneristico: Appositamente il grado di conoscenza dell'rischio idrogeologico di danni nei settori dove sono state individuate le principali probabilità di ondate, se possibile, in rapporto alle preoccupazioni esistenti circa la differenza da 30 anni con le galvaniche potenziali avere su un'area al fianco nella zona della linea delle Chiesa (linea Morgan) e nelle zone interessate da fenomeni di DOPV (area media di Varese), si sostanzia la necessità e nella possibilità di prendere approfondimenti delle indagini geognostiche in tali aree e di effettuare una sorta di "monitoraggio in corso d'opere" prima dell'esecuzione dei lavori.	<p>Si richiede per memoria che i settori indicati ricadono nel settore di pertinenza del Tuono dell'Officina Ital.</p> <p>progettazione definitiva sarà affrontata in fase II</p>	NON APPLICABILE In questa fase

Progetto Definitivo di / fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parate contro lafa francese, relativamente alle parti variabili. Rispetto al Progetto preliminare come da Diblere CIPE n. 33/2011

	<p>Indagini geognostiche: predisposizione nel progetto definitivo, in piante accordanza di indagine geognostiche all'uso di studiare i possibili accorgimenti progettuali da inserire in sito in fase esecutiva per la realizzazione delle gallerie senza alterare lo stato di equilibrio idrogeologico pressurizzato.</p> <p>In coerenza con l'omogeneità alla prescrizione n.1, il piano delle indagini predisposto per il progetto definitivo è relativo alla fase I. I settori che ricadono nella fase 2 (come il Tunnel dell'Ortona), quindi non rientrano agli studi di questa fase, pertanto è inteso a titolo di incipiente:</p> <p>La tipologia e l'ubicazione delle indagini geognostiche proposte nell'ambito della revisione del Progetto Definitivo del collegamento transfrontiere Torino - Lione (n° PD2-CIB-TS3-0107-NOT) sono state definite sulla base degli elementi di servizi e necessità di approfondimento emerse durante le perquisizioni campagne progettistiche e di alcuna geologia di superficie fornite dalla studio e analisi della documentazione bibliografica ricevuta a disposizione del Progettista da parte delle Comunità:</p> <p>Questo programma comprende sondaggi rilevazioni geologici e geotecnici condotti da privo <i>in situ</i>, diagnostico e geotecnico e di valutazione geotecnica, quali: sismica ibrida, seismica aerea, resistività, gravimetrica e indagini statistiche tipo MAEW.</p> <p>In particolare, le indagini proposte sul settore collinico riguardano alla retrocessione di vecchie opere le opere in base al DM 14-DI-UR anche in riferimento alla normativa in materia di valutazione di rischio dinamico che misurazione diretta o indiretta delle entità "P" (cfr. prescrizione CIPE punti 145 - 147).</p> <p>In fase di revisione del Progetto Definitivo (PD) il programma delle indagini è finalizzato a precisare elementi piani per gli strumenti geomatici, dei tempi e dell'arrivo allo scavo, in modo da potenziare le scienze delle soluzioni di progetto più appropriate in riferimento all'assunto idrogeologico (cfr. prescrizione CIPE punti 27 e 133).</p> <p>L'elaborazione delle indagini della fase PD è stata definita anche sulla scorta dei risultati dello studio della fase PP.</p> <p>Similmente, il programma è stato finalizzato:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La caratterizzazione del brusamento riscontrato a molti livelli: assetto litotecnografico e andamento di clemente strutturale (grado di fissazione, gradi di flessione, masserizie) che potrebbero essere interrotti dalle opere esistenti e le loro caratteristiche dinamiche e geotecniche; 2. la risposta delle superficie basante nei depositi quaternari ai settori in cui le opere sono caratterizzate da buone e povere (rispettivamente turber e zone di piana); 3. la caratterizzazione e giustificazione delle gestione e dinamica dei terreni in cui è prevista la realizzazione delle opere all'aperto come i raid sulla Chiesa e della realizzazione degli insediamenti dei nuovi; 4. la caratterizzazione ambientale dei materiali di sparo e dei ghi di deposito per la realizzazione Piani di Utilizzo dei Materiali di sparo. <p>Tale programma è stato valuto per ridurre ulteriormente l'alto di necessità e conformità le assegnazioni fatte in sede di Progetto Definitivo.</p>	<p>29</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
	<p>Zona di faglia: prevedere per i tratti ricadenti in zona di faglia solo di difesa fangeggiatore, le reticolari di utilizzare sequenze di rivelamento con interventi minori a conseguire l'impenetrabilità delle gallerie (Tunnei di Bass e Ortona) attraverso sondaggi sismorazionali, la avanzamento al fronte di scavo, per la definizione delle caratteristiche geomeccaniche e idrogeologiche, delle fasce di fiammazione e delle variazioni d'acqua.</p>	<p>In coerenza con l'omogeneità alla prescrizione n.1, il progetto definitivo è esclusivo alla Fase II. I settori che ricadono nella fase 2 (come il Tunnel dell'Ortona), quindi non rientrano agli studi di questa fase progettuale e saranno affrontati successivamente.</p> <p>Le metodologie di scavo sono state definita anche in funzione della conoscenza sismica acquisita e monitorizzata. L'avanzamento e le condizioni geomeccaniche e idrogeologiche che dimostra le fasi di progettazione, la linea di principio, la galleria sono impostate utilizzando l'interazione per capelli idraulici inferiori a 10 bar, orario, su tutta l'area fornita dall'interconnessione e sui primi filtri del tunnel di base a partire dall'imbocco lato Sesia (n° PD2-CIB-TS3-0106-NOT).</p> <p>Dall'analisi dell'affidabilità del modello geologico e dei rischi geologici e idrogeologici sono state definite le linee che necessitavano supplementari di indagine in campo d'opera. Nelle scavi in cui è prevista l'allungamento di zona di faglia e di linea di fiammazione è prevista l'applicazione di sezioni specifiche con possibilità di eleggere trattamenti preventivi dell'eventuale rottura e quindi al miglioramento delle sue qualità geomeccaniche ed alla sua impermeabilizzazione (n° PD2-CIB-TS3-0088-NOT).</p> <p>Tali analisi sono esplicative delle valutazioni geologico - idrogeologico redatto per ogni opera o tratta e in un documento specifico che definisce sia un Rapporto idrogeologico (tabella) che in forma grafica (profilo longitudinale) e dell'analis del rischi geologico (n° PD2-CIB-TS3-0110-NOT, PD2-CIB-TS3-0116-NOT).</p>	<p>OTTEMPERATA</p>

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune italo-francese, relativamente alle previ variazioni rispetto al Progetto preliminare come da Diblirano CIPF n. 172/011

30	Sarà formalizzata apposizione in studio idraulico, in modo da dare e darne conoscenza le relative opere di sistemazione idraulica, comprendente a specifico punto dell'Alto Po, rappresentato per la verifica metodologica delle ipotesi di moto sottostante in tali casi non riconosciute dalla Autorità di Bacino stessa negli studi di compatibilità idraulica (vedi Direttiva approvata con deliberazione del CI n. 22 dell'11/04/1999 aggiornata con deliberazione del CI n. 30 del 05/04/2006).	Inizialmente è stato elaborato un modello in modo periferico del tratto di Po tra Dora 1a - Sava e Bussolengo, per lo sviluppo preliminare dei frammenti di il predimensionamento degli interventi di sistemazione idraulica. Successivamente è stato eseguito un approfondimento con modello idraulico bidimensionale del vento Sava - Bussolengo, nelle condizioni attuali, di trasporto (fase realizzazione) e defluvio. Tale approfondimento ha documentato le problematiche che limitano le previsioni risultanti del modello monocondizionato. L'elaborato PD9_CSA_1175_32-02-10_04-Relazione idraulica sviluppo modello bidimensionale. A ha sviluppato una studia generale del ruolo di corso d'acqua comprensivo dei dimensionamenti idraulici degli interventi di sistemazione della Dora. Gli interventi hanno poi trovato ulteriori dimensionazioni dal punto di vista della spiegata dell'alto nella relazione PD9_CSA_1898_22-02-02_10-03 Relazione idraulica sul trasporto solido della Dora e verifiche e scartamenti delle opere. A. L'elaborato PD9_CSA_0047_32-02-02_10-08 Relazione compatibilità idraulica. A. La sistemazione lungo percorso per Autorità di bacino specificamente ai fini di risanamento preventivo della direttrice acque.	OTTENUTA parere AIA del PO Protocollo 50182420 del 04 luglio 2014
31	Esistono due tipi: Verificare che le opere provvisoriali e le servizi di cattura non abbiano in misura significativa e permezzino gli esercizi fluviali; gli eventuali recinti e muri di cintura delle confratte idrobiologiche devono essere oggetto di non lungo e dovranno essere mitigati nel corso della realizzazione dell'opere; il non lungo deve essere entro anche alla fine delle opere, il fru di cui non deve verificarsi effetto spallone o effetto componente idraulica delle opere di manutenzione proposte ed apparenti eventuali contatti.	Considerando gli interventi previsti in altro (accantonamento di bravi amici) di spese per i punti sulla Dora, rispetto a una progettazione di fiume alternativa metodologica del corso d'acqua, non sono prevedibili alcune significative per gli esercizi fluviali, che si possono almeno semplificare e imprimere alla fase iniziale dell'opera. Gli interventi di sistemazione idraulica per le nuove opere in pregeglio non comportano pericoli, non un punto di vista ecologico, alcuni rischi di allontanamento delle qualità e quantità della Dora, vol utile in questo. Per quanto l'area interessata sia molto vasta di tutta la pianura, non si è ancora svolta ma anche razionalizzata mediante la realizzazione di una rete di misure avv. simila (lunghi). Le analisi degli impatti avv. svolto all'interno del GIA (PD9_CSA_0057_01-01-01_10-02 Quadro Ambiente Torna 73 non evidenzia particolari criticità connesse con quanto avviato in progetto. Nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale è stata infine recepita la prescrizione per quanto riguarda l'indice di funzionalità fluviale (IPF), il Monitoraggio e Pianificazione (Elaborato PD9_CSA_T53_0160 Piano di Monitoraggio Ambientale). La scelta progettistica idraulica in ogni componenti: visione di interazione fra le varie aree poste centrali in termini di riprofilatura delle quote di fondo sia per l'autoconservazione di Sava che per quella di Bussolengo. Le produzioni spodest si sono mosse necessarie in corrispondenza degli interventi e dei quali d'altra ci sono venuti da risultato per la sua parte informe e pertanto le risponde tendenzialmente a rimaneggiare nel tempo. In particolare per quanto riguarda il punto di Sava si evidenzia un allungamento delle sezioni idrauliche rispetto alle attuali condizioni. Questi accorgimenti progettuali consentiscono di non alterare l'intero alto nel tratto interessato dai lavori mantenendo una continuità dell'ecosistema e nel confronto limitando i maggiori fenomeni di erosione, danneggiamento della vegetazione e/o processo di sterilizzazione del terreno di fondo. In particolare per Sava la scelta di non toccare la traversia inquinata a volte pone, di rendere spodestibile con maggiore frequenza (ed in sicurezza) la sponda sinistra inquinata la rimozione del rilavoro del punto Dora 1, la creazione dell'area nuova e vuota posta in progetto, sono insieme con gli obiettivi della salvaguardia ambientale.	OTTENUTA OTTEMPIERATA
12	Eseguire verifiche: utilizzare un modello di aggiugere dei monitoraggi di fiume -tempesta nei periodi di maggior rischio di infiltrazione e ridistribuzione delle acque (le evade, le evanesci superficie umidificate all'esterno delle aree di campo) propriamente delle piante, cioè di monitorare delle acque ed esigenze delle piante, zone di posa delle confratte di scarico ecc.)	Nel Piano di Monitoraggio Ambientale è stato previsto il monitoraggio delle fonti idrologiche per tutto il Po da chiività dei monitori. I monitori nel giornaliero sono i gruppi fluviali (fiume Adige, Sava, Mincio, Mincio, Mincio, Mincio) ed in relazione alle proprie specificità. A tale fine, oltre ad uno programmazione coerente con aspetti biologici, gruppi e cicli riproduttivi o di formazione di indagini, sui modelli sufficienti è comunque, grande importanza è stata posta sull'incidenza delle zone di inquinazione sugli ecosistemi campestri degli habitat e all'individuazione delle aree di cintura. Sono inoltre state valutate, fra le possibili tecniche di monitoraggio, quelle che nebbia potenziale addetto al controllo in siti di fine di corso, con il più possibile utili agli obiettivi del monitoraggio e alla gestione ambientale dei correnti con fronti della fauna. Tali tecniche di monitoraggio sono costituite, ad esempio, sia da osservazioni e campioni vari in campo, lungo transect, che dell'impiego di tecnologia specifica che quali al monitoraggio mediante fotomicroscopio. Aspetti particolari sono inoltre rappresentati dai criteri, per i quali è stato previsto di monitoraggio a mezzo di monitori e campioni che automatici, e la loro capacità di monitoraggio e successivamente saranno sempre accompagnati da quelli utili allo descrizione dei parametri ambientali della stagione di raccolto.	OTTENUTA nella presente fase prege il suo

21

Progetto Definitivo di Linfa del nuovo collegamento Torino - Lione: parte continua della francese riferenziante alle parti varie rispetto al Progetto prefissare come da Dibattuta CIPPE n. 57/2011

35	<p>Parco della Dora: predisporre il progetto della restituzione del Parco della Dora specificandone le peculiarità connate letiche che si intendono creare allo ripristino e gli interventi previsti per la realizzazione, in particolare in inciso agli effetti della conservazione tra i SIC (Capriolo), in riferimento al Parco Nazionale della Dora Riparia, previsto nella Piana di Susa quale prima fase di compensazione ambientale della tratta ex oggiore e che quindi dovrà essere progettato in stretto con gli altri interventi necessari. In merito alle modifiche realizzate al progetto di smacco dell'effetto nella fase di progettazione definitiva vengono seguite le indicazioni relative a Base Ecologica e Prescr. Peculiarità - Comitati di Consiglio Ecologico delle Norme di Attuazione del PTC2 (art. 35, 46 e 47 dello Nata).</p>	<p>Sulla base delle Linee Guida Architettoniche e Peculiarità redatte per il progetto definitivo e del percorso progettuale evolto in accordo con le sessioni di lavoro dell'Organismo per la Torino-Lione l'ide-progetto per la realizzazione del Parco della Dora Riparia nel PO2 ha assunto le caratteristiche di "Agriponto" (che è stata considerata parziale integrante del progetto stesso). L'Agriponto è inserito nella linea posta in frangere all'attuale Autopista ed è compreso fra la A33 e la strada in Aversa (naturale) della Dora da un lato e, a sud dell'Autopista, nell'area degli ex caselli in demarcazione. L'Agriponto, oltre alle sue funzionalità sotto il profilo urbanistico e di promozione dell'attività agricola sarà fornito in quanto attraversato da una pista ciclabile che si collegherà ai sentieri circostanti. Oltre all'espansione direttamente integrata nel PO2, l'Agriponto sarà anche prioritariamente ammesso all'intero della linea di estensione.</p> <p>A tutti i settori progettuali si scrivano quelle di carattere compensativo così come indicato a riscatto della prescrizione n. 42 e avviati per oggetto un occupo nazionalistico delle linee pianificate.</p>	OTTENERATA
34	<p>Piana delle Chiusse: nel tratto di attraversamento dell'area della Piana delle Chiusse, inizialmente progressivo chilometrico (0-6), dopo l'intervento di esondazione (l'area non è ancora tornata a riposo). In conseguenza dell'espansione di tale risorsa, si ritiene di perturbare opere di compensazione ambientale, risultando anche ad un miglioramento della componenti ecologiche dell'area.</p>	<p>L'adempimento a questa prescrizione è rimandato allo sviluppo del progetto definitivo relativo alla fase 2.</p>	NON APPLICABILE in questa fase
35	<p>Camioniere: si prevede una individuazione dell'area di deposito di Camioniere al fine di non inceppare (davanti nessuna fase di lavori) con la superficie occupata dall'Hubitri P240 (il cui interno ricopre due zone umide), evitando ogni consumo, così come previsto dalla misura mitigativa (intervento alla scia degli Hubitri nel SIC di Chiesa-Superga-111905).</p>	<p>Il sito di Camioniere non è più previsto per la messa a disposizione del mercato di scambio.</p>	NON APPLICABILE in questo caso risulta più siti di deposito
36	<p>Cittadella volanti: al fine di mitigare gli impatti causati dalla possibile coltivazione di volanti con i campi di ricovero, prendere opportuni provvedimenti lungo il tracciato all'aperto della linea ferroviaria. (piantumazioni, etc.) al fine di ridurre quanto le sagome dei campi e/o quanto l'eventuale rete di ricovero, come "barriere vegetali", o altri provvedimenti, così da abbilgare gli uccelli e i chiedenti ad elevare il livello di volo.</p>	<p>Lungo il tracciato della HLTL si è proceduto a piantumare specie vegetali di boschettamento nel rispetto di quanto previsto nel D.P.R. 21 luglio 1980, n. 723, Nuove norme su misure di politica, sicurezza e regolamentazione dell'occupazione di terreni e di altri servizi di tempo. Particolamente sono state pianturate specie arbustive e cespugliarie con sviluppo basso (ad esempio il fine di evitare problemi legati al rovigliamento delle piante sulla linea). Laddove possibile, sono state piantumate anche specie arboree.</p> <p>Perché in genere sono presenti barriere naturali di altezza a causa dello stesso ordine di grandezza dell'altezza dei campi (dal loro sedi del terreno in attraversamento della linea di Susa sono comuni per tutto la lunghezza), il problema di prevenire la collisione non si pone. Anche nei pochi casi dove non sono presenti le barriere, il park comprende una rete di chiuse che risponde alle stesse.</p> <p>Per garantire anche ai viaggiatori la fruizione del passeggiaggio durante l'attraversamento della linea a cielo aperto, in alcune tratti le barriere naturali sono inquinanti: in questo caso, essa sono sostituiti da parafalloni realizzati con una rete piena di polietilene contrapposta ad una lenta rete di polietilene. Tale scelta garantisce la loro visibilità da parte dei volanti.</p>	OTTENERATA
37	<p>Planiamento urbano: la pianificazione di arbusti e alberi in prossimità degli incroci dei viadotti e dei segnali deve rispettare il collegamento fra i giochi di vegetazione arborea ed arbustiva, previsione: viale Giovanni Agnelli: sono mitigati gli impatti per la realizzazione dell'opera con specie simili a mila fiorimontana, pollinario, Bucato, Cotulifloro, Rassente, e sì crei un "continuum" con le zone boscose e ombreggiate presenti nella valle.</p>	<p>La scelta delle specie da impiantare nell'ambito della progettazione definitiva delle riqualificazioni a verde è stata decisa dai risultati delle soprallieve indagati inviate per la redazione del SIA. Le specie impiantate sono state individuate tra quelle autoctone naturalmente presenti nelle zone interessate dalle attività.</p>	OTTENERATA
38	<p>Accorciamento: al fine di minimizzare l'impatto negativo sulle popolazioni di camosci ericeti dovute agli interventi previsti dal progetto nel tratto di Centocelle ITM 10495, si intende necessario non asportare altri vegetali, esclusi i pioppi e il tasso (famiglia: Malvacee), non effettuare movimenti in boschi instabili e non ricoprire con materiale il sottosuolo dei boschi e le pietanze di altri vegetali.</p>	<p>Il sito di Centocelle non è più previsto per la messa a deposito dell'materiali di scarico.</p>	NON APPLICABILE in questo caso risulta più siti di deposito

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune italo-francese, relativamente alle parti italiane rispetto al Progetto preliminare come da Delibera C/PE n. 57/2011

39	Illuminazione delle strade: si ritiene necessario mantenere i punti di illuminazione e utilizzare lampade al led o ad altre prestazioni, con limitata emissione di UV, sufficiente a limitare il fascio di luce sovraffatto verso il basso.	La prescrizione verrà data come specifica tecnica di formazione/convenzione agli impianti di illuminazione delle aree esposte, che peraltro prevede l'impiego di lampade a LED, che quindi da sole soddisfano al regolioso.	OTTENUTA in quanto la proposta è ragionevole
40	Sottopassi: per favorecire l'uso dei sottopassi, da parte delle specie minerali di piccole dimensioni è necessario vagliare le frange laterali del percorso e disporre filo di pietra o oscurili di fiumi sui lati senza all'interno della struttura. In presenza dei sottopassi, dovranno essere eseguiti realizzati piccoli segnali di avvertimento all'interno dell'area di uscita dei malfini (ospizio comune, lungo sottopasso).	Il progetto delle strade è stato integrato con i passaggi frana richiesti e con indicazioni o prescrizioni per la fase di progettazione concettiva fino ad adeguare l'opera civile alla fruibilità funzionale. Al momento è prevista la realizzazione di un sottopassaggio funzionale nel corso del tracciato dell'area di riserva e manutenzione di Susa. In corrispondenza del "Vedotto Thiebaut" dalla A37, nella tesi progettuale è prevista la realizzazione di alcune aree esposte (fossati e acquitrini) attorniati da una densificazione del reato proveniente da Thiebaut, la messa a dimora di nuclei abitativi, direzioni di uscite e segnali e segnali di avvertenza di rifugi antincendi per Châtillon. Per quanto riguarda l'impiego di specie vegetali inviolate vedi quanto riportato la risposta alla prescrizione n. 37.	OTTENUTA
41	Contingency relativamente agli interventi di mitigazione e ripristino indovolto nell'area di Cintalupo, preventiva la sostituzione del vigneto con specie di tipo autoctono presenti nella sottoregione dell'area.	Il rito di Cintalupo non è più previsto per la messa a deposito del materiale di spazzatura.	NON APPLICABILE in quanto non risulta più nel sito di deposito
42	Attivare compensative considerando le basse valenze ecologiche dell'area rotturiera dell'opera. In progetto si ritiene dovranno procedere misure di tipo compensativo da realizzarsi eventualmente anche al di fuori dell'area varia. Si prevedono: la regenerazione della restante area delle seguenti ecopiste di intervento: - riguadizionamento di trivio secondo le metodologie e le esperienze del ECORC/IRCP (Centro Italiano per le Riquadri Fluviali Finali), esatt ed es. - fasce tempiete boschive, zone umide, ecc. - approvato della connettività ecologica (cfr. rete ecologica Icoside e Piano Tidale della Acqua); - attuazione iniziale di conservazione della Rete Natura 2000 (cfr. Piano di Gestione SIC/ZPS). Tutti gli interventi dovranno essere necessariamente individuati e concordati con la Regione Piemonte e/o con gli altri Enti locali.	Come riportato a riscontro della prescrizione numero 7, le linee di azione delle compensazioni sono state sviluppate da parte dell'Observatorio Torino-Lione, in accordo con gli enti territoriali, su 5 principali filoni (Progetto Susa Settore Valley, Susa Mobility, Susa Energy, Susa Environment, Susa Disabling, Susa Economy). Tra le linee di interventi emerse in sede di Observatory ci sono da intendersi come individuati e concordati con la Regione Piemonte e/o con gli altri enti locali rappresentati: Nello specifico delle singole voci oggetto della prescrizione il prospetto di ecopiste compensative richieste sono le voci "Susa Environment" e i singoli progetti suoi presentati, nell'elenco schedato n.10 di tale documento. Essi coinvolgono nella realizzazione di aree di area umida ed allo stesso maltrattato, per la rete ecologica e la conservazione dei SIC nella pianura di Susa, in corrispondenza delle zone delle ex-polveriere e nelle zone circostanti il nuovo varco della Dora presso l'interconnessione ex-Bussolengo. Oltre a sul quale si prosegue verso la pianura a Soverne, esse stesse (quindi anche a nome delle competenze), vede maggiorate diverse ecopiste ambientali ed ecologistiche, attraverso la realizzazione di aree umide (in particolare in prossimità della nuova sezione intercontinentale e presso l'interconnessione della Dora) e di opere a verde animale (in particolare l'Acquapad).	OTTENUTA nella presente fase progettuale
43	Perche il rapporto precedente, per quanto riguarda le variazioni di portata degli avversamenti accidentali, che è assente viale delle due filtri sia dimostrato in modo da stoccare un volume idrico pari a quello disponibile dalla superficie di competenza della vasca di raccolta corrispondente allo spazio del giorno più provvisorio cioè 10 anni; quindi si verifichino in sufficienza di spazi adeguati se poi ridurre la superficie massimizzandone comunque il volume.	Dato l'alto volumetria delle piattaforme ferrovie in questione (sopra: tracce totali da impianto e scalo con una circa 150.000 mc) e l'altezza di protezione relativa al giorno più provvisorio con TR=10 anni (circa 15 cm), si ottiene un volume globale necessario per il terreno magazzinabile (circa 30.000 mc), si ottengono aree estremamente diverse, comunque funzionali e comunque nei confronti dell'ambiente, così il trattamento di esiguo, esiguo di gravi casi di depositi in parallelo, costituiscono sulla massima portata dell'acqua tra i seguenti dati così: - sola precipitazione meteorica associata a TR=100 anni (come da ricavato), senza considerare eventuale sovraccarico estremo: in questo caso tuttavia tutta l'acqua raccolta si trova in linea con lo "stato ideale" - precipitazione meteorica associata al tempo di ricomo di 20 anni + sovraccarico + loro antineutro Ogni situazione o risanamento è collegato a una varia di meccanismo chi (diametralmente opposti ai disastri), che verrà interessata solo in caso di effettivo accadimento di fatto stesso. In questo caso si ottiene il raggiungimento di tutta l'acqua tuttavia, in linea con la sopravvivenza e lo sopravvivenza dello stesso processo. Oltre ad una normale manutenzione periodica (dislivellature, allineamento, filtri a carbone attivo) normale per tutti gli impianti di raccolta, si lavorerà per la ottimizzazione delle varie di raccolta ed il suo uso in caso di effettivo sovraccarico. In progetto si prevede che il raggiungimento delle varie è raggiunto mediante apposita impalcatura (precisa sezione di fondo delle vasche).	OTTENUTA
44	Esigenza recupero dell'impianto di trattazione di Châtillon, essendo il suo impianto recupero ed il percorso più alto degli altri manufatti architettonici, si suggerisce lo scavalco, la sede di pregrazionari successivi di fascicoli più vicino, come proposto per altre fascie	È stata affrontata e commentata la soluzione già studiata nella integrazione allo Studio di Impatto Ambientale del progetto preliminare, che prevede un traspostamento dell'edificio nel vedettato estremamente il settore.	OTTENUTA

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune Italia francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CTPE n. 57/2011

45	<p>Bilancio delle disponibili boschi, quantificare in dettaglio le aree da disboscare e le aree cupate da zimboschamento comprendenti in antecedente D.Lgs. 22/12/2001 art.1 e Normativa regionale vigente. Realizzano interventi mirati per la rinaturalizzazione di boschi degradati, per lo creazione di nuove aree con vegetazione sussurrante in continuità con le spartie bosche esistenti o ampliamano della formazione vegetale lineari (soprattutto in grado di evadere la funzione di corridoi ecologici).</p>	<p>In sede di progettazione definitiva è stata compresa l'entità delle superfici bosche oggetto di tagli da cui dipende l'entità dei corrispondenti rimbalzamenti espressivi in relazione alla vegetazione riguardante ed invadente le foreste di venice con la Doglione Poemaro. Le interferenze con aree boschive risultano localizzate su 4 comuni: Gaggio, Susa, Bussoleno e Caprie.</p>	OTTEMPERATA nella presente fase progettuale
46	<p>Riunire e realizzare una campagna tematica per la campagna di fiume, articolata, per quanto riguarda il criterio esistente, su strade secondarie in scala minima 1:5000, con individuazione dei sentieri e con l'esposizione dei seguenti dati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mappe nonistiche dello stato attuale con individuazione del sentiero; - mappe scistiche in base ai criteri con individuazione dei sentieri; - confronto fra i livelli massimi ed ammessi non obiettivi limiti di riferimento per la classe di appartenenza del sentiero; - rispetto al massimo dell'entità differentiale secondo cui la difettosità di un sentiero ambientale ed il numero residuo (detto "spazzando") le sorgenti accessibili alle attività di cauterio) deve essere minore di 4dB nel periodo diurno e 3dB in quello notturno; - livello acustico in PdA di cantiere con l'inservento degli eventuali interventi di mitigazione (con riferimenti necessari). 	<p>L'aggiornamento del progetto acustico e dello studio d'impatto ambientale (tranne caso di questa prescrizione), in particolare sono state redatte delle carte con lo scopo di illustrare i livelli massimi di carenza e come si è dato, evidenziando i risultati sia dello scenario scelto che non mitigano sia la presenza del malglio. Nelle carte se posizionare ridotte (per maggior chiarezza nell'esposizione dei dati) sono state riportate le età stratificate dei fiumetti, i livelli massimi nella campagna di indagini anno operario, i livelli differenziali sia per le sostanze con riferimento che già quello anteguo, al posizionamento delle mitigazioni. L'esposizione delle analisi e dei risultati e riportare della Relazione tecnica delle mitigazioni acustiche in fine di entro e nei termini del Quadro Ambientale della Soddisfazione Ambientale. Gli elaborati che rispondono alle descrizioni qui sopra esposte sono elencati a fianco.</p>	OTTEMPERATA
47	<p>Dissipare - Mentre attualmente procedono interventi di misure obbligatorie relative ai recinti, tipo inflisse inaccessibili, per le obiettività più esposte, nelle zone dove dovessero essere richiesti diritti di limiti di ammissione in alcuni periodi di attività dei cani, dato la durata considerabile (7,5 anni) degli stessi, per tutti i recinti per i quali non sono rispettati i limiti sui materiali che devono per riferirsi nei livelli di legge.</p>	<p>Oltre interventi di bilanciarsi assidua per via sulle sorgenti devono garantire il rispetto dei limiti di impattazione. Tuttavia ogni classe (o tipologia) è stata valutata base per caso individuando le misure di mitigazione più opportune. In particolare per la Città di Biella San Giacomo (Villa Cuccia), si decide di accapponi alla fase di cantiere l'intervento di sostituzione degli uffici comunali previsto per la fine di esercizio. Tale sostituzione si rende necessaria anche a causa del superamento già oggi dei limiti di legge, a causa della vicinanza dell'Autostar A32.</p>	OTTEMPERATA
48	<p>Creditoria idrica nel mezzo fluviale per questi aspetti relativi alla permeabilità secondaria, dovrà essere effettuato un rilevamento strutturale di dettaglio finalizzato alla caratterizzazione dei sistemi di Poco raciona principi che potrebbero verificarsi ingenti quantitativi d'acqua attraverso una campagna sul terreno che presenta un corridolo corrispondente alla protezione in superficie dei suoli). Tale approfondimento da un lato è necessario per valutare quali sorgenti potrebbero subire un improvviso incremento e stimare l'entità della cessa, dall'altro permette di determinare con precisione le caratteristiche qualitativa/quantitativa delle varie d'acqua che si incontreranno durante gli scavi; ad integrazione delle studi idrogeologici le sorgenti idriche strategiche al fini dell'approvvigionamento disponibile da corsi maggiormente interessati dall'opera (ad esempio: Gaggio - come già richiesto nell'ambito della procedura oltre al canticcio della banchina. Mezzapiana e Vare) dovranno essere stimmate per la misura in continuo di livello, conductibilità e temperatura.</p>	<p>Il rilevamento geologico e idrogeologico di terreno, nonché l'interpretazione delle indagini geomorfologiche (sondaggi, prove in furo, indagini geofisiche) hanno permesso di caratterizzare ancora più nel dettaglio i settori che sono già stati individuati come critici da punto di vista della persistenza di strutture distinte che potessero avere un ruolo importante nella circolazione idrica sotterranea.</p> <p>Il monitoraggio in corso della risorsa idrica sotterranea (porosity e porosità di superficie (fonti d'acqua) realizzato attualmente da LTF, invece, gli fornitori idrici, soprattutto per la caratterizzazione dei punti di approvvigionamento idrico (ragazzo della partita, tipo di circuito d'alimentazione) presenti all'interno di un cordone di almeno 4 km di ampiezza a cavallo del tracciato delle opere. L'intensità dei dati raccolti, quindi, ha permesso di definire in dettaglio le postate diritte in galleggi e le interferenze in superficie. Per le sorgenti e i punti acqua sommersi da un passo di venti dell'approvigionamento idrico possibile, per avendo necessariamente ridotto l'interferenza determinata dalla costituzione dell'opera, e in alcune imparziali misce ambienta, grazie anche ai metodi conoscitivi adeguati ad essi, saranno misurate in fini del monitoraggio in corso della pertinenza, della conducibilità e della temperatura. Si segnala che in progetto Biocodominio la cui acqua provigiona il Comune di Oleggio e già sotto strumentato per il monitoraggio in continuo, tale stazione di monitoraggio è attualmente in funzione.</p>	PARTIALMENTE OTTEMPERATA

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Tortona - Lione, parte costante (olo francese), relativamente alle parti varie, rispetto al Progetto preliminare come da Datiheur CIRE n. 57/2011

48	<p>Analisi di apprezzamento rischio di emergenza dei canali al perimetro le cui espansioni idropotabili ricadono nella zona di influenza delle acque in progetto sono soggetto generali sulle basi della valutazione nazionale del rischio che sono effettuato a seguito della studio idrogeologico dell'efficienza del monitoraggio sopra prescritto per i canali a più elevato rischio di infiltrazione in accordo con il Giacopo del S.I., devono essere redatti specifici per le emergenze e/o individuare delle zone di apprezzamento e limitante permanente, prevedendo la limitata tecniche amministrativa degli interventi di addetto e le sevizie pericolose ambientali.</p>	<p>La definizione del rischio di infiltrazione dei grandi acqua è stata affidata sulla base dei nuovi dati acquisiti durante questa fase di progettazione. Per i punti di apprezzamento generali si riconosce l'esistenza del rischio e l'adozione di metodi controllati adeguati non abbina obiettivo l'intervento tra l'opera e lo zonoro, sono stati comunque proposti sugli stessi da piani di emergenza che provvedono tutela idraulica di appoggio/gli eventuali eventi abruzzo da realizzare in caso d'epoca. Tali interventi sono stati definiti sulla scorta dei dati forniti dal gestore delle sorgenti idrologiche.</p>	NON OTTEMPERATA per mancanza dei piani di emergenza
50	<p>Apprezzamento rispetto dei parametri di Giugiaro: si ritiene che il canale Chiesa e le risibilità connesse possano interferire in modo evidente con il sistema di apprezzamento e i vascelli di salvaguardia esistenti, è quindi necessario un approfondito studio per definizione, in particolare con il Consorzio del S.I. costituito da periferici nella sfida di collaborazione del T. Chiesa (dicitura in periferia idonea e allineata all'area privata dell'intercetta del canale).</p>	<p>Si riconosce che gli stessi corpi di controllo esistono la possibilità di gestirsi autonomamente, visto in ogni caso l'obbligo di attivare le misure elencate nell'ambito della procedura di valutazione del progetto della galleria di La Madalena e già in fase di realizzazione. È infatti effettuata la parrocchia, per mano del gestore ACEA, di un pozzo nella Pubblica struttura del T. Chiesa ubicato in posizione idonea e adiacente alla rete privata dell'operatore del canale.</p>	OTTEMPERATA
51	<p>Criteriaria: il progetto definitivo comprende l'integrazione di dettami per il collegamento separato delle acque con variazione delle geometrie riferimenti (T=25°C); finalizzato al loro sfornamento diretto o per il ricoperto si erigere; a tale riguardo dovranno essere presentate concrete proposte di utilizzo nel territorio circostante quale opera di compenimento ambientale.</p>	<p>Nell'ambito del progetto definitivo è stato realizzato uno studio per la valorizzazione del calore delle acque drenate dal Tunnel di Ballo e per la valutazione preliminare di varie proposte di loro utilizzo nel campo energetico. Le ipotesi prese in considerazione sono le seguenti: <ul style="list-style-type: none"> > riscaldamento dell'ambiente e delle varie della pueja comunale di Susa; > impianto di telecabina direzionale a Susa; > riscaldamento e produzione di acqua calda sanitaria per gli edifici della stazione intermodale di Susa e dell'area termica di Susa (soluzione opzionale entro il progetto); > eventuali altre iniziative del territorio (alluvioni miti, secca, ecc.) Per consentire al territorio di utilizzarli effettivamente la capienza separata delle acque con caratteristiche idropotabili o non.</p>	OTTEMPERATA nella presente fase progettuale

4 - FASE DI CANTIERE:

52	<p>Caratteristiche: Definire: <ul style="list-style-type: none"> - garantendo il più possibile l'efficienza della viabilità locale al fine di cantiere; - specificando le quantità e la qualità delle emergenze in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare soprattutto impulsi alla atmosfera di calore, dei valori previsti dalla normativa vigente, anche adottando la stabilizzazione delle piste di camion con legno; - prevedendo l'utilizzo di una area alternativa dedicata all'eventuale rimozione delle reti aggiuntive necessarie alle aree di perforazione e ai fini di evitare l'ossificazione di ulteriori gruppi idrogeologici allo scorrimento previsti in progetto e valutati; - analizzando il rumore e le vibrazioni del cantiere, verificando nei rilegatori sensibili più vicini ai cantieri e rispetto alle norme di limiti; - programmando le realizzazioni dei lavori in modo da evitare i periodi di massima assiduità delle specie faunistiche e avvolgimento preziosa, in particolare nella stagione coincidente con la fase riproduttiva dei cloni bialistagi. </p>	<p>La progettazione della viabilità di accesso al cantiere è stata sviluppata privilegiando l'utilizzo della viabilità autostradale e sovrastradale. Invece l'utilizzo delle strade ordinarie (strada comunale o strada). A seguito dei lavori di modifica della viabilità nella Piana di Susa (Ascomoda, Strada Sestola 23 e ex Strada Sestola 24) tutti i cantieri della Piana di Susa saranno collegati direttamente con l'accesso mediante punto di cantiere dedicato. All'interno del SIA, Torna 1 è stato predisposto uno studio zootecnologico con la doppia funzione di progettazione, le condizioni microgeologiche allo specifico che consentono nella fase di progettazione, in modo di ottimizzare lo stocaggio dei materiali disciolti e definire le opportunità in base di utilizzazione, le intensità e gli andamenti dei venti che sono stati utilizzati per calcolare correttamente le tensioni di regolarità previste nelle aree di cantiere e poi valutare gli effetti sulla qualità dell'aria, con riferimento ai limiti previsti dalla normativa vigente. Inoltre è stato sviluppato un modello che prevede la simula- zione della crisi case esistente, prevedendo la combinazione dei fenomeni di inquinamento atmosferico (emissioni di monomolecole tossiche alimentari e gas inquinanti e sostanze di consumo) e dell'arrivo all'area dei mezzi privati del personale impiegato nei cantieri, sia per il PM10 ed il PM2,5, sia per il risollevarimento di polveri generate dai lavori e depositate sulla superficie di cantiere. I risultati hanno permesso allo studio di misure preventive (quali, per esempio, la copertura integrale dei depositi temporanei dei materiali di scavo, navi recuperatori di uso, impianti di trascinaggio chick, ecc.) oltre agli interventi di manutenzione preventiva per le polveri, come la lavaggio, la pulizia, la pulizia e la pulizia e la pulizia e la pulizia.</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'implementazione di cantiere elettrici dei cantieri sarà costituita da una forniture da Enel Energie (Terna, ENEL, etc.). Si prevede inoltre di utilizzare la catena di forniture per l'implementazione della Scuola Sistematica Elettrica della Nuova Linea per l'implementazione del cantiere. Non si prevede comunque l'utilizzo di generi 	PARZIALMENTE OTTEMPERATA Da rivedere alla fase del Piano di Utilizzo delle Terre
----	---	---	---

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Linas, parte costante Unio francese, relativamente alla parte variabile rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPe n. 57/2011

<ul style="list-style-type: none"> - descrivendo complessivamente l'esercizio e/o dimensionamento e prelievo del materiale e/o inerti differenti al canale: i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo, le modalità di realizzazione della messa a dimora nell'area, modo a discarica dei materiali rifiutabili; - individuando gli approvvigionamenti idrici e garantendo gli scavi in fase di scavo nel rispetto del D.M.V. Gli impianti di depurazione devono essere dimensionati in modo che la rete smaltiva nel rispetto idrografico garantisca il rispetto dei valori limite più restrittivi previsti dal D.Lgs. 152/1999 e nei s.m.i. previstamente, se necessario, utilizzando misure di sicurezza, prevedendo per tutti i siti dei cancri la realizzazione di impianti con riciclo d'acqua compresa, sia per le lavorazioni di materiale proveniente dello scavo che per la produzione di calcestruzzo; - valutando il fabbisogno d'acqua ed uso industriale del canale (lavaggio inerti - produzione di calcestruzzo e cementi, servizi pubblici), nei limiti del possibile, l'utilizzo dell'acqua presente in galleggi; - individuando la quantità e qualità degli scambi idrici di tipo flusso da infiltrazione, delle acque di lavaggio piazzale, delle acque da primo preggio per cisterne delle aree di carico; - programmando un sistema di collettamento finalizzato ad allineare le acque ingomitate da cui carburano, e agli impianti del canale ed al loro corrispondente uso siti di immagazzinamento e trasporto, valutando, al fine di non superare le distanze e la rete idrica rispettante ad momento della loro scarica; - specificando le aree destinazione allo scarico e tempiatezza del tenore vegetale e le procedure volte a mantenere nel tempo la vegetalizzazione; - individuando le proposte e linee guida per la elaborazione delle impostazioni sulla risettività/la località valutando i possibili costi della tuta delle sinistre riacquistate e possibili soluzioni 	<ul style="list-style-type: none"> - elementi per l'eliminazione dei confini se non in caso di emergenza per il funzionamento delle installazioni di sicurezza (ventilazione, impianto antichiodo, ecc.); - in merito all'acqua e vibrazioni si rimanda alla presentazione 12.5. <ul style="list-style-type: none"> - In conformità alla normativa vigente (Allegato 3001 al D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) è stato redatto lo specifico dispositivo "DO_CIC_T33_0166_Indirizzo preliminare per la definizione, in base al P.S. dell'industria di gestione ambientale dei rifiuti". Nell'ambito di tale elaborato viene anticipato e attivato il Piano di Gestione Ambientale di prima qualità base minima per le pari di progettazione successive e di realizzazione dell'opera. Viene inoltre specificata la modalità di gestione di tutti gli aspetti/impatti significativi sull'ambiente. Fra i quali riemergono innanzi le tematiche di alto rischio oggetto della progettazione. Il Piano di Gestione Ambientale che dovrà essere redatto in sede esecutiva da parte dell'Appaltatore non potrà pertanto essere caratterizzato da vincoli impegnativi e vincoli riguardo all'operamento prodotto in ambito P.D.; - è stato eseguito un'analisi ora e valutare la possibilità di riduzione dei materiali provenienti dagli scavi che oltre alle volumetrie di scava delle opere in sollecitato. In presenza di condizioni che caratterizzano le caratteristiche biologiche e genetiche dei terreni. È stato eseguito un bilancio complessivo dei materiali con lo scopo di valutare: <ul style="list-style-type: none"> - la produzione e complessità di materiali provenienti dagli scavi; - i fabbisogni complessivi in relazione ai riferimenti; - i quantitativi di materiali prodotti dagli scavi e disponibili nell'ambito dell'opera in progetto; - i imponenti volumi di materiali da discartare in discarica definitiva; - gli eventuali deficit; <p>Tale bilancio è stato eseguito per ciascun canale. In funzione dei risultati del bilancio è stata successivamente valutata la gittata dei flussi vegetativi relativi a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - impegno degli appalti - trasporto del cimento - trasporto della sabbia - trasporto complessivo dei materiali da assimilazione <ul style="list-style-type: none"> - Ogni scavo è dotato di progetto impegno di utilizzazione delle acque. Ogni segnale sono date di tutte le regolazioni e accorgimenti impiantistiche necessarie a garantire il rispetto dei limiti più restrittivi del D.Lgs. 152/1999. - Al fine di limitarne l'impropria funzionalità da fonti esterne di acqua pura (uso individuale, usi gli amministratori di trattamento delle acque) nelle precedenze il risultato delle acque in ambito del canale; - Per ciascun canale è stato eseguito un bilancio dei fabbisogni di acqua industriale in funzione delle impostazioni già previste. In funzione di tali fabbisogni delle acque eventualmente drenate dagli scavi delle seque reperibili sono stati disassegnati gli impianti di trattamento delle acque (acque reflue e acque meteoriche) e i relativi strappi; - Negli elaborati di progetto sono state indicate le aree dove è previsto lo stocaggio del seme di vegetale. <p>Così come sono stati previsti nella tutta francese del progetto (in linea con gli impianti di protezione dello sviluppo locale per le grandi opere in Francia nell'etica "Demandeur/Chercheur") il Piemonte ha emanato il 21 aprile 2011 la Legge regionale n. 4 "Iniziativa di legge per il rispetto dei diritti interessati della realizzazione di grandi infrastrutture. Concetto - Sviluppo - Territorio" pubblicata sul BOU 28 aprile 2011, a. 11. Nel proseguire positive iniziative locali di tipo sociale ed economico, nel rispetto delle norme regionali, uno delle più importanti azioni può essere rappresentata dalla avviamento dei rischi locali come, tra le altre forme di capitalità delle associazioni e gruppi cittadini, incrementando l'offerta di imboldi in affitto, struttura alberghiera per periodi dipendenti dalla stagionalità e recuperando strutture attualmente non utilizzate che al termine dei lavori potranno essere restituite al territorio. Per maggiori informazioni si decide riferimento alla presentazione n°20.</p>
--	---

Progetto Definitivo di 1 fase del nuovo collegamento Tortona - Lione, parte comune stato francese, relativamente alle parti variante rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIRE n. 57/2011

53	<p>Mezzi d'opere: predisporre e un piano di elencazione dei mezzi: stoppi e fili di posizionamento, con valenze contrattuali, che contengono i dettagli operativi di gestione vitti in ciascuna di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verificare, con gli enti proprietari, della sopravvivenza del percorso preesistente nell'infrastruttura; - Revisione dei necessari interventi di mitigazione, oltre che il ripristino-completamento (fondo stradale, opere di correttiva, ammodernamento e opere d'arte esistenti) nelle condizioni prevedibili la camminatazione, inserite da effettuare periodicamente e ad upere ultimata; - Percorsi Impaginati; - Tipi di mezzi; - Volume di traffico, valenze di percorrenza, orario di attività di trasporto; - Percorsi alternativi in caso di inabilità temporanea del percorso preesistente; - Percorsi di attraversamento delle aree urbane/piazze, ove siano specificati, ai del caso, le misure di salvaguardia degli animali selvatici. 	<p>Nel progetto definitivo i percorsi vengono distinguiti indicando il tipo di mezzo (camminare a piedi, veicoli tipo di trasporto e camion), il numero di persone e la durata del percorso, la durata prevista di quem persone e il numero di persone accominate, gli enti di controllo e la durata di ciascuna per ogni tipo di itinerario.</p> <p>A livello di capitolo d'appalto verrà presentato ci procedere, ove necessario, ad eventuali interventi di ripristino complessivo, nonché di verificare i poteri previsti con gli enti proprietari delle infrastrutture, eventualmente varandando qualsiasi venga specificata soluzione di culto.</p>	OTTENUTA nella presente fase pregettuale
54	<p>Fase di stesa della galleria: prevedere che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vengano posti particolare attenzione all'aspetto geologico - struttura dell'immessario, infiltrazione ed erosione dei livelli di suolo, potenzialmente connessa a materiali indiscutibili, nonché a problematica rispetto d'urto e materiali d'erosione, per meglio definire l'itinerario operativo per il camminamento dei residui a esiti connessi a i problemi derivanti dalla gestione del marimo, in particolare nel caos dove questa presenta, dai dati disponibili, molto più probabile, indipendentemente dai villini e dalle indagini precedute dal Piano di Sicurezza e Coordinamento, - in relazione ai problemi relativi a solubilità e scarsità delle risorse acque imprese nei luoghi nei territori dove sono state stimate possibili reseste di acque calde ed alta temperatura, specificare le misure provvisorie per abbassare la temperatura e il grado di umidità degli autotreni in funzione delle proprie capacità di raffreddamento e elevata temperatura, con valori tra i 40° e 47° C. 	<p>RISCHIO URANIO E RADON: Oltre quanto previsto in "apposita prefazione" n.24 si prevede: <ul style="list-style-type: none"> - realizzazione di sondaggi le almeno intorno al tratto di scavo degli gessi appartenuti al Massiccio d'Ambra (tra lo pH 53-900 e 54-1200 circa) per i quali è stata messa attivita specifica degli isotopi radioattivi nominati - analisi a fondo per radon e Rn-222 e analisi del valore della radiazione radioattiva stimata dall'altimetro portatile - nel caso in cui si riscontrino condizioni di radioattività, realizzazione di analisi di laboratorio per definire l'attività specifica del radon e la modalità di gestione dei materiali di scavo. <p>Dal punto di vista della tutela della salute dei lavoratori nel caos, oltre a quanto già evidenziato in risposta alle prescrizioni N°24 in merito al RISCHIO URANIO E RADON, si prevede ulteriormente quanto segue:</p> <p>RISCHIO AMIANTO: Si consiglia di stessa caratterizzare relativa alla possibilità di scavo roccia potenzialmente contenente amianto. Oltre a quanto già descritto nelle risposte alle prescrizioni n°23, n°29 e n°70 si prevedono le seguenti ulteriori misure:</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizzazione di sondaggi in area controllato sistematico nel tratto compreso tra il portale di Susa e l'area controllata del calesio marino con valutazione della zona Pichonnesse spostata lateralmente prevista alla p. 60-680 circa; - analisi per roggiatore in silo dei campioni prelevati dai sondaggi; - analisi di laboratorio via via sonda microscopica elettronica (SEM) o difattometria per la caratterizzazione dei minerali amiantiferi (ambienti marini). <p>La perte di peso di scavo di scavo del tunnello di base al ponale ed stati precedentemente coperto da uno scavalco a calce, sul quale sarà di seguito realizzata la galleria antiflame che ingloberà la scavalco pante. In tal modo ogni operazione di scavo si realizzerà in zona secca e sicura.</p> <p>Per il cannone di miniera dell'ITB si privilegierà all'interno della galleria antiflame il fronte di scavo ad avancorri regolazione come sia espresso da risposte e saranno predisposte le seguenti misure di protezione:</p> <ul style="list-style-type: none"> + treno di decommissionamento + segnalazione dell'area di barricate e segnalazione di avvertimento + immediata di arresto su posizioni + uso di DPU per il personale + strumenti di misurazioni in SEM ogni 24h + formazione del personale + uso di presidi quali camioncini e banchi d'acqua per l'umidificazione del materiale + gestione delle acque di scarico + monitoraggio costitutivo sui rifiuti di cava + sboccheggi del murino </p>	OTTENUTA G E Rec BRT

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune Italia/francia, relativamente alle parti variazioni rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIRE n. 57/2011

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ impegno esclusivo, permanente di imprese autorizzate ai sensi delle normative vigenti e disponibili in loco (accertato a altro studium) ▪ predisposizione di film isolanti per l'implanto di realizzazione con relativa smaltibilità costituita ▪ avvertenza di emergenza per impianto di ventilazione ▪ procedura di assicurabilità dell'ente di controllo (Drl 06/08/94 punto 111). <p>TEMPERATURA</p> <p>L'alta temperatura conseguente al formicolamento della fassa (menti, alberni, stoffa delle pelli di pelli sulle rocce, ecc.), alla presenza salma, legni rotti, ai temperatura dell'acqua di scorrimento dei corpi di presa e indumenti, deve essere consentita, per mezzo della ventilazione e, se necessario, risciacquo ed altri raffrescati in gallone), al di sotto del limite massimo di 30 gradi centigradi del termo termo (termometro asciutto/TA) o di 25 gradi centigradi del termometro bagnato (impegnato a tempo TBT).</p> <p>Qualora non sia possibile mantenere la temperatura entro i limiti sopramenzlati, il normale lavoro può essere continuato a condizioni che la permanenza dei lavoratori in sommerso non si prolunga oltre le 8 ore al giorno, se la temperatura non supera i 35 gradi centigradi TA o i 30 gradi centigradi TBT. Ad una temperatura che sia superiore a questo limite, sono autorizzati solo i lavori seguenti, che fanno le prove di misure di prevenzione e protezione da condizioni di pericolo, oppure il lavoro compreso con le operazioni di svaligaggio.</p> <p>In caso di lavori pesanti è comunque necessario che il livello max di temperatura venga sia 28°.</p> <p>Per mantenere la temperatura TA al di sotto dei 29° è stata prevista un sistema di risciacquo/ventilazione con aria secca risciacquo con macchine bagnore e militari distillati in gallone in tante ore sia necessario un raffreddamento. L'effetto deve essere di raffreddamento globale e non per posto di lavoro attivo. Le imprese devono avere inoltre di un gruppo frigo-fro e lavabo raffrescante che raffredda un circuito d'acqua nell'opportunità. Per evitare il calore libero delle feste, dovrà essere installato un numero adeguato di regolatori regolata direttamente sul back-up.</p> <p>I personieri della temperatura ordinano verticalmente e sarà stabilito un protocollo che prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ nomi di un responsabile delle condizioni microclimatiche ▪ controllo delle condizioni di umidità ed della ventilazione e del condizionamento ▪ impianto di appoggio fissi con registrazione perenne remota. ▪ deflazione di taglio di alberi, ▪ gestione e controllo della ventilazione per il mantenimento delle condizioni critiche ▪ ventilazione di emergenza ▪ ricezione impianto del generatore ▪ protezione di reclutamento. <p>IRRIGAZIONE DI ACQUE CALDE</p> <p>Durante le operazioni di scarico delle acque in sommerso nelle trincee ad alta temperatura è possibile l'esposizione di acque in temperatura che possono essere pari a 40 gradi e più e questo rende per il sopravvissuto dell'uomo di breve.</p> <p>Ritengo sarebbe che, per le condizioni proprie del processo di scarico, sono di particolare notevole per i risultati, le soluzioni di lavoro disegnato in conseguenza di anomalie. Permetto sono riconducibile a disposizioni normative relative alle norme di tempo che in sostanza per le quali è previsto il mantenimento di soglie minime di temperatura sopra le quali si imponeva variazioni di lavorabilità (tra cui il generale TEMPERATURA).</p>	
--	---	--

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune italo-francese, relativamente alle parti italiane, rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CPE n. 37/041

<p>55</p>	<p>Saranno di riferimento in fase di costruire: informazioni specifiche e maggiori tecnologie per minimizzare le emissioni sono riportate in conformità al DM DIV/404 "Linee guida per l'utilizzo dei parametri innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" che comunque essendo considerate anche in linea con le fasi di progettazione successive degli impianti.</p>	<p>A titolo di una comprensiva valutazione di emergenza non sono previste attività elettromechaniche, dunque qualsiasi attività generatrice di rumore, fumi e polveri, all'interno degli impianti non verrà consentita.</p> <p>Le linee di principali accorgimenti essenziali sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intervento primario sulla generazione di rumore, riducendo al minimo il rischio di inquinamento acustico con misure a struttura, la frizione di massa elettrica; - Realizzazione anticipata delle gallerie a sezione del tronco di base in modo da consentire a cominciare le lavorazioni in galleria; - Durezza in terra e perimetro delle aree di cantiere; - Eliminazione di antineve e pulizia delle aree di cantiere ed interpellazione delle due intersezioni delle gallerie; - Realizzazione degli impianti di banchetto e prefabbricazione così sull'interno di locali completamente chiavi di fabbrica con pannelli in legno isolanti e fonoassorbenti; - Completa contenimento e chiusura dei nastri trasportatori e delle tonnelle di loro pertinenza; - Completa contenimento e chiusura le varie capanne delle attrezzature di valorizzazione dei materiali di rivista; - Complete sovrastrutture e realizzazione di locali chiusi per ospitare le filtrizzate; - Chiusura dei locali officina ai fini di evitare invadimenti di topo maneggiati in ambiente esterno; - Garanzia della messa dei veicoli per la ventilazione in galleria. <p>Da tal a vista si ritiene corretto nel Capitolo dei Sopralluoghi di Appalto.</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
<p>56</p>	<p>Utilizzando metodi d'opere omologati rispetto ai limiti di emissione stabiliti dalla più recente norma nazionale e comunitaria alla data di rilascio del contratto e che tiene in considerazione operazioni (off road, gru/piedeletre/gru), non ancora a ciclo chiuso, senza dovere di specifici dispositivo (vi si confermano del portacollo al 100% efficacia).</p>	<p>Nello Studio di Impatto Ambientale e nella documentazione relativa al Sistema di Gestione Ambientale si prevede l'utilizzo di mezzi di trasporto dotati delle necessarie tecnologie di filtraggio e stabilimento di polveri od altre inquinazioni. Inoltre dove possibile e serio prevedere l'utilizzo di macchine elettriche.</p>	<p>OTTEMPERATA nella presente fase progettuale</p>
<p>57</p>	<p>Attivare programmi di manutenzione dei mezzi funzionali al funzionamento dei livelli ottimali delle prestazioni ed esitive delle apparecchiature utilizzate e finalizzate di riduzione inquinante per limitare la dispersione di materiale particolare.</p>	<p>Nell'elaborato PD2_CSC_TS3_0164: Indicazioni preliminari per la definizione, in fase di PE, del manuale di gestione ambientale dei lavori (di cui alla prescrizione n. 52), un capitolo è dedicato alla definizione delle procedure di mitigazione delle emissioni in atmosfera, ivi compresa gli aspetti operativi.</p>	<p>OTTEMPERATA nella presente fase progettuale</p>
<p>58</p>	<p>Entro: Adottare, durante la fase di cantiere, tutte le misure di mitigazione relative alla sottrazione a carico della componente frena con le particolari per il tempo dovuto all'illuminazione, l'utilizzo di ingranaggi a luce direzionale, evitando così le dispersioni del fascio di luce, installazioni impiantate a basso impatto ecologico (rec. lampade a sospensione di emissione ridotta).</p>	<p>Nel documento PD2_CSC_TS3_0166: Indicazioni preliminari per la definizione, in fase di PE, del manuale di gestione ambientale dei lavori (di cui alla prescrizione n. 52), un capitolo è dedicato alla definizione delle procedure relative al rispetto dell'ambiente marino. La procedura prevede il rispetto di quanto contenuto in tale progettazione definitiva nel quale il tema dell'illuminazione è stato trattato con riferimento alla prescrizione.</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
<p>59</p>	<p>Opere di mitigazione: anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione dell'infrastruttura, con quote non interferente con le norme di risanata.</p>	<p>Sulla base della concordanza e della legge ex articolata in fase di progettazione definitiva, qui già previsto l'antropizzazione di aree in cui la realizzazione delle canne d'acqua della galleria di Interconnessione, sono state individuate le aree dove sarà possibile anticipare alla fase di cantiere le opere di mitigazione definitive. Per questo riguarda le opere a verde si rimanda alla Relazione tecnica mitigatoria e riparatoria in fase di cantiere.</p> <p>Metadattaglio, si trova:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dalla mitigazione a verde del manto Bettolino prevista a monte della centralina di ventilazione di Chiesa (grf. elaborato Interventi presso l'area di fondo di Chiesa); - della realizzazione di una fascia a verde a copertura del muretto che delimita a nord l'area di cantiere dell'Area Industriale di Susa Autopista (grf. c'è bisogno di provvedere tempestivamente e definitivamente in fase di cantiere - Area industriale di Susa Autopista); - dalla realizzazione, presso l'area di cantiere dell'imbocco Ovest del Tunnel di Interconnessione, di una fascia aerea-ecologica a copertura del muretto dell'entrata, che delimita (verrà sul) l'area di pertinenza familiare (grf. elaborato Interventi presso l'area Sogno Eni); - dell'intervento delle spianate dei muretti sui cui surgerà la pista di camion, che porta al sedime ferroviano (id. idem); - anche l'intervento presso l'imbocco Est del Tunnel di Interconnessione. <p>Anche la realizzazione di una pietra di Argilla della Dora verrà anticipata in fase di cantiere: si tratta, in dettaglio, della porzione a sud dell'Area industriale di Susa Autopista (grf. elaborato Interventi temporanei e definitivi soprattutto in fase di cantiere area industriale di Susa Autopista). Anche gli interventi su infrastrutture esistenti sono previsti nella</p>	<p>OTTEMPERATA nella presente fase progettuale</p>

[Handwritten signatures and initials follow, including those of Signorini, Gatti, and others]

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte compresa sotto frangente, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIEP n. 57/2011

60	<p>Fase di realizzazione delle opere: provvedere, le misure attuali assicurano che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le attività di perforazione e di tecniche dello spartito determinino l'insorgere del rischio di diffusione di sostanze inquinanti, dovute ai fluidi di perforazione, sulla Rete superficiale; - l'utilizzazione dei fluidi di perforazione non riduce la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate. 	<p>porzione di Argiparc Dosa gestita tra l'Autobus 431 e il corso d'acqua stesso possono essere realizzate durante la fase di cantiere (cfr. elaborati relazione tecnica degli interventi contro all'Argiparc Dosa, Planimetria di inquadramento dell'Argiparc della Dosa).</p> <p>Per quanto riguarda l'Argiparc è stata prevista la messa a dimora di specie vegetali nell'area a sud dell'Autra Toscana e messa in alto di interventi volta al miglioramento dell'enfiorante e padronale della area interna all'Argiparc, in spianata dietro della Dosa Riparia (cfr. elaborato Quadro di riferimento Argiparc, Tomo II).</p> <p>L'interesse dell'emisfero arte ed insicurare la protezione di utilizzo delle acque vegetali inquinanti sono contenuti nel documento PD2_CSC_181_0146: Indirizzi preliminari per la definizione, in fase di PE, dei mezzi di gestione ambientale dei lavori di realizzazione delle opere (di cui alla previsione n. 52). Un capitolo specifico di tale elaborato è dedicato alla definizione delle procedure anti-inquinamento dell'argiparcato e all'utilizzo di "methodi penetrali" con riferimento specifico all'oggetto della progettazione, è prevista che tutte le aree di lavoro saranno parimente e rese impenetrabili al fine di garantire la totale protezione del suolo sottostante della fisionomia.</p> <p>In ambiente aperto e in superficie la metoda o strumento delle acque di pulizia progetta avrà quello di tutto lo sguardo di utilizzo in condizioni che assicurino la deperibilità a norma di legge così il conferimento e la gestione dei fluidi restanti preste vigore di conferimento.</p>	OTTEMPERATA nella presente fase progettuale
61	<p>Attività di conferimento dovranno essere individuate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la figura di un esperto qualificato per le valutazioni e i provvedimenti di radioprotezione ed è di un medico competente o autorizzato per la prevista sorveglianza sanitaria; - La figura del responsabile acciuffato, al possesso delle qualità di tecnico competente la normativa ex L. 44/795 e suoi; - Si dovrà anche concordare con Agenzia Protezione: <ul style="list-style-type: none"> - un piano operativo nell'ambito del Sistema di Gestione Ambientale; - le effettive misurazioni da effettuarsi per il monitoraggio in funzione delle fasi di lavorazione e manutenzione; - le necessarie misure finanziarie a supporto di AIPA Piemonte 	<p>Nel documento PD2_CSC_181_0146: Indirizzi preliminari per la definizione, in fase di PE, dei mezzi di gestione ambientale dei lavori di realizzazione delle opere (di cui alla previsione n. 52), un capitolo è dedicato agli aspetti organizzativi che includono quelli nella protezione. È risultato allineato con quanto attualmente in essere per il castiglione della polizza esistente della M&G Italia.</p> <p>Nel PSC sono previste le seguenti misure gestionali di protezione contro il numero dei vari enti che si trovano ad essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - conformemente alla normativa vigente l'imprenditore è tenuto a suo esclusivo obbligo di indicare il numero e alle fonti; - è a carico dell'imprenditore appaltatore la richiesta di denaro al TPCM il marzo 1991 ovvero, l'istanza di denaro al valore minimo di appalti di cui all'art. 2 co. 2 L. 44/7/1995 art. 5 lettera h. <p>Inoltre, nel caso in cui si effettuino lavorazioni supposte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - giorno in virespese e in esercizi abituali - notturno in vicinanza o in centri abitati - in confronto con altre lavorazioni <p>L'imprenditore che coglie certe lavorazioni, nella riunione preliminare d'appalto, segnala tali problematiche al CSC (Coordinamento della Sicurezza in Città di Energie) e concorda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'applicazione di eventuali misure di protezione (acciaio, organizzative e procedurali); - gli orari in cui sono consentite delle lavorazioni; - il modello di informazione della popolazione; - la modifica di informazioni dei lavoratori non addetto e la loro protezione. <p>Nel PSC sono convenute prescrizioni relative alle necessità di un quantitativo di disoccupazione, impianti e spazi liberi, con particolare estensione alle aziende di servizi d'acqua. Le amministrazioni dovranno tenere correttamente mantenute e vedicate, in conformità alle indicazioni del fabbricato, al fine di risparmiare le numerose</p> <p>Durante il funzionamento gli schermi e, in genere, le protezioni delle attrezzature dovranno essere mantenute chiavi e dovranno essere controllati regolarmente.</p> <p>I titoli davanti dall'appaltatore e ottengono, salvo i sensi del D.Lgs 80/08, dovranno essere forniti al minimo un relazione alle esperienze acquisite in base al progetto tecnico, mediante scritto (verbale, ordinatore o percorribile o trasmettibile su subito, privilegiando gli interventi più) firme.</p> <p>Quando il numero di una lavorazione o di una attrezzatura può subire esigenze di aggiornamento o ridotto, si dovranno fornire le stesse protezioni collettive quali la delimitazione dell'area interessata e la posa in opera di schermature appropriate della ferma di numero.</p> <p>Se la remondita non è disponibile abbastanza è necessario adottare i dispositivi di protezione individuati nel confronto a quanto indicato nel rapporto di valutazione del rischio e provvedere la variazione degli ultimi dati numerici valutare.</p> <p>Tutto il personale dovrà essere informato sui rischi derivanti dall'esposizione al rumore e alle misure di protezione idonee a cui conformarsi (s. funziona riduttore di impiego degli orecchiali); tutti i lavoratori sotto posti ad un livello sonoro superiore ai limiti di legge dovranno sottrarsi a vista medica obbligatoria secondo le modalità previste dalla legge. Il CSC potrà richiedere, quando ritiene opportuno, l'aggiornamento del rapporto di valutazione del rumore e l'effettuazione di nuovi fotogrammetri delle macchine elettroniche ed altro.</p>	PARZIALMENTE OTTEMPERATA

Progetto Definitivo di 1^a fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte costante lungo francese, relativamente alle parti varie rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPÉ n. 17/101

		Per quanto concerne gli accordi con Arpa si rinvia alla risposta data alla prescrizione n.26.	
63	Progetto di Monitoraggio Ambientale dell'Opere: predisposto, in accordo allo schema indicato nell'allegato XXI del D.L. 1/86/2006 e le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale V/A, tenendo conto di quanto emerso nella revisione dello Studio di Impatto Ambientale, e delle successive integrazioni, da concordare con l'ARPA Regionale; i costi dell'esecuzione dell'intero tracciato devono essere indicati nel quadro economico del progetto.	<p>Per quanto concerne gli accordi con Arpa si rinvia alla risposta data alla prescrizione n.26.</p> <p>È stato aggiornato il Progetto di Monitoraggio Ambientale in base all'allegato XXI del D.L. 1/86/2006 e le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale V/A, tenendo conto di quanto emerso nella revisione dello Studio di Impatto Ambientale.</p> <p>I costi di esecuzione del Monitoraggio Ambientale sono considerati nel Quadro Economico del progetto.</p> <p>Per quanto concerne gli accordi con Arpa si rinvia alla risposta data alla prescrizione n.26.</p>	PARTIALMENTE OTTEMPERATA. Da integrare con i documenti mancanti e nuova l'indicazione che abbiano concernito con ARPA Piemonte.
5 - PROGETTO ESECUTIVO:			
63	Monitoraggio Ambientale ante operare: avviare, già nella fase di progettazione, esercizi e prove dell'elenco dei lavori, le quali il PIA ci vuole essere effettuato sulla base di una più pertinente valutazione degli effetti ambientali di pertinenza locale, e contemporaneamente alle infrastrutture in adeguamento, ai principali esvi di adattazione verso i nuovi modi di accesso alle reti autostradali modificata, nonché agli interventi sulle viabilità ordinarie inerenti.	L'obiettivo di monitoraggio ambientale, aggiornato in fine di progettazione definitiva, prevede la realizzazione delle opere necessarie che verranno realizzate a corredo dell'opera principale. Nel caso dello sviluppo di Chiesa, è stato redatto un apposito piano di monitoraggio che ha le medesime finalità del Monitoraggio di Monitoraggio Ambientale, e due punti tubi sono specificamente consigliati per metodiche di monitoraggio proposte e riferibili da raggiungere.	NON OTTEMPERATA
64	Monitoraggio delle risorse idriche: estendere il monitoraggio a tutti le sorgenti utilizzate per l'imprigionamento idropotabile, sia di natura privata, che di acquisizioni pubbliche, sia per altri utilizzi (impianti irrigui, usi industriali ecc.), anche in depositi Dens Papera, all'interno della fascia ove è prevista una inquinazione delle opere da realizzare.	<p>1. monitoraggio in corso realizzato da I.T.F. sulla risorsa idrica sotterranea (origine e profondità) e di superficie (corso d'acqua); finzione elementi importanti per la climatizzazione dei punti di approvvigionamento idrico (logiche delle piogge, tipo di circuito d'alimentazione) prevede all'inizio di un corredio di circa 4 km di ampiezza a cavallo del tracciato delle opere. Il monitoraggio è in corso su molti siti controllati annualmente dall'I.T.F. interessano circa 120 punti d'acqua che comprendono anche quelli ubicati in dentro Dens Papera e tutte le sorgenti ed uso riferibili alla Comuni interessati della N.L.L.</p> <p>L'azione dei dati raccolti, insomma, ha permesso di definire in dettaglio le conoscenze relative alla risorsa idrica (inf. ID24.C3B-TS3-4095-MU1 e ID2-C3B-153-0097-NOT).</p>	OTTEMPERATA nella presente fase progettuale
65	Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri: entro la consegna dei lavori idronautici secondo i criteri di cui alla ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 160/2000).	La prescrizione è sostanzialmente corrispondente con quella di cui al numero 52 cui si rinvia per il riscontro in tema di Sistema di Gestione Ambientale che è pure previsto in conformità alla norma UNI EN ISO 14001: 2004.	OTTEMPERATA nella presente fase progettuale
66	Primi Informativi: realizzano due punti informativi necessari al pubblico (di cui uno dedicato al solo tunnel di base, con particolare menzione all'ingresso/uscita unidirezionale, di cui alle prese modi di progetto, e di successo alla rete strada della tratta comprensiva del tunnel dell'Orto), in cui sia possibile esprimere e diffondere informazioni sullo stato dei lavori, con illustrazione di esposti intermedi e finali e relazione cartografica dei dati citati, nonché la comunicazione dei risultati delle campagne di monitoraggio anche attraverso eventuali pubblicazioni, opportunamente preparate dalle amministrazioni competenti, al fine di favorire l'informazione e la trasparenza.	<p>Per quanto riguarda la struttura fissa 1 (in esame (prodotto trasversale tra confine di stato e l'autostrada Lione-Saint-Dizier/Parigi)), è prevista la realizzazione di un punto informativo ubicato a Saint nell'area di coda della ex-rete autostradale. Si rinvia alla prescrizione relativa al progetto comunicativo e di allestimento del punto informativo.</p> <p>Per quanto riguarda il punto informativo relativo al tunnel dell'Orto, l'informazione è rinviata alla fase 2 del progetto.</p>	NON OTTEMPERATA per mancanza di formalizzazione

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte italiana francese, relativamente alle parti variate. Riferito al Progetto preliminare come da Delibera CIRE n. 57/2011

67	<p>Opere di giardinaggio e verde da ripreso ambientale e di instaurazione presece in progetto sono in corso assumendo come riferimento: "Linee guida per cestriani speciali per interventi di ingegneria ambientale e lavori di opere e verde" (Ministero dell'Ambiente), Scarsella Vta, settembre 1997.</p>	<p>Tutte le progettazioni e verde è stato sviluppato sulla base di riferimenti regionali specifici della area interessata dal progetto ed inoltre, dove possibile, come nel caso della stessa realizzazione presso l'arco del Tunnel di Biasca dal lato della stazione Vazona a Sessa, si interviene con tecniche di Ingegneria naturalistica. Come intuibile dall'intervento è stato utilizzato quello del Ministero dell'Ambiente (Servizio Vta) e della Regione Piemonte (Direzion Opere pubbliche, Difesa del suolo, Ecologia urbana e foreste).</p>	OTTENUTA
----	--	--	----------

6 - OSSERVAZIONI INSORGENTI DAL TERRITORIO:

6 - OSSERVATORI INSORGENTI DAL TERRITORIO:	
FS	<p>Imperial nella nostra: implementare le soluzioni di progetto definitivo che riducono i danni e conseguenti soluzioni come ordine con le banche. Interessate alla definizione di problemi di accesso ai diritti privati, al tempo così come gli rendono, che di attività e imprese a valori sul. In particolare capire che le soluzioni di progetto di disegno la tangente esista delle necessità d':</p> <ul style="list-style-type: none"> - minimizzare gli impatti sulle singole famiglie e stimando le contrapposizioni presenti di esigenze definitive e sovraccarri ad effettuare esigenze anche solo temporanee (area di controlli senza stesse aree) sia con per confronti sul singolo proprietario; - creare la trasformazione di esigenze di funzionamento già finalizzate a non essere un simbolo di molti strumenti e anche agro-industriali di gruppi. <p>Nel quadro del piano di circolazione, sono stati identificati i potenziali problemi di accesso ai fondi privati per mette le strade o un tracciato è stato modo Errato. Le aree di esigenza definitiva sono in pratica usate come area di controllo. Poi questo riguarda le altre cose, il numero di esigenze per singoli proprietari nella rete binaria.</p> <p>A riguardo si evidenzia come l'occupazione complessiva di territorio nella Piana di Susa in fase di esecuzione, che lo progetta per esigenze rispetto a circa 30 km, di cui 10 km già industriali, nella sua parte a circa 25 km, di cui circa 10 km già infrastrutturati. Si fa quindi una riduzione significativa dell'occupazione di terreni, anche se a questa va aggiunta l'occupazione di circa 7 ha nella zona di Bussolengo, di cui poco meno di 6 ha occupati da infrastrutture familiari.</p> <p>L'occupazione iniziale in base di esigenze nella Piana di Susa risulta, per circa 40 km (PNEC = Sistemi Internazionali di Susa + area di invio canale Collemondo), di circa 19 km infrastrutturati.</p> <p>Inoltre la nuova configurazione di progetto consente la realizzazione a verde al territorio di parte della zona dell'attuale supporto B1AT (1,8 ha) ed infine lo spostamento della SS24 in riconcentrazione all'autostrada A22, viaggio libenzi 1,4 ha a sud della NLTG, nella zona di Susa Industriale.</p> <p>La capacità di funzionamento e finalizzazione sono state nella misura possibile abilitate ai zone di capogiro definitivo che non interessano realtà ecologiche e anche agro-industriali di progetto.</p>

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte compone italo-francese, relativamente alle parti varie: rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIRE n. 17/2011

	Non riferita		
19	<ul style="list-style-type: none"> - si raccomanda che comprendano la verifica dell'effettiva utilizzo dei passeggi per autostrade all'interno, almeno per i primi anni, cioè per il necessario tempo da adattamento della flotta, e un elevato percorso delle colline con veicoli, in particolare nei periodi primaverili ed autunnali; - è necessario monitorare i gradi critici sulla rete stradale e ferroviaria in cui si svolgono i viaggi attraverso animali da parte di animali selvatici; - sia la qualità di monitoraggio per valutare il livello di biossido di metalli pesanti: - oltre al monitoraggio delle qualità delle acque effluenti secondo le normative vigenti (dir. 2000/60/CE), è necessario il monitoraggio delle imballate dell'industria leggera (AO e PO), a valle dei lavori in area che verranno realizzati sulla Dora Riparia per la costruzione della diga e del pozzo. Inoltre è necessario il monitoraggio delle partite dei carri idraulici a valle delle gallerie, per valutare l'effetto delle espulsioni dirette determinante dei lavori per la realizzazione dell'opera; - si raccomanda il monitoraggio del livello idrico delle falda freatiche a monte e a valle dei 2 tratti di base e del tunnel dell'opera (oltre che agli intersezioni) per valutare le alterazioni della qualità delle acque idriche e la loro habitabilità ed delle specie associate presenti nei SIC interessati. 	<p>Il Progetto di Monitoraggio Ambientale redatto in fase di progettazione definitiva riceverà l'incisiva delle presenti.</p> <p>Per gli aspetti legati al monitoraggio della qualità delle acque e al monitoraggio del livello perito della falda freatica si rimanda ai capitoli 4 e 5 del Piano di Monitoraggio Ambientale.</p>	
		OTTENUTA	
20	Viabilità: prendere l'adeguamento e la messa in sicurezza della viabilità necessaria dal traffico di camion alla mobilità via pubblica e difensivo delle nuove opere, con particolare attenzione alle ripercussioni finiti su quel traffico locale.	Come già evidenziato in risposta alla prescrizione n.32, la filosofia di intervento seguita è stata quella di evitare il transito di camion dalla viabilità ordinaria. In fase di progettazione degli interventi si opera anticipando la realizzazione di quegli interventi che consentono il collegamento di ciascuna indipendentemente dalla variabilità ordinaria. Ovviamente, in base alla durata o permanenza (durata dei lavori o piano dei lavori) non risultano possibili, al di fuori di interventi localizzati per migliorare la percorribilità e la sicurezza del traffico merci.	
		PARZIALMENTE OTTEMERATA	
21	Analisti Costi-Benefici: il quadro di riferimento generale del progetto, visto la complessità dell'opera e i diversi ambiti territoriali interessati, dovrebbe maniera comune ole approfondire i seguenti aspetti: <ul style="list-style-type: none"> - una definizione delle scadenze "tassa progetto" (fasi/ Etappes) delle opere di cui è prevista la realizzazione e il completamento anche in base al progetto come insieme delle implicazioni connesse alle diverse azioni); - una definizione delle scadenze "post progetto" (identificando un cronoprogramma specifico delle fasi di gestione e delle date di messa in regime della nuova costituzionalità come così di gestione o amministrazione); - identificazione di un cronoprogramma conduttivo per le opere previste in progetto e le linee di relativa misura. 	<p>Sarà comunque di definire due situazioni diverse che corrispondono a diverse situazioni di realizzazione del nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Una situazione detta di "riconferma", senza investimenti nel corridoio del Torno-Lione se non quelli del CFAL-Nord (Cremona di Lione) (funzionalità verso l'Italia) e della Genna di Torino, che comprende anche gli altri progetti di linea nuova già decisa in Europa; questa situazione è quella che provvederebbe in caso di non realizzazione del progetto di linea ferroviaria nuova sul corridoio Torino-Lione; - Una situazione detta di "pangero", che è quella da prendere in conto a seguito della realizzazione del progetto Torino-Lione; le infrastrutture definite in situazione di progetto vengono a complicare quella definita in situazione di riconferma. La spaziatura di progetto corrisponde a un'ipotesi di fabbricato necessarie per la realizzazione delle previsioni di traffico e dei bilanci redditizi, pur non pregiudicando affatto le decisioni che potranno essere presse dagli Stati francesi e italiani sulla programmazione della realizzazione delle linee di accesso rispetto alle riflessioni in corso. <p>Ognuna di queste situazioni si distingue attraverso una dimensione di "interventismo" e la possibilità di variazioni ferroviarie; per meglio consigli si veda documentazione allepose.</p>	NON OTTEMERATA
22	Analisti Costi-Benefici: appurando informarsi i poteri nelle voci: <ul style="list-style-type: none"> - la vulnerabilità dello smacco esistente nella fine di realizzazione dei nuovi traîns à galion della NLLT (in particolare un'unica delle diverse gallerie esistenti e lunghe di smacco esistente che servono entrambe le diverse aree previste col nuovo tracciato generale di utilizzo e di manutenzione dai gruppi di beneficiari); - la vulnerabilità delle potenzialità di sovraccarico di un singolo galleria che potrebbe rendere disponibile degli scavi; - la possibilità di realizzare ambienti di energia elettrica da fonti rinnovabili. 	<p>È stato avviato uno studio dettagliato del sistema di gestione dei materiali di scavo (Trt. PDU-C3B-TS3-07-0100050087) prevedendo a massimizzazione del nell'utilizzo del materiale scaravento per i bisogni del progetto, mentre non è stato possibile, a causa della legislazione vigente, individuare già in questa fase eventuali ulteriori risparmi al di fuori del progetto.</p> <p>Per quanto concerne l'energia elettrica, e rimanda a questo proposito la risposta alla prescrizione n.51. Per quanto concerne la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, è stato sviluppato il progetto di un impianto a pari nelle fasi iniziali progettuali sulla superficie dell'area tecnica e sicurezza di Stato, per una superficie nelle di circa 8000 mq, tuttavia per circa 575.000 kWh/anno, sulla copertura della galleria artificiale dell'impasso est del TDB e sotto copertura dello Sostane di Stato (550 mq di cellule fotovoltaiche con produttività annuale di oltre 75.000 kWh) oltre all'impianto solare termico per la produzione di energia calda settimanale della Stazione (32 mq di pannelli solari, per un produttività di circa 11.500 kWh/anno).</p>	PARZIALMENTE OTTEMERATA in esame alle valutazioni della società (vedi PUF)

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parate comune italo-francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIRE n. 17/2011

	Viabilità delle aree: percorso con tracciato stradale, anche in riferimento ad esperienze pregresse (di LTF), ma anche di altre grandi opere realizzate o in corso di realizzazione; sulle caratteristiche del tracciato, in funzione dell'uso di macchina socia e delle proprie particolarità, fisiche, meccaniche, tessiturali ed altre, sulle quali si fonderanno le aree in cui avranno luogo le stesse. In tale studio dovranno essere individuati i possibili miglioramenti a proposito delle caratteristiche del tracciato, prendendo in considerazione del sistema complesso di scavo o di trattamento di materiali di rete, al fine di aumentarne la qualità di marcia di elevato livello qualitativo, adattandosi per la produzione di calcestruzzo (classe CLT). Inoltre, nel progetto definitivo, eventuali dati sperimentali di campi misurati nell'ambito della realizzazione dell'opera.	Le attività di definizione del piano di gestione dei materiali di scavo hanno previsto l'analisi delle esperienze di realizzazione dei tratti Lione-Bellegarde, Chalon, Cavaillon, della digressione di Modane e di Saint Martin la Porte (cf. PDR-CIRE-17/2011-0035-b-007).	OTTENUTA
13	Viabilità > Seta: prendere analisi del traffico complessivo dei livelli di servizio attivati (percorsi operativi previsti per la nuova viabilità) per la verifica della funzionalità della stessa e il giustificazione del dimensionamento delle varie previste.	Gli studi sono stati rivolti alla definizione dei seguenti aspetti: - mobilità di rete e tesi per la caratterizzazione dei materiali; - percentuali di valutazione dei materiali sui volumi totali di scavo; - coefficienti di variazione volontaria; - mediazioni di organizzazione della logistica del maneggio; - crisiaria connesse ai ruoli collaudati associati all'operazione delle differenti tecniche di scavo; - gestione dei materiali radiativi e di quelli contenenti amianto; - ambienti di manutenzione del maneggio.	NON APPLICABILE
		La valutazione del materiale tiene conto dei risultati delle analisi chimico-fisiche che sono state effettuate in sede di redazione del progetto definitivo per verificare l'adattabilità dei materiali al fine del confezionamento del calcestruzzo.	
14	Viabilità > Seta: prendere analisi del traffico complessivo dei livelli di servizio attivati (percorsi operativi previsti per la nuova viabilità) per la verifica della funzionalità della stessa e il giustificazione del dimensionamento delle varie previste.	Il dimensionamento delle opere viene in genere a finire su uno stadio del traffico composto già a priori elettivo, portato da dati di traffico già disponibili degli Enti gestori. Per le nuoveviabilità il punto fondamentale era quello di trovare un equilibrio tra dimensione, quindi conseguenza del servizio, e funzionalità e l'attività svolta nel ambito del Gruppo di Lione-Susa dell'Observatorio ha dato un contributo importante al conseguimento di quest'obiettivo. Un criterio vincolante sulle dimensioni è stato sicuramente quello geografico, ampiamente legato in numero, posizione e estensione delle aree di confluenza. Relativamente a tali vicinali si è operato sulla base delle conoscenze attuali e sullo spazio di sviluppo del territorio nel corso di specifiche riunioni con l'Amministrazione ed i gestori delle aree ed il Gruppo di Lavoro Susa dell'Observatorio Torino-Lione. Le gestioni di sviluppo e le aree che potessero essere colate sul territorio potevano avere influenza sulle valutazioni dei flussi di traffico per via (posti operativi) che si sarebbe non avendo partecipato ripartizione sul dimensionamento della singola rete, prima in valutazione legale all'interno sistema di cui egli è parte (locale); Il progetto della stazione è stato concepito in modo tale da consentire l'eventuale anticipazione della frazione di viabilità fuoriporta rispetto al momento dell'apertura dell'area della NTL.	NON APPLICABILE In quanto viabilità superata nella presente fase progettuale
15	Stazione Internazionale di Susa: venga individuata progressivamente, e meno a tempo che si renderà possibile, la funzione di intermoduli delle nuove stazioni intermodali di Susa fino al raggiungimento della sua configurazione finale con la messa in esercizio della nuova linea.	C'è bisogno di adeguare questo aspetto alla realizzazione del progetto definitivo relativo alla fase 2.	OTTENUTA nella presente fase progettuale
16	Spostare il Condotto per la stazione ferroviaria della linea Torino e servizio di Conforto-Chiesa di San Michele riaperto il progetto con l'intervento con le posei periferiche dell'Amministrazione di Caviglie, necessarie su una tratta logica di funzionalità rispetto alla domanda principale e di presidio oltre che attraverso la complementarietà con altre aree di uso commerciale e sociale.	C'è bisogno di adeguare questo aspetto alla realizzazione del progetto definitivo relativo alla fase 2.	NON APPLICABILE In questa fase
17	Viabilità a Seta: passaggio, con i necessari approfondimenti, la nuova soluzione studiata relativamente alla viabilità locale in particolare al fine di eliminare l'interdizione di un edificio tra i livelli della linea storica e della SS 25 in fronte S. Giuliano, di mantenere e possibilmente ampliarne gli accessi di viabilità esistenti evitando interferenze. In precedenza esistente, con lo stesso di nuovo nome: della Croce Blanca in via Formigine-Savellino sempre in fronte S. Giuliano, di migliorare il collegamento delle aree di S. Giacomo e S. Giorgio Giulio con le nuove Stazioni Internazionali. Tuttavia si ricorda che la soluzione della viabilità locale sia tale da non far interferire direttamente il collegamento piano tra zone Autopista e di uscita di interessante, ma la NTL e la SS n° 24 devia, il fabbricato di Fazzalme-Trinchieri, non modificando ulteriormente il tracciato della Strada Statale 24 rispetto al progetto preliminare.	Il progetto di adeguamento della viabilità è stato realizzato su queste basi e luci come di fatto lo osserviamo ed è confermata risulta dagli Enti vicina crusa, coordinati nell'ambito del Gruppo di Lavoro Susa dell'Observatorio Torino-Lione. Riferimento alla SS23 ed alla strada di S. Giuliano, facendo seguire alle ipotesi presentate in fine di approvazione del P.L., si è proposto un nuovo tracciato che prosegue l'interazione in questione e la linea ferroviaria Susa-Bressana. A seguito dello spostamento ad est dell'imbocco del Tunnel di Biasca, al fine di migliorare il risanamento complessivo, inclusi gli interventi alla nuova Stazione Internazionale, si è provista la realizzazione del passaggio della NTL da parte della SS23 in corrispondenza lungo che si svilupperà. Tale soluzione consente di risparmiare, rispetto al piano attuale attuale, disoli 40 m in lungo di oltre 40 m. In tal modo si può otteneri l'utilizzazione in qualsiasi a piano campagna ed avere perdite di scavo dell'ordine 2,5% (ato 4. Giuliano) e del 4,5% (ato A22 (limite richiesto da ANAS). Nella soluzione in corrispondenza della strada di S. Giuliano risulta un'avuta perdita pari a circa il 6%. Con riferimento alla critica di ripetere dei tratti della Croce Blanca, la nuova soluzione separa: ecco solo marginalmente la reclinazione dell'opera non inseguendo più con la lettura ed il piano di perimetro.	OTTENUTA

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune italiano francese, relativamente alle parti varie. Rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIEP n. 33/2011

		Per quanto riguarda gli accessi della viabilità esistente, dove possibile sono stati risolto con rottura con doppio aspetto, da un lato di contenimento della velocità di percorrenza della SS25 nel centro abitato, dall'altro di maggior visibilità e sicurezza nell'imminenza della viabilità secondaria. Per quanto riguarda l'accessibilità della stazione delle aree di S. Giacomo e Breda, la realizzazione dell'interconnessione della NLT-L di via Murello in entroterra, consentendo da ormai un miglior collegamento dello stesso con le aree in oggetto, dall'altra la possibilità di utilizzarne un'escursione parallela diretta alla stazione con percorso di sopra delle strade di retroterra. La nuova soluzione prevista per la demarcazione della SP-24 integra l'attuale A32 risolvendo il problema dell'ininterruzione con il fabbricato ex frantiera Tradocca.	
18	Interferenza nella SP-24 tra località Breda e Tradocca del Comune di Susa: - Il suo spazio dovrà essere pregettato con etichette tipo C1 (OMN novembre 2001) prevedendo su entrambi i lati una gestione eccezionale; - Il percorso dovrà essere interzono del servizio tecnologico previsto dalle norme finalizzando acqua elettricità illuminazione, ventilazione, ecc.; - il progetto andrà adattato ponendo la pendenza longitudinale entro il tempo massimo del 7% adottato per il tipo di strada C1; Si chiede di valutare il numero della nuova rottura prima e successivamente fra la S.P. n. 24 e la frazione Tradocca se questo nell'ambito del risarcimenti rimanenti - ammirevoli - approssimativamente grande per il tipo di interferenza visibile.	Il progetto del percorso si realizzerà se queste forme e loro sorte di tutte le osservazioni ed i commenti ricevuti dagli Enti avvisti classi. Il progetto era già progettato con sezione tipo C1, non era prevista pista ciclabile. In quanto realizzata su un asse viario con sezione viale si avranno benefici di larghezza minima. Si è prevista anche un'interazione con i camionici i lati dell'intersezione con il viaggio protetto ciclabile inserito rispetto alle 1,5 m).	OTTENUTA
19	Avviati dal comitato della "Madonnina". Sia valutato - in numero di costi/benefici - un collegamento dei lavori per la realizzazione delle infrastrutture legate a questo impegno (fornelli di ventilazione di Claves, conserva di cipolla e zucchero) con i rifugi (lavori) e con i camion che trasportano gli incendi dell'Industria del cipolla di La Maddalena e favorendo sistemi di esiguo impatto ambientale.	Le galline della Madonnina, la gallina di realizzazione di Claves e il solo di sicurezza di Claves vengono scavati dall'imbocco della Madonnina. Questo spazio non viene oggi collegato al Termine di Base prima delle fine dei lavori di nuovo, dato la posizione centrale del solo di Claves (tra Madonne e Sora). Minimizzando gli impatti all'imbocco di Claves, che non costituisce fonte di scorrere, l'unico punto di uscita dei macinelli è La Maddalena. La riduzione del risparmio dei materiali di scavo potrebbe essere passata solo con l'aumento della superficie di esigenza della Madonnina, per lo sbloccaggio ed la valorizzazione dei materiali in loco, che con lo risparmio di un terzo rispetto a La Maddalena è il solo di valorizzazione dei materiali di Sora e soprattutto riduttendo questo spazio, può avvicinare un impatto ambientale complessivo maggiore della soluzione base e quindi non si è deciso di studiare ulteriormente.	NON OTTEMPERATA per mancanza di documentazione
20	Gestione dei rifiuti: definire le modalità di gestione dei materiali di scavo identificati come "rifiuto" (es. legno e materiali da smottaggio, ecc.) della fase di produzione sino al loro conferimento presso soggetti autorizzati alla gestione dei rifiuti.	Il Piano di Uso/uso per la gestione dei materiali di scavo (rif. PDZ-CIB-TB3-0045-NOT) definisce le modalità di conservazione dei materiali generali come infuso distinguendo i materiali comuni ammesso, gestiti come spazzatura ed imputati di discarica, idonei a materiali gestiti come infuso oggetto di procedure di trattamento e ricupero. Per il manico comune sono indicati la sigillatura in big-bags eologici (GUE) al fronte e lavello, guaina d'acciaio/acciaio, mediante uno speciale dispositivo per rifiuti speciali.	PARZIALMENTE OTTEMERATA
21	Invece: si ritiene che la complessità e la dimensione del problema degli incendi richiedono uno specifico ruolo di studio-ed appoggio (ad interno) che accompagni il progetto sul suo percorso per cogliere tutte le possibilità di diminuzione delle probabilità ed mitigazione degli incendi. Per tale ragione si rivede l'esigenza di adibire un progetto diibilità tecnica e procedurale per il clinchego dei materiali ed esporli ed incendi ad imprese industriali da parte di terzi, con un piano di salvaguardia e valutazione rischio e incertezza sui margini.	Con uno studio specifico (rif. PDZ-CIB-TB3-0045-NOT) sono state definite le modalità di etichettizzazione dei materiali in termini di possibile valorizzazione al fine di determinare l'idoneità al risparmio del materiale per aggregato, per calcestruzzo con coibentazione CIE, o esaurire idonei per interventi, materiale per riparazioni, monofoglie, rifiuti pericolosi, quantificando i volumi di impianto di scavo risiedente nelle differenti classi. Per il manico si stabilisce ad oggi è stato approvato ambientale di soli di lavoro (PDZ-CIB-TB3-0045 e 0046-NOT), mentre non è stato possibile individuare già in questa fase eventuali ulteriori rischi/rischi da parte di terzi.	OTTEMERATA nella preventiva fase progettuale
22	Mantenere prevenzione delle nuove iniezioni che si può permettere nelle piane di Sora e delle Claves sia dunque allo stesso uso tecnico del progetto, prevedendo che la parte non destinata neanche ai lavori di lavori verso i lati di sovrapposizione avverrà e dopo la definizione	Il cronoprogramma di avviamento delle nuove e di trasformazione dei materiali di scavo visto da dismissione. Essi si sono definiti in modo da minimizzare la perdita e la necessità di operazioni temporanee, minimizzando le operazioni di riscavo e preparazione dei campi di lavorazione addirittura al trasporto dell'incubo presto i siti di deposito o presso direzione (in funzione della migliore di incertezza scava).	OTTEMERATA

Pratica Definitiva di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune Italia francese, relativamente alle prime variazioni rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CITE n. 17/2011

13	Centro dei materiali: da limitare nei circuiti produttivi di pianura, senza scoraggiare le loro indagini e adottare tecnologie innovative e capaci di minimizzare gli impatti (audimenti e smaltimento il meno chiuso, approvvigionate studiate e dotate di sistemi di controllo dell'impaginatura e di sistemi di espansione e abbattimento delle polveri, realizzazioni di lavori opere di pretrattamento e sal-vigilanza delle percentuali urbane più proprie alla zona di lavoro, e ricordando la trasporto con mezzi a basso impatto ambientale che non necessitano le vibrazioni).	Le aree di cambiamento sono altrettante in modo tale da minimizzare gli impatti conseguenti la presenza dei cumuli di rifiuti. In particolare vengono proposte tutte le misure volte a prevenire la produzione di polveri (cognacca dei cumuli) tramite riso-serrature, minimizzazione dell'utilizzo di autocarri per la movimentazione dei rifiuti, privilegiando l'uso di mezzi di trasporti chiusi o trasporti controllati; e finalizzate a garantire la corretta gestione delle acque di risciacquo (cisterni di riacquisto e di depositazione). Non si utilizza la fluvialità per il trasporto del materiale di cui ai sili di deposito definiti.	OTTENUTA
34	L'intervento deve mantenere nel territorio previsto nelle fasi di valutazione l'impatto sui paesaggi che verranno usati localmente per il progetto, si richiede l'intervallazione e riduzione delle stesse tecnologie di cui al punto precedente (intervento in ambiente e struttura il più possibile chiuse, apposizionate simbolicamente e dotate di sistemi di controllo dell'impaginatura e di sistemi di espansione e abbattimento delle polveri, realizzazioni di lavori opere di pretrattamento e salvo e salvaguardia della salute e della qualità della vita dei molti abitanti in grido o soprattutto di quelli delle frazioni più vicine alle zone di lavoro, ecc.).	Si - con quanto già specificato nella risposta alla questione n° 13.	OTTENUTA
95	Piano Paesaggistico Regionale (PPR) elaborato con DGR 53-FID75 del 4 aprile 2007 che comprende un'elaborazione degli artt. 13-14-16-13-26 e 33 delle norme di applicazione del Piano, verificare la conformità degli interventi previsti con le prescrizioni contenute nel piano.	GL'interventi sono stati preventivamente verificati in tipo di conformità con il PPR, all'interno degli elaborati di programmazione e di analisi ambientale, e presentati di conseguenza.	OTTENUTA
86	Ambito prefettizio regionale 2B: sono in corso d'arrangio le indicazioni del 29/11/2009 al c/struttura per la conservazione attiva del perimetro di qualificazione e degli aspetti di qualità agroforestariali. In quanto concerne alla realizzazione della linea ferroviaria, quali azioni di tutela e manutenzione della fascia fluviale della Dora, con rispetto delle formazioni forestali, vegetazionali e delle zonae urbane.	Sulla base del Piano Regionale Presidio (Cfr. PPR adottato con DGR 53-FID75 del 4 aprile 2007 - Schede degli ambiti di paesaggio - Anello n. 3B - Indirizzi di ORIENTAMENTO STRATEGICO) e della normativa vigente, sono stati elaborati gli elenchi del SIA e la Relazione Paesaggistica. Le indicazioni derivate da questi documenti sono state inserite con gli esiti delle indagini in campo e con le indicazioni della Linea Guida ambientale e paesaggistica relative per il progetto definitivo. All'interno degli Indirizzi ed Orientamenti Strategici sono previste delle "zoni fiero ci fiora" e riqualificazione della fascia fluviale della Dora, con riguardo delle formazioni forestali sevizianti, e simili. L'Agipemar della Dora fa parte del più grande progetto di Paese della Dora che comprende anche una corale fluvia in detto idrografia della Dora, tra questa e l'A12. Si tratta di un'area con residui idrocarburi di normella, sulla quale si prevedono interventi differenziati in relazione al contesto, volti esclusivamente ad ottenerne gli effetti positivi sull'ambiente e nell'ambiente.	OTTENUTA
R7	Terreno urbaizzato: tenere in considerazione, con particolare riferimento a uno dei nuovi 300000m² connessi ai confini ed alle nuove proiezioni inquinanti, anche della riqualificazione quale esito di compensazione ambientale e territoriali relativi alle opere in progetto, le indicazioni nel piano di programmazione definitivo del PPR per l'ambito urbano più interessato dagli interventi.	All'inizio di manutenzione il più presto possibile l'azione delle canterizzazioni, nel PDU sono raccomandate le estensioni estremistiche con il minimo sviluppo del terreno, influendo il più possibile il servizio più autonozzato, in funzione del suo reale utilizzo presente e futuro. Al completarsi ciò è la ditta dimensione e durata di studio iniziativo o PDU (da 3) ha del PDU al Zende (M2) o cosa una particolare attenzione alle specificazioni previste dal Piano Regionale Presidio (cfr. Scheda degli ambiti di paesaggio - Anello n. 3B - Indirizzi e orientamenti paesaggistici), sia per l'intervento dei camion sia per i fiumi entrovalle di compensazione ambientale. Del paese di vista competitivo, infatti, l'Operatore Torino-Lione in accordo con gli Enti locali ha individuato ora i 4 filoni d'intervento anche quello riguardante gli interventi sul paesaggio culturale ed in particolare quello della risalutazione della cassone il fiume di Susa.	OTTENUTA
H1	Alunizionaggio archeologico degli siti da, oggi, a brevi ed alle aree già comprese negli elenchi dei beni vincolati e nella valutazione del grado di rischio archeologico a corredo del Progetto preliminare, prevedere di coinvolgere con la componente Sopradirettoria, nei progressivi monitoraggio degli scavi al fine di registrare eventuali alterazioni archeologiche nelle aree già individuate di precedenti interventi archeologici sia in altre zone della valle ritornate a rischio, allo stato attuale delle conoscenze.	Per tutti gli scavi previsti nel progetto si prevede l'acclamazione archeologica prevista da parte di un esperto Archologo. Tale assistenza è comitabile nel quadro economico dell'oggetto	Non di competenza del CTVA (MLBAC)

Progetto Definitivo di I fine del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune stato francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011

			Non di competenza del CTVA (MISAC)
99	Ampliamento della Dora: negli ambiti soggetti ai disegni di cui all'art. 142 del D. Lgs 4/2004, in corrispondenza a quanto previsto dall'art. 14 comma c) delle norme del PPF, sono previste variazioni nella stratificazione delle acque di alimentazione del Torrente Dora, relativamente al regime ed al ripristino della vegetazione sproporzionalmente incrementata.	Al fine di integrare il progetto delle sistemazioni idrauliche con le esigenze ecologiche dell'area, si è provveduto a realizzare due filiere vegetazionali distinguibili, utilizzati per una corretta programmazione idraulica. Pertanto, dopo lo sbarramento idraulico ci si deve tenere conto che spesso già abbastanza valutate inizialmente, le sistemazioni propongono una maggiore estensione delle sponde analogo all'esigente. La progettazione delle sistemazioni a verde delle acque galleggianti nasce in seguito degli risultati delle indagini.	
99	Finalizzazione Javel: giorni particolarmente attivizzanti per l'incisività delle acque sorgive ed il traffico costituente, contribuendo la finalizzazione del progetto al proposito per la sua finalizzazione e valorizzazione a scala locale del tessuto incisivo, economico ed ambientale di Susa nonché della media Valle.	Il progetto è stato sviluppato prendendo in considerazione le Linee Guida Ambientali e Paesaggistiche sviluppate dagli architecti al quale contribuiscono un insieme molto più vasto rispetto agli interventi specifici sviluppati nel progetto della nuova linea ferroviaria. A seguito della particolare attenzione richiesta dall'Osservatorio per la Nuova Linea Torino-Lione e degli Baùi Locali per la Stazione Intermodale di Susa e del suo Polo Attrezzato, è stato indetto un concorso internazionale che ha visto il vittorioso progetto Rengo Xuna & Assoletta, AIA, LT.A. come vittoriano. Il progetto della stazione si propone l'obiettivo di realizzare un complesso che, sfruttando le potenzialità connesse alla realizzazione del nuovo collegamento transalpino della Linea Stoccarda-Lonigo, sia la viabilità fiscale ed infrastrutturale, e inoltre se mai ultima valutazione del perimetro specchio-ambulante di Susa e dei perimetri dei settori locali della Valle, crea un nuovo polo di interesse capace di attrarre nuove attività e perciò al servizio dello sviluppo dell'intera vallata. In particolare il progetto della nuova stazione si coordina con gli interventi di inquinaturazione dell'adossato costale ecologico della Dora, che si posse obiettivo su di tipo ecologico che di tipo portuale e paesaggistico nella costruzione delle fogne (la questi due aspetti).	OTTIMIZZATA
91	Impenetrabilità dell'area: sviluppare analisi sui flussi di passeggeri che ritengono previsti, il fine di dimensionare sprechi di sotto adattamenti e definire una funzionale organizzazione della viabilità di collegamento e dei percorsi compresi al risparmio subtili.	Le valutazioni dei flussi passeggeri e le stime di imbarco/scarico sono definiti nell'attuale funzionalità di esercizio e devono iscritto il diritto di ripari per la progettazione della nuova suppone intermodale di Susa e delle ampiezze, inclusi gli spazi di pausa e la viabilità di accesso.	PARZIALMENTE OTTIMIZZATA
93	Ampliamento di Susa: in considerazione delle determinazioni d'uso in area e delle attività insediate ed operanti esistenti prima e durante le fasi di spazio e superficie su cui svilupperà il centro logistico nella prima fase e definitiva tecnica definitiva al fine di depurare alle strade interessate l'eventuale surriscalo, utilizzando prioritariamente la pista di scalo compromessa a scorrimento.	Il progetto di cambiamento e di ripristino finale prevede l'ottimizzazione degli spazi ai fini di lasciare il tempo di quello. Il taglio dei terreni è stato condotto in misura di riconoscere il cambiamento di funzione della area di costruire piuttosto che la sostituzione di nuove aree.	OTTIMIZZATA
93	Intercadenza tra la nuova infrastruttura ferroviaria e la linea storica - valle dell'Orba e verso la galleria dell'Orba: in fine di realizzazioni degli interventi il progetto prevede determinarsi una parziale intercessione delle attività di carico per la costruzione delle opere in progetto e l'operatività nella conseguente area industriale Uba, si prevede pertanto la messa in sicurezza adeguata in sede di realizzazione al fine di garantire il regolare svolgimento delle attività produttive di sedi etc.	L'intercadenza e qualità progettazione è innanzitutto alla sviluppo del progetto definitivo relativo alla fase 2.	NON APPLICABILE nella presente fase progettuale
94	Rischio tornante - piano di monitoraggio: si ricorda che un efficace controllo o della dispersione di fibre connesse alle attività, in caso possa essere ottenuta solamente attraverso uno o più punti di presidenza delle catene (imediane per intero estremo) o in suo interno in posteriori strategie (monitoraggio marina, uscite galleria, traliccio, ecc.) con frequenze di controllo minima che è settimana in tempo reale (MDCF 24 ore SEM 48 ore). Si ricorda che i monitoraggi dovranno, in ambienti di vita, doveroso essere effettuati in Microscopia Elettronica - Scansione, in conformità con le indicazioni dell'ONMS che propone un valore di determinazione di 1.81 di misurazione determinazione SEM.	Il Piano di Monitoraggio Ambientale predisposto nel corso della progettazione definitiva, con lo scopo di segnalare lo stato di alcune opere, di Cose d'opere e opere al fine di documentare l'evolversi delle situazioni ambientali e di individuare comportamenti avvenimenti eventuali non previsti perciò comprendendo le necessarie azioni correttive, prevede una serie di punti di monitoraggio, all'interno del confine, nell'immediato perimetro zonale o al percorso più prossimo al confine. La frequenza e periodicità di controllo decolla la limitazione più importante per la comparsa. La metodologia prevista è l'analisi al SEM. Per i dettagli si riferisce al Progetto di Monitoraggio Ambientale PD2_C3C_IT63_0160: Piano di Monitoraggio Ambientale.	OTTIMIZZATA nella presente fase progettuale

Progetto Definitivo di Lavoro del nuovo collegamento Torino - Lione, parte costituita dallo tronco francese, relativamente alle parti varie rispetto al Progetto preliminare come da Ddl/Rete CIPPE n. 37/2011

<p>Rischio ambiente: prevedere una valutazione indipendente da parte di un ente terzo del dfa del monumraggio sui canoni e effettuare per le determinazioni qualqu'informazione di eventuali fibre di amianto sottilissime, secondo le seguenti modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - valutazione delle analisi in SEM (microscopio elettronico a scansione) tenute di volta in volta da parte di un ente terzo, di un campione, ad numero da da trenta, di fibre tra quelli utilizzati dall'obiettivo o connesso ad LTF che esegue le determinazioni, a tal fine che dovrà essere conservate le membrane in assi di cellulosa da cui utilizzare per i campionamenti; - valutazione dei campionamenti, campionamenti congiunti fra LTF e ad ente terzo, in numero da definire, al fine di validare le condizioni di campionamento; - valutazione degli strumenti: verifica della documentazione su durata e controllo dei campionatori volumetrici a cura di un ente terzo. 	<p>Tutte le misure richieste sono state integrate nella revisione del progetto di monumraggio ambientale relativamente alla componente italiana.</p>	<p>OTTENUTA</p>
<p>Rischio ambiente: valutare rispetto i valori di concentrazione/limite previsti dal DM 06/994, all'interno dell'area di protezione sia nel caso la cui valanga superasse il valore di 1.000 m² all'esterno delle aree discinte, o negli spartimenti di via, dovranno essere rilevate le attività lavorative.</p>	<p>La prescrizione, per quanto attiene l'ambiente esterno alle aree di cantiere, è rispettata all'interno del progetto di monumraggio ambientale, che prevede il valore limite di 1.000. Per quanto attiene l'ambiente di lavoro interno al cantiere, la prescrizione è recepita nel Piano di Sicurezza e Controllamento, tenendo conto di quanto previsto dal D.Lgs. 81/2008. I valori previsti nella normativa sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Ambiente di lavoro: valore limite di esposizione per qualsiasi tipo di azionamento misurato come media ponderata nel tempo di 10 secondi da 0 ore = 0,1 fmg/m³ la MDCT (avverso 1000 m² MOCP che corrispondono a 100 fmg SEM) (TU seguente al 254 cennata 1) b) Interno edifica ambientale: da via come media di tre campioni 20 fmg in MOCP e 2.000 in SEM (DM 06/994 punto 2c) c) Area circostante al cantiere di bonifica: soglio collaudato 50 fmg MOCP 2.000 SEM (punto 11.2) d) Randamentali pubblici: 2.000 fmg SEM (D.Lgs. 06/994 punto 6f) <p>e) Scambi inquinanti (all'interno e fuori da di struttive) 0 fmg (gravemente) oppure 10 fmg (MOCT). Nei punti b) e d), come già accennato, la soglia di riferimento viene riferitamente rispetto a 1 m³. Per quanto riguarda le zone in prossimità di perimetro in relazione ai valori riportati dal DM 06/994, e dal D.Lgs. 81/2008 onde evitare di fare errori in condizioni estremamente sevizie indeterminabili e livelli di rischio:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. RA-0 <u>Situazione normale</u> Rilievo del fondo di scavo quotidiano con risultato "Bene assicurato". Nessuna misura. 2. RA-1 <u>Primo allarme</u> Da 0 a 20 fmg. Fino a 20 fmg (10.000 fmg) valutato in MOCP e di 2.000 (2.000 fmg) valutato SEM (DM 06/994 punto 11f). 3. RA-2 <u>Secondo allarme</u> Conferma di presenza da 20 fmg a 50 fmg confermata da SEM. Vi è la necessità di effettuare un controllo continuativo ad "orizzonte". 4. RA-3 <u>Allarme</u> La soglia di allarme si verifica quando la concentrazione di fibre per dispersione supera il valore di 50 fmg e coincide con le norme in funzione di tutte le protezioni collettive fino al limite di 100 fmg (100.000 fmg) valutati in MOCP e di 10 fmg (10.000 fmg) valutato SEM (DM 06/994). Limite oltre il quale solo le misure indicate non sono efficaci, il cantiere dovrà essere chiuso e si dovrà provvedere alla rimozione a destra degli indugi di avanzamento. <p>Da 50 fmg a 100 fmg confermata da SEM. Lo stato d'"Allarme" prevede le messe procedure di "Avanzamento" con l'applicazione delle misure di prevenzione descritte nel PSC.</p>	<p>PARZIALMENTE OTTENUTA</p>

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Chivasso, parte comune italo-francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da
Delibera CIPE n. 13/2011

	<p>Raggiungimento e la consegna del Valore Tolleranza Come riferito avv. D.I. Alitalia (UD) è prevista art. 34 comma 1° conformata da SEM. Ferro sull'aria. Applicazione di procedure di protezione e di emergenza per mettere il controllo in sicurezza. Riveduta delle procedure di servizio.</p> <p>Rendibilità dell'impiego: Rendibilità inferiore a valore 2,0 (nella SEM (Dd 69/94 punto 6b). Al raggiungimento di tale valore il cantiere può segnalare altre interruzioni.</p>	
--	--	--

51

51
SP

L L +

Ree
236

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino – Lione, parte comune tratto francese, relativamente alla partita variante rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPÈ n. 57/2011

97	Rischio amianto: i pozzi relativi alla valutazione e ai controlli indipendenti dovendo fornire indicazioni sulla valutazione del costo dell'impiego in relazione a quanto previsto per il censale della Meldesme (Censal Commissione VRA n. 566 del 29/02/2010).	I pozzi relativi alla valutazione e ai controlli indipendenti forniti riscontrati nel Quadro Economico fra i costi dell'Impiego.	OTTENUTA
98	Rischio amianto: ripetere le analisi, realizzate sui campioni solidi nel rispetto della vigente normativa nazionale, operando con le corrette tecniche microscopiche, indacando l'origine dimensionale ed utilizzando i liquidi di circolazione primaria.	Le analisi sono integrate nella revisione del progetto di monitoraggio ambientale relativamente alle componenti atmosferiche.	NON OTTEMUTA per mancanza di documentazione
99	Classi materiali: si spiega l'esigenza di definire la classificazione dei materiali CL II ed il criterio di classificazione dei rifiuti di classe CL II.	Sulla base del relativo già di studio di cui al punto 73 (rif. PD2_C2B_05340054001) e in funzione dei requisiti della contrattiva vigente in tema di ripresa degli idri all'interno delle materie da costruzione, è stata seguita una campagna di prove di laboratorio per la valutazione dell'idoneità nel reimpiego dei materiali di scavo in quelli di aggregati per costruzione o come materiali per riciclo. Le prove effettuate sono state quindi applicate ai campioni prelevati dalle carpe già presenti nelle estremità di Sora (per livelli biologicamente corrispondenti agli armati) e quello di scavo e porti a quote confrontabili con quella dei tunnel in progetto. Sulla base dei risultati acquisiti e alle informazioni fotografiche relative ad altre esperienze e metodi di valutazione del passato, è stato richiesto ai tecnici di Cisa (CL), del Consorzio di Cisa, e agli esperti romani (ANIC) del Consorzio di Ambio, un coefficiente di valutazione pari a 0,5. Per i materiali in classe II si sono stilate le percentuali di produzione a Rete in funzione dei dati bibliografici relativi alle varie caratteristiche del materiali di scavo prodotti mediante l'impiego di tecniche tradizionale o mediante scavo meccanizzato. La classe II è attribuita alla roccia connessa ambienti in concentrazioni superiori al valore della CSC (tab. 1, n. 5 alla serie IV del D. Lgs 12/2006 e sim).	PARZIALMENTE OTTEMUTA
100	Rischio amianto: applicare le norme di catalogamento già indicate e fornire le corrette classificazioni assorbitive utilizzate per le bucce in SEM.	Le informazioni sono integrate nella revisione del progetto di monitoraggio ambientale relativamente alle componenti atmosferiche.	PARZIALMENTE OTTEMUTA
101	Rischio amianto: le soluzioni delle fasi operative di scavo e di deposito minima si riportano: - applicare procedure di lavoro volontaria risulta di lavori ed esercizi, quando è prevista la presenza di amianto; - produrre procedura adeguatamente depositate a due annualmente, anche mediante elaborati grafici; - non utilizzare esplosivi per scavare in presenza di rocce amiantifere.	Il raccolto è stato catalogizzato in termini di possibilità di inserimento di amianto e/o connessione retrograda. Sulla base di queste conoscenze sono stati definiti dei protocolli operativi per le operazioni di scavo: - per il settore di Montapertone (che interessa i punti 550 m del Tunnel di Beau e giardini dell'antico castello) è prevista la raccolta e preservazione delle gallerie all'interno d'imbosco e lungo 14 m, la metà dei quali realizzerà un ambiente controllato e conforme per le unità di scavo in galleria, un sistema di compensazione con barriera all'acqua a sistemi di decompressione del per sonde e mezzi, che isolano settori operativi contraccostati da differenti livelli di concentrazione in fibra. Il nastro è direttamente agganciato al fondo di scavo in big-bag catalogati ONU, quindi inviato ai costruttori inviati via terra, in discarica per rifiuti speciali di Camminio. La ventilazione è prevista in sede regolazione dal fronte, con filtri assorbenti e bio-sorbenti, con mantello, ovvero in condizioni di degenerazione del fronte. Le acque di avvallamento, delle banchine di contenimento e dei processi di decompressione sono tratte e filtrate anche esse. L'efficacia delle tubanti adottate è verificata dal giorno di montaggio in ambiente di lavoro e dal piano di monitoraggio ambientale previsto per l'amianto e calcareo. - per il Tunnel di Montapertone lo scavo avviene a tradizionale. Per questo motivo, dato la possibilità di ricavare nido di materiali contenenti amianto è volitato come nulla, sia pure comunque priva di rischio elettrico, perciò tutte l'immediata attivazione dei pezzi indicati per il settore di Montapertone nel tempo sono riconosciute giustificate dall'interesse aziendale connesso a di amianto. Per i settori di scavo e contenimento, dove la possibilità di posizionamento di macchinari e impianti è limitata dalla stessa struttura, sono comunque previste certificazioni e sondaggi per avvallamento e isolati sul fronte. Lo stesso provvede in sede preventiva e nell'anno di Sicurezza e Controllamento saranno chiamate e ricevute vicendanze anche nell'elaborato PD2_C2C_TS3_0166 Indirizi preliminari per la definizione, in fase di RE, del insieme di gestione ambientale dei lavori. Anche il PSC PD2_CSP_DAP_0012 prevede che lo scavo in presenza di amianto sia effettuato a macchine senza esplosivo.	PARZIALMENTE OTTEMUTA

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune italo francese, relativamente alle parti iniziali rispetto al Progetto preliminare come da Diblatto CIPE n. 37/2011

	Risultato rispetto alla parte iniziale: specifica i punti richiesti, a carico del progetto definitivo, che riguardano le procedure operative per la gestione dei materiali riscontrati ammessi a partire dal documento già presentato in sede di progettazione preliminare.	Per le procedure di gestione dell'ammontare di scavo si rinvia alle esposte alla questione n. 96 e 101. Le procedure previste in sede progettuale e PNC sono oggetto di incremento specifico eventualmente avvenuto nell'ambito dell'Ufficio tecnico PDZ/CDC_TS3_01/66: fabbrici preliminari per la definizione, in fase di PE, del numero di gradi di ammissione dei lavori.	PARZIALMENTE OTTEMPERATA
102	Risultato rispetto alla parte iniziale: specifica i punti richiesti, a carico del progetto definitivo, che riguardano le procedure operative per la gestione dei materiali riscontrati ammessi a partire dal documento già presentato in sede di progettazione preliminare.	Le analisi condotte con lavoro indicano la presenza di concentrazioni umidifiche (nfl. PDZ/CDC_TS3_00R3-NDT). I dati ottenuti indicano che l'attività specifica del radiorilevatore consentita è concordabile con i valori misurati comunemente in natura e ripetuti dalla letteratura scientifica per ammessi risconti simili a quelli che siamo oggetto di attività di scavo. Per i materiali risultanti in essa determinata l'attività specifica degli radiotritiogeni ^{36}U , ^{238}Th e ^{40}K . Il valore del Sun Index (RP1/22) è risultato essere inferiore a 1 per tutti i campioni analizzati. Nel periodo di utilizzo (da materiali di scavo) è pertanto la caratterizzazione radioattiva del materiale ed il controllo dell'indice di attività (RP1/12) e del Sun Index (RP1/22) per i campioni prelevati ed analizzati.	OTTEMPERATA
103	Risultato rispetto alla parte iniziale: specifica i punti richiesti, a carico del progetto definitivo, per l'avvio delle procedure di gestione del materiale di scavo quale "industriale" tenendo conto che dal riferimento normativo anzidetto, un termine di "industriale" indica anche gli ambienti residenziali, industriali, ecc. e di simili usi del singolo individuo, anche dei riferimenti internazionali sulla base dei livelli di allontanamento previsti dai documenti "Radiation Protection n. 122" della Commissione Europea.	Si vedono le diverse date alle presentazioni n. 71, 52 e 55.	OTTEMPERATA
104	Cavlieri: progettare a livello definitivo i contingenti come varie e proprie opere, individuando soluzioni tecnologiche anche sostanziate volte al contenimento ed alla mitigazione degli impatti da esse generate, ciò entrambi senza scarti che riunano ed isolare completamente dall'ambiente esterno le loro componenti improprietarie soprattutto per quanto riguarda alla produzione di polveri e di nimeti.		OTTEMPERATA
105	Cavlieri - Corte delle regole: specificare per ogni cavlieri e verificare la fonte e tipo di approvvigionamento sia industriale e a loro potestile i vari tipi di approvvigionamento sia l'industria e nei diversi settori governati da paesi diversi nel contesto del rischio delle varie di lavorazione e delle acque drenate dagli scavi. Per gli usi di indagine non si prevedeunque il rischio di corpi idraulici superficiali ovia acquedotti.	Nel progetto si definiscono tutte le porosità medie e massicce di acque prodotto (possibile, non possibile, acque interne) che di conseguenza (acqua potabile, industriale). Vedere anche la presentazione n. 52. L'approvvigionamento in acqua industriale sarà garantito da paesi diversi nel contesto del rischio delle varie di lavorazione e delle acque drenate dagli scavi. Per gli usi di indagine non si prevedeunque il rischio di corpi idraulici superficiali ovia acquedotti.	PARZIALMENTE OTTEMPERATA
106	Cavlieri: in base al progetto definitivo, specificare ulteriormente le acque immobili e degli impianti. Gli approvvigionamenti dovranno riguardare l'area e i diversi settori di cantiere e delle Zone di transito de: materiali polverulenti presso zone di carico esterna alla area di cantiere, ma presenti.	Il progetto definitivo dei cavlieri contiene tutti gli approfondimenti richiesti ed in particolare l'elenco estensione dell'area di cantiere, che risulta essere complessivamente pari a 40 ha nella piana di Susa e a 11 ha nella zona di Bussolengo, che indica la area destinata allo stocaggio provvisorio e alla provvidenziazione del materiale di ritirata degli scavi.	OTTEMPERATA
107	Cavlieri: Gli approvvigionamenti dovranno riguardare: il layout del cantiere con esame posizionamento delle attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico, scarico e stocaggio di materiali polverulenti, anche delle macchine e mezzi di lavoro.	Come per la precedente presentazione n. 106, il progetto definitivo dei cavlieri contiene tutti gli approfondimenti richiesti ed in particolare l'elenco estensione dell'area di cantiere, che risulta essere complessivamente pari a 40 ha nella piana di Susa e a 11 ha nella zona di Bussolengo, con indicare la area destinata allo stocaggio provvisorio e alla movimentazione del materiale di ritirata degli scavi.	OTTEMPERATA
108	Cavlieri - Gli approvvigionamenti dovranno riguardare: disegnare di Gantt delle fasi di installazione/definizione previste.	È stato redatto il cronoprogramma dei lavori della opera civili e degli impianti.	OTTEMPERATA
109	Cavlieri - Emissario di polveri: in accordo con il punto 1.2 dell'allegato V del D.Lgs. 52/2006, ai fini di stabilire le prestazioni per il contenimento delle emissioni in fase di progetto definitivo, risulta necessario definire, per ogni singolo cavlieri, i seguenti elementi: - condizioni meteorologiche, con particolare riferimento all'andamento del vento, al fine di evitare sovrappi di materiali polverulenti in zone soggette a venti di una certa intensità; - perimetro/di delle polveri; - tasso di massa delle emulsioni; - costituti dell'aria che depositano.	L'adempimento delle prescrizioni è sotto espresa assidenza approfondimenti del modello previsto quale censore. In corrispondenza delle aree di cantiere sono stati condotti studi aerometeorologici basati su dati al suolo forniti dalle basi dati modellistica aerometeorologica fornita da ARPA Piemonte e utilizzata negli studi d'impatto ambientale e, dove disponibili, sui rilevamenti di suoli/bandi meteorologici locali appartenenti alla rete di monitoraggio regionale e di campagne sperimentali pubbliche ed altre. Questi studi indicano i contributi dati a perimetri e modelli di cantiere da varie fonti e differenti. Il dato più significativo risulta a circa mezzo chilometro da perimetri e modelli di cantiere dovuta a fughe e diffusione. Il dato più significativo risulta a circa mezzo chilometro da perimetri e modelli di cantiere dovuta a fughe e diffusione. Il dato più significativo risulta a circa mezzo chilometro da perimetri e modelli di cantiere dovuta a fughe e diffusione. Il dato più significativo risulta a circa mezzo chilometro da perimetri e modelli di cantiere dovuta a fughe e diffusione. Il dato più significativo risulta a circa mezzo chilometro da perimetri e modelli di cantiere dovuta a fughe e diffusione. Si osserva evidenziazione in forme di ribolla i flussi di massa (emissione) delle specie inquinanti provenienti dai cantieri, basate PM10 e PM2.5. L'impiego adempimento dei criteri è molto messo in evidenza con le condizioni dell'ambiente circostante (presenza di perimetri eccezionali sensibili, abitati, zone di protezione, ecotone, ecc.). Il progetto prevede che i singolari campioni dei materiali di scavo siano obietti d'indagine per evitare la dispersione in atmosfera. La utilizzazione modellistica ha ripreso tale input.	OTTEMPERATA

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parco costruito tratto finiscece, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIRE n. 57/2011

110	Cambiari - Emissioni in atmosfera: con riferimento al comma 1, punto b) art. II del D.Lgs. 155/2010, approfondire, in fase di progetto definitiva le scelte interpretate al fine di prevenire o limitare le emissioni che si producono nel corso delle attività volte prestare i singoli servizi ospedali e dotazioni di assistenza mobile non smobilitate e di veicoli di cui all'art. 47, comma 2, lettera c) - categoria N2 e N3 del D.Lgs. 285/1992 - rispondenti alle più recenti direttive comunitarie vigenti al momento di adozione del progetto, su criteri di controllo delle emissioni equivalenti ai dettati di sistema di monitoraggio del partecipato.	Le scelte d'impatto atmosferico sono state evidenziate nel confronto di come quelle stesse che si proponevano nel progetto al fine di prevenire o limitare le emissioni, come il confinamento in luogo chiuso delle attività di cura e delle attivita' su vagone ferroviero, la costante bagnotura delle superfici pavimentate, la copertura dei carrelli con tessuti adattabili per minimizzare al massimo l'esposizione ed il rischio di contatto con polveri, ogni mezzo di filtrazione e obbligatorio delle polveri al fronte di scarico, anche l'utilizzo di mezzi operativi e di trasporto delle più avanzate tecnologie di filtrazione e abbattimento di polveri e altri impurità, disponibili nel momento di avvio delle attività. L'interpretazione della prescrizione è stata posta mediante approssimazioni del modello previsionale di emissioni in Atmefens sviluppato tenendo conto delle azioni sopra descritte al fine di ridurre l'impatto dell'opera sull'ambiente circostante e per rispettare i limiti settoriali del D.Lgs. 155/2010 se meno i limiti quiesci dell'Ena.	OTTENUTA
111	Cambiari: sostituire la sigla del particolare PTS con il particolare PM, ed incrementare la durata della campagna di misura a 10 giorni al fine di ottenere una migliore rappresentatività riguardo le condizioni meteo della stagione. Per l'elaborazione dei punti di monitoraggio è necessario fare riferimento, per quanto possibile, a quanto previsto nel D.Lgs. 155/2010	La presente prescrizione è recepita ed integrata nel Progetto di Monitoraggio Ambientale, che è redatto in accordo sia alle dispense della specifica prescrizione sia al D.Lgs. 155/2010.	OTTENUTA
112	Cambiari: Aggiornare i documenti normativi e tecnici in relazione alla pubblicazione del D.Lgs. 155/2010	Le analisi condotta all'interno dello Studio di Impatto Ambientale e del Progetto di monitoraggio ambientale hanno tenuto conto dei riferimenti normativi indicati.	OTTENUTA
113	Cambiari: Collegare lo studio di prevedere del monitoraggio di cui al punto precedente nella stazione mobile a una stazione conforme a quanto previsto nell'Articolo III del D.Lgs. 155/2010 e comunque non distante da quella degli altri impianti in esercizio. Per quanto riguarda il campionamento del particolare PM la determinazione quantitativa dei metalli ionici deve essere effettuata con filtri elettrostatici da bassi valori di biasco.	La presente prescrizione è recepita ed integrata nel Progetto di Monitoraggio Ambientale, che è redatto in accordo sia alle richieste della specifica prescrizione sia al D.Lgs. 155/2010.	OTTENUTA
114	Sistema di monitoraggio: mettere a disposizione i dati prodotti sia come elaborati nelle forme di report automatico nel formato pdf, sia al massimo di dettaglio di informazioni fornite di tabella di database relazionale geografiche, tali da rendere facilmente e agevola la loro elaborazione e valutazione con gli strumenti informatici geografici.	Al fine di garantire l'acquisizione, la validazione, l'archiviazione e la gestione dei dati acquisiti durante l'esecuzione del monitoraggio ambientale, il progetto prevede l'adozione di un Sistema Informatico al grado di supportare non solamente tutte le esigenze, ma anche quelle di paesi come strumento di comunicazione e gestione da parte dei soggetti coinvolti nel a realizzazione del progetto.	OTTENUTA
115	Emissioni: utilizzare i fattori emissivi più aggiornati (quando disponibili), relativi ai mezzi effettivamente utilizzati e al massimo livello di dettaglio.	Il progetto di monitoraggio prevede l'utilizzo di mezzi su cui fattori di esposizione stanno l'uno aggiornati; allo stesso modo i dati di input del modello di simulazione prevedono i fattori di emissione più aggiornati (per Metri Euro) relativi ai mezzi coinvolti nella attività dei vari orari i dati gli sono contenuti nella documentazione clinica. PD0_C3C_TS3_0041 e PD0_C3C_TS3_0059 Quadro di riferimento Ambientale - Tomo 1	OTTENUTA nella preventiva fase progettuale
116	Emissione: calcolare che tutte le attività previste per la realizzazione dell'opera e i risultati stiano apposta in esclusione in modo da permettere una valutazione quantitativa dell'influenza sul totale delle emissioni.	Le elaborazioni dei dati di input ed i rispettivi risultati sono riportati nello Studio di Impatto Ambientale PD0_C3C_TS3_0041 Quadro di riferimento Ambientale - Tomo 1 e nella cartografia allegata al SIA.	OTTENUTA
117	Emissioni: prevedere valutazioni nuove - per quanto riguarda la descrizione delle emissioni - fu di loro congruenza per quanto riguarda le unità di misura adottate e dalle quali sia immediatamente verificabile il termine emissiva attribuito in ogni sito, non rivela parere (per esempio i tipo di veicoli, eccetera) uso di "traversino e binari".	Il capitulo dedicato alla comparsa Atmefens dello Studio di Impatto Ambientale (PD0_C3C_TS3_0017 Quadro di riferimento Ambientale - Tomo 2) contiene tabella di sintesi con unità di misura emisiva relativa alle emissioni connesse con le singole caratteristiche ed il sito delle realizzazioni totali.	OTTENUTA
118	Simulazione: negli itinerari viaggiano prodotti anche per la fase di "traverso e opere accessorie"; per la fase di "posta di transito e binari" da valutare in funzione della similitudine delle realizzazioni.	La prescrizione preventiva è recepita nell'ultimo modello preventivo dedicato alle emissioni in atmosfera di fase I (PD0_C3C_TS3_0059 Quadro di riferimento Ambientale - Tomo 2). Le emissioni delle fasi di "traverso e di realizzazione delle opere accessorie sono considerate alla fine di scarico e sono state tenute in considerazione le emissioni tratte dalla simulazione. È stato inoltre eseguita una linea della somma delle fasi di "posta di transito e binari" che ha evidenziato delle emissioni inferiori alle fasi di capillare simili.	OTTENUTA
119	Dati qualitativi: pedaggio sono forme di dati cartografici (digitati) in formato vettoriale e ridotti e ridotti a disponibilità gli impianti emittenti necessari alla realizzazione delle similitudini modellistiche da concepire con ARIPA.	È recepito nel nuovo modello preventivo dedicato alle emissioni in atmosfera (PD0_C3C_TS3_0051 Quadro di riferimento Ambientale - Tomo 2) a disposizione degli Eni.	NON OTTENUTA

Progetto Definitivo di 1 fase del nuovo collegamento Tortona - Lione, parco comune Italo francese, relativamente alle parti varie rispetto al Progetto preliminare come da Diblerno CIRE n. 57/2011

129	<p>Emissioni: nel progetto definitivo, in funzione di una valutazione delle variazioni relative loco le quali si intendono alleggerire le esigenze e della distribuzione del traffico nelle zone borse, dovranno essere effettuate come più realistico allo spostamento degli «lavoretti» e le emissioni corrispondenti vengono attribuiti alle entità spostate (esempio: 50% come sorgente finita) mentre alle aree di capienza.</p>	<p>Il progetto prevede che sia utilizzata esclusivamente la struttura locale della valle per abitazioni e le infrastrutture esistenti gli spostamenti delle stesse avvengono con i veicoli in equipaggi formate da diverse persone. Le emissioni legate agli spostamenti essa-lavoro sono state attribuite alle tristi caselle, modello tipo esigenza finita. Le emissioni dovute al transito dell'autostrada verso i cantieri di lavoro sono significativamente ridotte.</p>	OTTEMPERATA
130	<p>Emissioni: nel Progetto Definitivo non dovrà promettere di limitare le emissioni nell'ambito della politica nazionale, o può rappresentare possibile delle condizioni restringenti. Dovranno essere forniti, per ogni sorgente di emissioni e per ogni impianto, valori massimi ammissibili (caselli) per i diversi indirizzi di legge e, quindi questi risultati (Tutte le imposte dei primi anni di costruzione, corrispondenti massimi nelle aree esterne al cantiere; salvo informazioni diverse essere consultate dalle corrispondenti parti di accadimento).</p>	<p>È recepito nel nuovo modello preventivo dedicato alle emissioni in proposito PDZ_CIC_TSI_005? Quadro di riferimento Ambientale - Tasse 2 e cartografia allegata al SIA.</p>	PARZIALMENTE OTTEMPERATA
132	<p>Emissioni: del progetto definitivo dovranno essere prese:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mappe di concentrazione che rendono leggibili (concentrazione fornendo una mappa comprensibile degli spazi sulle sorgenze) relativa all'impatto cumulativo, sulla quale vengono indicati, per ogni impianto e ogni indirizzo, i punti corrispondenti alla massima concentrazione prevista, rendendo il progetto pronto a riceverne eventuali aggiornamenti, ogni impianto e ogni sorgente di emmissione, i massimi valori di concentrazione risultanti nella valutazione dell'impatto cumulativo secondo progetto, quelle ricaduti all'interno del perimetro di concentrazione, dai corrispondenti massimi nelle aree esterne al cantiere e dal veicolo, risultati pesanti e ancora disponibili, in cui queste informazioni dovranno essere eseguite dalla corrispondente politica di accadimento; - oltre alle mappe cartografiche, le mappe in formato vettore più o meno in griglia di calcolo del modello relativa a diversi indirizzi e ai relativi impianti derivanti dall'impiego dei soli attivisti legati all'esposizione in costruzione sia dell'impiego cumulativo; - i dati di output delle simulezioni sui modelli usati a livello di dettaglio orario e in forma di quadri; 	<p>È recepito nel nuovo modello preventivo dedicato alle emissioni in proposito contenuto nel Tasse 2 dello Studio di Impatto Ambientale.</p> <p>La cartografia contiene sia le mappe sia le tabella indicate.</p> <p>I dati di output delle simulezioni della componente autostrada saranno resisi a disposizione in un formato comune.</p>	PARZIALMENTE OTTEMPERATA
133	<p>Simulazione modellistica: in genere, si richiede che vengano resi a disposizione i dati di ingresso di tutti i dati per la realizzazione delle simulazioni (modelli fisici, analitici e metacognitivi) in un formato comune.</p>	<p>I dati di input delle simulezioni della componente autostrada saranno messi a disposizione in un formato comune.</p>	NON OTTEMPERATA
124	<p>Valutazione rischio: Il progetto definitivo dovrà essere corredato da una valutazione rischio, relativa alla sua dinamica, nella quale si descrivono le possibili aree di risciacquo in conseguenza della fluttuazione di fonti generali in occasione di un evento incidentale all'inizio del tracciato, soprattutto nel caso di erogazione di radiazioni dalle aree abitative.</p>	<p>Lo scenario è contenuto in un apposito documento allegato allo Studio di Impatto Ambientale.</p>	OTTEMPERATA In questa fase pregettistica
125	<p>Tumori e altre attività: durante la 1^a fase di progettazione definitiva dell'opera, specifici valori per la gestione di eventuali superamenti delle soglie di legge, comprendendo tali valori secondo le sezioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piani predisposti per la limitazione delle attività; - procedura per l'elaborazione di tali valori; - procedura per l'elaborazione dei livelli sonori massimi e necessari, nelle diverse condizioni di esercizio e di attività, identificando le singole responsabili e quantificando i periodi temporali in cui è previsto il superamento dei limiti di legge; - indicare le iberenze attive di riservatezza del nuovo fabbricato, di tipo organizzativo, comportamentale, fisico, sia sulla sorgente che sulla via di propagazione. 	<p>In funzione del cronoprogramma dei lavori, si stabilisce un percorso di gestione della crisi.</p> <p>Impatti e rischi (quali sono stati valutati nella base di modelli di simulazione dell'impatto acustico e di modelli di calcolo per le vibrazioni).</p> <p>RUMORE:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'attività porta fase di esercizio ha verificato la compatibilità delle emissioni, sostiene che i limiti previsti dai Piani di Classificazione Acustica dei Comuni di Susa e Bussoleto e così i limiti della fascia di pertinenza temporaria, raggiungendo per tutti i impianti uno sostanziale conformità. Per quanto riguarda la rete di cui si fa parte il tratto 300 Geodora, che costituisce ricchezza speciale al resto del DPCM 140/197, la rete è garantita dalle valutazioni di interventi diretti costituiti dalla sostituzione degli influssi con elemento maggiormente performante dal punto di vista acustico. I livelli di esposizione sono elevati al passaggio del camion, sono stati comunque poste all'impermeabilizzazione di terreni fangosi/benii più di 5 e 6,5 m, lungo la linea ferroviaria. 	OTTEMPERATA

240

Progetto Definitivo al fine del nuovo cor- Regolamento Turino - Lione, parte comune della franchigia, relativamente alle parti varie che rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CPE n. 37/2011

<ul style="list-style-type: none"> - stabilire i livelli di rumore ai riconoscere, a seguito delle azioni di cui al punto precedente, valutando l'eventuale e la durata di eventuali trasferimenti residui dei limiti; <p>Il - Gli operatori delle attività imprenditoriali - per la gestione dei superamenti residui - può disporre ufficialità di autorizzazione a escludere, ai sensi della normativa vigente, alcuno o più volumetri di impatto - scissione di cui al punto L, contenente una serie dei periodi in cui si può attendere il superamento dei limiti.</p> <p>III - Gli operatori delle attività per i servizi - nonché tutti gli imprenditori residenziali - possono in modo continuativo, integrare le istanze di autorizzazione in deroga con i seguenti approfondimenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - identificazione di tutti gli imprenditori che arrivano esposti riguardo alla qualità; - elaborazione dei livelli di rumore previsti e di eventuali danni all'ambiente degli ambienti abitativi (esposi, imprenditori); - nei casi in cui gli imprenditori presentino degli ambienti abitativi superiori le soglie di sostenibilità indicate nello schema RP 31; <p>prevedere di un progetto di intervento diretto sul mercato;</p> <ul style="list-style-type: none"> - il progetto di intervento deve contenere anche valutazioni dei benefici tecnici previsti dai costi complessi. <p>Tab. RP-31 Soglie di applicazione della gestione delle attività ponendone per criteri induttivi e logici</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2">Livelli massimi di intensità per le attività di cantiere, riferiti ad una qualsiasi ora, a: il limite dell'ambiente abitativo e il mercato - classe (Lc)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Trattori attivati (ore 06 - 22) (o) - carriolo rotante (ore 22 - 06)</td> <td>10 dB(A)^b</td> </tr> <tr> <td>40 dB(A)</td> <td>30 dB(A)^b</td> </tr> </tbody> </table> <p>r/c - rimu. risultanti: I Comuni disporranno autorizzazioni in deroga a condizioni che sia garantito il rispetto delle singole distanze consentibili per gli ambienti abitativi di cui allo schema RP-31. Nel caso stesso per i vari istituti diretti al risanamento, i Comuni rilascia l'autorizzazione in deroga - contenutamente all'approvazione dei progetti di intervento.</p> <p>V - Gli operatori imprenditoriali - qualora il superamento del limite di legge venga riscontrato in corso d'opera e non sia stato raggiunto nella valutazione di impatto negativo, si dovrà in ogni caso procedere con la valuta quanto indicato nei punti II, III, IV e V.</p>	Livelli massimi di intensità per le attività di cantiere, riferiti ad una qualsiasi ora, a: il limite dell'ambiente abitativo e il mercato - classe (Lc)		Trattori attivati (ore 06 - 22) (o) - carriolo rotante (ore 22 - 06)	10 dB(A) ^b	40 dB(A)	30 dB(A) ^b	<ul style="list-style-type: none"> Per la fase di cantiere, a seguito dell'analisi dello scenario operativo di una giornata "tipica" di lavorazioni, mediante valutazioni del criterio differenziale, è stato evidenziato lo difficile compatibilismo delle ampiezze previste con l'ambiente antropico circostante. Subiscono pertanto istanze di autorizzazione che dovranno essere sottoposte a monitoraggio imballo, come già previsto dal PDD_L3C_RSI_016: Piano di Monitoraggio Antropologico. Per gli interventi vela si riconoscono delle emissioni avvolgenti si veda le riferimenti alla prossimazione 55. Per la fase di cantiere in frazione San Giacomo, che costituisce risorse esigibili ai sensi del DPCM 14/1/1973, la scelta è garantita dalla realizzazione di interventi diretti soffitti/dalla sostituzione degli impianti con elenchi più ragionevoli per il piano di vita acustico. A tal proposito si intenderà che gli effetti sono regolati a livello di sevizie registrabili nell'area risalente superiori a quanto prescritto dalla normativa per questione di etichette: dunque l'intervento, che sarà anticipato già alla fine di esercizio, sarà ragionevolmente ridotto dalle stesse ampiezze. <p>VIBRAZIONI</p> <ul style="list-style-type: none"> Per la fase di cantiere i risultati del calcolo hanno evidenziato come, grazie all'adozione di sistemi antivibranti, si possa raggiungere una duttilità compagabile con i limiti previsti dalla norma RENCI-31 riferimento. Per quanto riguarda le ricerche più precise sulla linea, pesi a uno spazio di circa 30 m della stessa, in fase di progetto esecutivo si dovrà approntare il grado di conoscenza di trasmissione delle vibrazioni attraverso il terreno, trattate apposite risorse accademiche, esse lo scopo di ottimizzare la funzione di trasferimento (dalle vibrazioni attraverso il terreno) e, di conseguenza, ridurre le eventuali effluenze progettuali che si intenderanno necessarie. <p>L'applicazione del modello di calcolo fa apparire la necessità delle pose di monitoraggio antivibrante sotto telai per attenuare le vibrazioni derivanti dal passaggio dei camion sulla linea ad alta velocità, in particolare per quelli mischi, aggiornamento imparato.</p> Per la fase di cantiere si evidenziano situazioni compatibili con i valori di sostenibilità previsti dalla norma tecnica di riferimento. Nel caso di sviluppi di demolizione che prevedono l'utilizzo di macchine demolitive, e che per tale motivo si configurano in lieve maggiormente dannose, è stato individuato uno spettro critico di riferimento per i macchinari che saranno utilizzati, riferita garantisce il rispetto dei limiti. <p>Sarà obbligo lo spettro di riferimento per la coltiva di demolizione con manifatture che alla migliore allestimento possibile per le eventuali sorgenti disturbi e a un'attiva logistica delle iniziative per evitare contemporanea "disturbio".</p>
Livelli massimi di intensità per le attività di cantiere, riferiti ad una qualsiasi ora, a: il limite dell'ambiente abitativo e il mercato - classe (Lc)							
Trattori attivati (ore 06 - 22) (o) - carriolo rotante (ore 22 - 06)	10 dB(A) ^b						
40 dB(A)	30 dB(A) ^b						

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune italo/francese, relativamente alle parti varie rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPE n. 37/2011

<p>126</p> 	<p>Ciastone (fiume) Il progetto definitivo venga costituito da uno specifico piano programma inerente la gestione dei rifiuti prodotti sia in fase di idenominazione, sia in fase di esecuzione della tratta ferroviaria. In particolare tale piano programma dovrà contenere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la lista dei quantitativi di rifiuti speciali e speciali pericolosi, prodotti nei comuni, nelle aree di lavoro ed industriali, nei campi foreste, nei siti di deposito provvisori, nelle aree di favoreggiamento, nei canali di esfiltrazione della stazione intermodale di Susa, ecc.; - la caratterizzazione dei materiali rifiuti, elementi per tipologia, con indicazione dello specifico codice CER; - i quantitativi di rifiuti suscettibili di un utilizzo direttamente nella realizzazione dell'opera; - i quantitativi di rifiuti destinati al riciclo e l'individuazione degli adattamenti tecnici cui conformi; - i quantitativi di rifiuti destinati al trattamento o/o allo smaltimento finale e l'individuazione degli impianti avvenuti idonee constitutività e capacità collaudate, presso cui effettuare i conferimenti; - l'individuazione, nel rispetto delle preferenze e degli accertamenti previsti dal D.Lgs. 152 e s.m.e., nei siti destinati a cantieri e a depositi provvisorio, delle modalità di bloccaggio e di gestione dei rifiuti ivi prodotti e/o conferiti. 	<p>Le misure riguardanti la gestione dei rifiuti vengono integrare nel sistema di gestione ambientale, nell'ambito di una specifica procedura operativa, dove sono descritte le azioni da adottare dalla gestione del rifiuto, alla fine di smottaggio, fino all'utilizzo finale.</p> <p>Per i rifiuti è stata quindi redatta una specifica procedura operativa a livello di PD che così incida il minimo vincolante per l'appaltatore che dovrà redigere il progetto esecutivo prima della realizzazione dell'opera. Poiché la definizione di tali aspetti può essere soggetta a revisioni di scorrto da parte dell'appaltatore nel pieno rispetto delle normative e del miglior conformità e ricilizio del rifiuto il documento dovrà in ogni caso essere aggiornato e definito esclusivamente in tal senso.</p> <p>Si rimanda per dettagli all'elenco PDU/CIPE/T33_MIG: Indirizzi preliminari per la definizione, in base di PG, dei mezzi ed azioni ambientali da adottare.</p>	<p>NON OTTEMPERATA</p>
<p>137</p> 	<p>Cantare di Clares - Sestriere acque del sito Val Clares: si richiede che la misura sia scatenata dal comune di Clares, che viene privata di un singolare di unico elemento, viene realizzata con metodologie tecniche di Ingegnere normativa, il fine di evitare un'eccessiva infiltrazione del caos d'acqua. Dovrebbe essere organizzata e se guadagni spazi, anche in considerazione del fatto che nello Ingegnere è stato considerato solo l'avvenire alluvionale del 2004 e non quello del 2010;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interferenze di carico idrogeologico, con particolare riferimento alle sorgenti d. Poce Vecchio e alla discesa in normativa del Torrente Clares (anche in termini di legge, durata e linea di risalto ca. 10-20/30m); - aspetti ambientali relativi ai nuovi di controllo del piastrelle di carico e relativa mitigazione degli impatti. 	<p>Per quanto concerne la sistemazione idraulica del torrente Clares è stata valutata la possibilità di operare interventi di ingegneria normativa; questi però un limite nell'applicazione delle stesse connesso all'attuale regime normativo del caos d'acqua ed alla necessità di contenimento della fonte di erosione dello stesso e di regolazione idrogeologica. Essendo poi necessario che deve riveduta subita esseri già oggetto di intervento di sistemazione idraulica all'interno in corso a cura di Consorzio Parco Alto Val Sessera - Comune di Giuggiole, il progetto «definitivo» ha integrato e compilato queste modificazioni a completezza delle previous opere.</p> <p>In particolare l'intervento attualmente in corso prevede, in particolare sul lato sinistro interessato dalla Ceramica di Verrès, la realizzazione di spande in mattoni con pendente 1:1; tale intervento, una possibile riduzione la perdita di spazio, è quindi prolungato ed esteso a monte a protezione dell'area di piastrelle della comunita in fonte del fiume e del canale in area di espansione.</p> <p>L'imbocco della galleria non interfaccia direttamente con l'impianto di fradivacile del Clares in cui si trova la sorgente Poce Vecchio, poiché il sito è posizionato ed atta questo superiore rispetto ai terreni di natura più resistente tempestiva.</p>	<p>OTTENUTA</p>
<p>138</p> 	<p>Cantare Offerta - Creare un percorso meglio gli aspetti della deviazione del canale di Colleimette, che interessa cioè con l'impegno ovvero del tunnel dell'Offerta ed il suo percorso delle fasi di costruzione. Deve essere meglio specificato in fonte di approvvigionamento di acqua indesiderata.</p>	<p>L'imbocco d'acqua del Tunnel di manutenzione risulta inizialmente con l'uscita sede del Casale Colleimette, un canale antico che ha origine dalla Dora a Susa e convegna la acqua nell'ampio bacino della Secca Gaggio e Colleimette. La portata massima del canale è di 12 m³/s. Nel tratto intertempo come a mezzo costa circa 15 m sopra il piano campagna.</p> <p>Al fine di compiere i tempi di realizzazione delle opere di impegno e quindi dell'incarico esecuzione, a seguito di confronto con il gestore si è deciso di lasciare in piede l'escursione del canale per una durata di circa 6 mesi. Durante gli stessi vengono realizzate le opere di imbocco delle due sponde dell'intercavatura e viene realizzato il arco di deviazione definitivo del canale per una lunghezza di circa 200 m (pari alla lunghezza di sede dimessa), mantenendo le quote di scorrimento attuale.</p> <p>La nuova sede è aperta verso la piana di circa 12 m rispetto alla perdita attuale; tale spostamento consente, oltre all'evitamento in contemporanea delle opere di impegno e della sede deviata del canale, la realizzazione in fase finale del versante, con rigenerazione dello stesso e mantenimento dei percorsi epigeo (uso podestico, passeggio, MTB).</p> <p>Il passaggio sulla MTL è realizzato con un arco inferiore in c.a. di circa 75 m che sostituisce la nuova sede del canale, sia la violenza di collegamento del piastrelle di imbocco con il parco ferroviario.</p> <p>Le opere per la deviazione del canale sono temporaneamente pratica all'avvio del cantiere di realizzazione della nuova strada del tunnel di manutenzione.</p> <p>La Secca preparata di appoggio/riempimento per l'acqua indesiderata di questo canale è comparsa da un pozzo</p>	<p>PARTIALMENTE OTTEMPERATA</p>

R
242

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune italo-francese, relativamente alle parti variane rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPE n. 37/2011

		L'incidenza a questa preoccupazione è innanzitutto allo sviluppo del progetto definitivo relativo alla fase 2.	NON APPLICABILE in questa fase
129	Ostacolo Ext - Chiesa San Michele: verificare l'intolleranza tra l'idrografia superficiale e l'origine di produzione del vascello in progetto. Indicare all'autorità del cantiere la localizzazione e le geometrie delle variazioni di struttura e strumento spaziale degli impianti pericolosi.		
130	Salute Pubblica: approfondire gli aspetti relativi alla salute pubblica secondo i modelli accreditati dalla VIS (Valutazione d'impatto Sanitario).	<p>Nella revisione dello Studio di Impatto Ambientale il tema della salute pubblica è stato appena盆地 in relazione alle varianti di progetto che hanno radicalmente mutato lo scenario del PIA sulla base del quale si sono state espresse le preoccupazioni.</p> <p>Di particolare rilevanza, anche in tema di salute pubblica, sono risultate sia le scelte del tracciato (con scissione della realizzazione dell'opera dell'Orbassano in fase 1) che quello del trasporto a mezzo ferrovia del materiale di scavo, con complesso scorrimento del sili di deposito, drastica riduzione dell'impegno di mezzi in genere e delle relative emissioni di angolanti da traffico. La caratterizzazione così estremamente degli studi ed analisi di PD2 è stata inoltre progettata in ambienti parlati, sia per la monitorizzazione di marina (nudi trasportatori chiavi) che per le lavorazioni (imparziali) che per lo spaccaggio temporaneo del marina stesso in cumuli coperti.</p> <p>La liberalizzazione del territorio interessato dai lavori (tracciato) abbina a quella della "segretazione" dei lavori e maggiore velocità omologa (polivalente, rispetto a - versatilità e rumore) dell'ambiente esterno nonché l'adeguazione di alcune "spese d'uso" quali una porzione dell'Agripurca, conducono pertanto a scarsi, sotto il profilo dei fattori di rischio andati dal segnale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - minimo rispetto allo stato attuale per tutte le zone non oggetto di attività di costruzione in fase 1; - necessarie o nelle risorse alla durata attuale per tutte le altre aree oggetto di interventi in fase 1; si attua in particolare della piazza di Susa per la quale viene prevista una VIS di tipo antecipato da impostare sulla base del nuovo scenario e che include tutte le azioni di verifica incluse nel progetto di monitoraggio ambientale (PD2_C3C_TS3_0160: Piano di controllo su banchi) - ragionevoli nell'intervallo delle stesse in fase di operazione per il minimo trasferimento di quote di trasporto della strada alla ferrovia. <p>Nell'attico della VIS questi punti portano essere in piena consonanza connessa alla piazza di Susa, secondo un criterio di esaltare vantaggi legati sul nuovo scenario amministrativo.</p> <p>Perché l'aspetto di scarsa o nulla rilevanza sulla condizione ambientale (riservatezza dell'elemento progettato sul dato di base e l'impaginazione della VIS relativa al nuovo scenario - elaborato PD2_C3C_TS3_0160: Casi di progetto significativi ai fini della VIS) si fonda sul presupposto che tutte le indicazioni tecnologiche e procedurali contenute negli elaborati progettuali o di gestione ambientale dei cantieri facenti parte della progettazione definitiva «engano inegualmente e acappono sempre e rispettano da parte degli operatori dell'opera, sarà propria la norma del monitoraggio ambientale a costituire l'elemento in grado di fornire le maggiori garanzie di rispetto dei preventivi». Le analisi di rispetto ambientale (copiate di quello ambientale in tema di salute pubblica) presentano inoltre tutte le valutazioni di impatto sanitario sia sui condizionatori aggiornati in base ai pre-stocchi dei disponibili da stato attuale disponibili da fonte pubblica (ASL, Regione Piemonte).</p>	OTTIMIPERATA

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino – Lione, parte costituita dalla francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPB n. 37/2011

	<p>Circostante idrica ed iniezione trattamento (permeabilità eccedentaria): dovrà essere effettuato un rilevamento primario di detaggio (risalente alla caratterizzazione dei segnali di iniezione) sui principali che potrebbero ricevere segnali d'iniezione d'acqua, attraverso un'ampia rete del fondo che potrebbe in corrispondenza alla proiezione in superficie del tunnel. Tale approssimazione da un lato è necessaria per valutare quali singoli permeabili subiscono un «<i>risveglio</i>» quando si inietta d'acqua stessa, dall'altro permette di determinare con più dettaglio le caratteristiche qualitative delle varie falangi che si incontrano lungo gli scavi, ed integrare della stessa idrogeologica i segnali ritratti strutturali ai fini dell'appoggio geotecnico idrogeologico del costrutto maggiorenne iniezioni d'iniezioni (ad esempio: Gagliora - come già richiesto nell'ambito della procedura riferita al tunnello della Maddalena, Moncucco e Viale Novara) e essere disponibili per la durata di tutta la costruzione di livello, clandestinità e temperatura.</p>	<p>Con riferimento all'area percorsa di studio (fig. 1) durante questa fase progettuale sono stati eseguiti rilevamenti geologici, strutturali e idrogeologici di dettaglio che hanno permesso di caratterizzare ancora più nel dettaglio i settori che sono già stati indicati come riferiti da un piano di viaja dell'esistenza di diverse zone di fuga, di fratturazione o cerniere, che possono avere un ruolo importante nella risoluzione idrica sotterranea. Allo stesso modo i segnali di indagine geotecnica (strutturali e geofisici, poro aperto, nera) alla caratterizzazione idrogeologica e riconducimento dell'importante processo (permeabilità discontinua).</p> <p>Il monitoraggio della risorsa idrica sotterranea e di superficie fa uso e misurazione LTF, invece, già forniti elementi importanti per la caratterizzazione dei primi di risorgivagamento torino (regime dello porto, Specie di cimento d'alimentazione) presenti all'interno di un corridoio di circa il due di ampiezza a livello del tracciato delle opere.</p> <p>L'elenco dei due rilevati, quindi ha permesso di definire le variazioni di galleria e gli impatti in superficie. Non sono rilevate, nel corso dello studio condotta di particolare criticità. Dovunque siano state prese misure di mitigazione del rischio (p. es. impermeabilizzazione dell'invadere delle gallerie portate lo invadere in cui la pressione idrostatica è inferiore a 10 bar, equivalente a 100 m di barometro idrostatico) visto ad analizzare la probabilità di rischio. Inoltre per i pozzi acque strategici da un punto di vista dell'approvvigionamento idrico possibile vengono proposti metodi di monitoraggio in routine (nf PD2-C3B-TS1-0005-6-PA-NOT, PD2-C3B-TS1-0009-ND).</p>	OTTENUTA
	<p>Risorse idriche a confronto di integrazione di quanto richiesto al progetto: in punto di riferimento, poi due anni idrologici, un campionamento quadriennale delle acque sorgive lungo il tracciato per la determinazione degli itinerari idrogeologici della molecola dell'acqua (C80, D), contemporaneamente e per lo stesso tempo, lungo l'asse del tracciato diversi anni esigenze idrogeologiche stagionali (meteo-temperatura) e diversi differenti compatti tra i 500 e i 1300 m.s.m. in corrispondenza delle quali specifiche risposte idrogeologiche sono indicate, secondo le specifiche valutazioni geologiche previste dall'Agenzia imprenditoriale per l'Energia, Acqua e Infrastrutture Univas (AIEA) (Torino, Asti) per i tratti di C80 e D, e definiti da un confronto fra le due spese idrogeologiche (meteo-misurazione lecole) e a) il gradiente dell'130 in relazione alla quota (quoziente media di elevazione). Nel corso dell'esecuzione dell'opera le principali venute d'acqua in galleria dovranno essere campionate per la caratterizzazione isotopica (C, 80, D). Tra approssimativamente 6 mesi si percorre il cammino ricoperto dalla linea di rilevamento delle principali sorgenti lungo le due direzioni di percorrenza con relativa precisione (6 km) e quindi in galleria con il proprio cinturino di raccolto.</p>	<p>Il monitoraggio delle risorse idriche della bassa Valle Stura condotto da LTF a partire dal 2009, tuttora in corso, include, inclusi gli analisi di migliaia sui campioni di acqua sotterranea i parametri C80 e D. Il risultato acquisito nel corso di questi due anni di analisi mostrano che i valori che risultano essere le soglie di rispondere sono di tipo superfciale e sono alimentati dalle precipitazioni meteoriche.</p> <p>In ottenerne alle presenti prescrizioni e previsto un monitoraggio ambientale ogni anno per le misure di C80 e D nelle acque sotterranea della cava di due anni idrologici (ottobre - dicembre).</p> <p>Il PWA della risorsa idrica estremamente prevedibile in considerazione i risultati delle misure dei campioni prelevati per la definizione della retta meteorologica locale definita per il PWA del bacino idrografico della Rapido/Orba, che sono lo stesso effettuato presso le stazioni idrogeologiche considerate zona di massima risposta, sufficiente a caratterizzare l'area area di progetto della NTT, queste saranno integrate con riferimenti dati da altre stazioni di rilevamento localizzate nella bassa Valle Stura.</p> <p>Inoltre le tre stazioni acque idrogeologiche installate al fine delle analisi isotopiche delle acque prelevate per il controllo applicativo della Maddalena risultano essere significative anche per il Tunnel di Done, (Ref. PD2-C3B-TS1-0009-NOT).</p>	OTTENUTA
			245

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune valle francese, relativamente alle parti varie: rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011

<p>133</p>	<p>Riserva idrogeologica: per già esistente interezi la permeabilità permanente, e quindi riguardanti la circolazione idrica nel mezzo portante, dovranno essere effettuate valutazioni posturali sulle interferenze dell'opera nel suo complesso (non solo i tratti in galleria) con l'ambiente della collina delle Saline, considerando le difficoltà che si dovranno presentare tali entità, in questo caso, potrebbero essere concreti, nella zona di fondovalle Mura/valle Mura/valle delle Saline, dal Pojar, dal cosiddetto "fatto d'oggi" ovvero lo sbarcamento del materiale dell'opera nelle acque sotterranee che potrebbe creare un'invasione (o quantificare) della falda a monte e un conseguente abbassamento (da quantificare) a valle dell'opera. In particolare nelle valli del Chame, del Cenisio e nelle praterie di Susa e di Chiesa dovranno essere effettuate una caratterizzazione idrogeologica ed idrogeologico del risparmio delle acque (no al seppiatore (poesia), parco, sondaggio) ed dei flussi di generazione (fatto d'oggi sopra descritto che via probabilmente potrebbe interessare la val Cenisio e la prateria di Chiesa dove essendo inoltre effettuata una modellizzazione idrogeologica che a partire dalle previste riduzioni di sfruttamento sull'intera lunghezza dell'opera nei confronti del risorgivo idrogeologico a questo riguardo dovrebbe essere aumentato il numero dei sondaggi appurando che non a modello nell'opera in tempo idrogeologico. Tutti i sondaggi dovranno raggiungere al solstizio ricevuto dove possibile la lunghezza dell'acqua in superficie);</p>	<p>È invece di piacere che in qualsiasi modo sono necessarie delle realizzazioni dell'opera come stai oggetto di studi idrogeologici dettagliati, compresi quindi gli studi idrogeologici dei settori della Val Chame (in relazione soprattutto alla possibile alluvionazione dalla falda di val-saline delle sorgenti ad uso idropotabile del Comune di Giuglione), della Val Cenisio, in relazione alle interferenze sulla Dora di fondovalle – citato riga, e parte sottose di esaurire della Piana di Susa, soprattutto in relazione alla valle della Val Chame (n.c. PD2-C3B-TS3-009-NOT).</p> <p>Per quanto riguarda il settore della Val Chame è stato realizzato un modello numerico sulla base dei dati disponibili (n.c. PD2-C3B-TS3-002-L-NOT).</p> <p>I risultati degli studi sono evidenziazione condizioni di particolare criticità. Per quanto riguarda la Val Chame si escludono condizioni di interferenza dai lavori previsti con la falda del tributario del T. Chame: la valutazione minima dell'effetto d'oggi in Val Chame ha evidenziato come tale fenomeno, pur non rilevandolo, risulti sempre attualmente all'interno dell'intervallo di variazione normale del livello (rispetto all'insorgito di fondovalle Chame). Gli impatti sulla falda della Piana di Susa sono nulli o generalmente basati in funzione della fonte sorgiva della falda francese, al corrispondente del genere di studio (da circa 30 m a Susa a circa 17 m verso Besseigne).</p> <p>Dati simili sono comunque riferiti alla gola (fig. 1).</p>	<p>NON OTTEMPERATA</p>
<p>134</p>	<p>Interventi in galleria del transversale dell'opera ad improprio. Per i cui ormai a più elevato rischio di interferenza dovranno essere redatti specifici piani di emergenza che individuino delle fonti di approvvigionamento alternativo e prioritario, prevedendo la facilità tecnica amministrativa degli interventi di riduzione e la relativa accertabilità ambientale.</p>	<p>Come già precisato in Ricerca alla presentazione a 40/a la definizione dei rischi accesi è stata rifatta sulla base dei nuovi dati acquisiti durante queste fasi di preparazione. Per i quali si è appropiato uno schema strategico. Nonostante l'analisi del rischio e l'utilizzo di metodi comuni si è seguito adottando riscontro un'intervista significativa (nella opere e in riserva), sono state così definite proposte dei piani di emergenza che prevedono diverse alternative di approvvigionamento eventualmente da realizzate in corso d'opera. Tali interventi sono stati definiti sulla scorta dei dati dei gestori delle tangenti studiate. (n.c. PD2-C3B-TS3-009-NOT)</p>	<p>NON OTTEMPERATA per mancanza dei piani di emergenza</p>
<p>135</p>	<p>VALUTAZIONE DI INCIDENZA SIC/ZPS Area di deposito Campliupo. Rivedere la sistemazione dello smacco nel sito:</p> <ul style="list-style-type: none"> - utilizzarlo come momento il perimetro delimitato dalla Tav. 5 della Valutazione d'Incidenza, qui rivedendo il limite estremo dello stesso al fine di evitare di appurare il deposito di legni sui versanti rocciosi ripreso a Sud della valle, indicato dalla medesima carta come area occupata da habitat a Vescicaria (insieme 2). - presentare un progetto dettagliato e condiviso sull'obiettivo di apertura del SIC, per il ripristino e il recupero dell'area di deposito, rispetto al quale sono necessarie (tra le fasi di) Scavonatura e riempimento. 	<p>Il sito di Campliupo non è più previsto per la messa a disposizione del massone di smacco.</p>	<p>NON APPLICABILE in quanto non rientra più nei siti di deposito</p>
<p>136</p>	<p>VALUTAZIONE DI INCIDENZA SIC/ZPS Alternativa e non di diritto pregettuali: rendere funzionale di ulteriori incidenti avvenute su habitat e specie native del SIC (T 110027 e T 110028) che non siano già state affrontate nella SIC. L'obiettivo pressoché la stessa forse dell'territoria, certi anni di eventuali modif. che relativa al traçageo (scorrimento), all'ubicazione e all'organizzazione delle reti di canicane e di deposito degli animali.</p>	<p>Le modifiche introdotte nel progetto definitivo con il finegap dell'opera e con la scelta dei tronchi e mezzi di rottura hanno sostanzialmente ridotto le pressioni indotte sul SIC così come già studiate e valutate in fase preliminare. In particolare, il sito di Campliupo non è più previsto per la messa a disposizione del massone di smacco trovandosi inidoneo soprattutto agli habitat e specie native del SIC (T 110027 (Boschaglia Tasse di Giuglione) le modif. progettuali riguardano solo il fabbricato della centrale di ventilazione e la sua accettabilità non modificando il quadro di tutela studiato in fase di progetto preliminare.</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
<p>137</p>	<p>Tutela specie invasionali: presentare un piano di monitoraggio minimo di 10 spoglie di chipinghi al fine di verificare i reali effetti delle invasionali e del numero delle popolazioni presenti nell'area.</p>	<p>Nell'ambito del PMA è stato redatto un piano di monitoraggio sulla Chiesa/penombra (Elaborazione PD2-C3C-TS3-0140).</p>	<p>OTTEMPERATA</p>