

MINISTERO DEL
Lavoro
Ambiente
e
Territorio

Piemonte, la Concessionaria SITAF quale società di gestione della A32 e Enti territoriali di tutela Ambientale e Archeologica, comprendendo nel progetto anche il dettaglio delle dismissioni e rinaturalizzazioni

- Prevedere lo sviluppo del progetto di uno svincolo autostradale di Chiomonte aperto al traffico ordinario successivamente al completamento delle attività di cantiere. Tale progetto dovrà essere sottoposto a procedura di VIA e dovrà pertanto contenere elaborati grafici a livello definitivo, lo studio di impatto ambientale e gli eventuali studi specialistici, necessari per valutare l'assetto funzionale dello svincolo stesso, la sua connessione con la viabilità ordinaria e la relativa compatibilità ambientale. I suddetti elaborati dovranno essere trasmessi in tempo utile al fine di consentire il perfezionamento della procedura di VIA prima dell'approvazione del progetto definitivo dell'intera opera.
 - La realizzazione dello svincolo, sia nella configurazione provvisoria che nella eventuale configurazione autostradale definitiva, avvenga a totale carico del Proponente sia per la fase di costruzione, che di manutenzione e successiva dismissione e rinaturalizzazione.
8. Produrre apposito documento di dettaglio dell'analisi di rischio delle attività di cantiere, con riferimento particolare alle attività di scavo delle gallerie, relativo a :
- Rischio di aumento del plafond di radioattività,
 - Rischio di aumento concentrazione gas Radon,
 - Rischio di intercettamento di rocce amiantifere,
 - Rischio di intercettazione di acque calde

Articolandolo nelle tre fasi di successive di :

- Gestione dell'emergenza (con particolare riferimento all'impatto sugli addetti)
 - Gestione dell'emergenza relativamente all'ambiente esterno (contenimento e trasporto, comprensivo dell'analisi dei percorsi)
 - Gestione dell'esercizio, con particolare riferimento agli impianti definitivi delle acque (termali o non), che possano contenere, anche in esercizio, gas Radon, fanghi o fibre di amianto, unificando le indicazioni di cui al Piano di sicurezza e Coordinamento, su stoccaggio, smaltimento e conferimento in discarica dei fanghi, e modalità di smaltimento, in esercizio, delle acque, compresa le vasche di gorgogliamento per la dispersione del gas Radon.
9. Relativamente alla dispersione di fibre di amianto un efficace controllo delle attività potrà essere ottenuta attraverso una rete di punti in prossimità del cantiere (immediato perimetro esterno) e al suo interno in postazioni strategiche (stoccaggio marino, uscita galleria, frantoio, ecc.) con frequenza di campionamento giornaliera e letture in tempo reale (MOCF 24 ore; SEM 48 ore). Si precisa che i monitoraggi dell'aria, in ambienti di vita, dovranno essere effettuati in Microscopia Elettronica a Scansione, in coerenza con le indicazioni dell'OMS che propone un valore di riferimento di 1 f/l di amianto determinata in SEM.

Il progetto definitivo inoltre deve:

10. Recepire e sviluppare le compensazioni ambientali, storico-architettoniche ed archeologiche, così come proposti nello Studio di Impatto Ambientale come aggiornato e integrarli alla luce delle presenti prescrizioni; nel caso di interventi di ingegneria naturalistica garantire inoltre la manutenzione per almeno 5 anni, valorizzando le scelte di sviluppo sostenibile già effettuate dalle comunità locali secondo quanto previsto nell'Atto Aggiuntivo dell'Intesa Stato-Regione Piemonte e nel Piano Strategico della Provincia di Torino per la valorizzazione delle scelte di sviluppo sostenibile già effettuate dalle comunità locali ed il completamento dell'adeguamento del nodo ferroviario di Torino;

11. Attuare tutte le indicazioni volte al contenimento degli impatti e contenute nel presente quadro prescrittivo ai punti 1, 8, 14, 16, 18, 19, 45, 49, 50, 54
12. Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative sia alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione che alla conduzione delle attività di cantiere;
13. In coerenza con le finalità della legge regionale n. 4/2011 indicare proposte e linee guida per la sistemazione delle maestranze nella ricettività locale valutandone i possibili costi (alla luce delle somme stanziare) e possibili soluzioni. Prevedendo scelte, condivise con le amministrazioni locali, per l'individuazione di soluzioni insediative per il personale occupato nelle diverse fasi di cantiere così come per l'insediamento su aree di nuovo impianto di attività produttive, non strettamente connesse con l'attività di cantiere, ma indotte dalle stesse, al fine di contenere eventuali fenomeni collaterali di incremento delle nuove previsioni urbanistiche sia nei Comuni interessati dall'opera che in quelli contermini;
14. È necessario che i cantieri, gli impianti e le aree di lavorazione e gestione del materiale di scavo vengano progettati a livello definitivo come vere e proprie opere, individuando soluzioni tecnologiche anche innovative volte al contenimento ed alla mitigazione degli impatti da essi generati, ciò orientandosi verso scelte che tendano ad isolare completamente dall'ambiente esterno le loro componenti impiantistiche soprattutto per quanto attiene alla produzione di emissioni inquinanti e di rumore; il progetto definitivo dovrà inoltre contenere un completo quadro organizzativo che per ogni cantiere individui quanto necessario all'alloggiamento delle maestranze nella valle ed ai loro spostamenti;
15. Venga garantita adeguata soluzione, da concertare con l'Amministrazione comunale di Susa, al problema del trasporto pubblico durante l'interruzione di non breve durata per i lavori di adeguamento della linea ferroviaria storica Susa-Torino (il servizio si rivolge ad un rilevante numero di utenti valutabili in 800 unità ogni giorno).

In relazione alle Componenti Ambientali si dovrà:

16. Approfondire e sviluppare il rilevamento e la valutazione della qualità dell'aria sul territorio con particolare riferimento ai comuni in cui è maggiore il rischio di inquinamento da materiali asbestiformi e/o radioattivi e/o di emissione di gas radon, predisponendo uno studio anemologico di dettaglio relativo alle caratteristiche particolari di tali aree, al fine di definire ulteriori specifiche misure mitigative per evitare superamenti, imputabili alle emissioni di polveri e degli altri principali inquinanti dovute alle attività di cantiere, dei limiti previsti dalla normativa vigente o definiti in sede di piano di monitoraggio ambientale sia per la popolazione che per quanto riguarda la protezione di vegetazione, flora e fauna ed ecosistemi.
17. Effettuare, con riferimento al Decreto Legislativo n. 230/1995 e successive modifiche (Capo III-bis), prima e durante le operazioni di scavo, un monitoraggio sulla radioattività derivante dalla presenza di radionuclidi naturali e in particolare dalla presenza di radon sia all'interno che all'esterno delle gallerie in costruzione indicando:
- i livelli di riferimento o 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 m⁻³, a maggiore garanzia delle condizioni di sicurezza dei lavoratori);
 - l'effettuazione di misure integrate di concentrazione di attività di radon in aria per un congruo periodo di tempo (mesi) anche con rivelatori di tipo passivo, utilizzando anche metodologie di misura mediante tecniche di spettrometria gamma (per la verifica della presenza di sostanze radioattive naturali) e inserendo nell'elenco dei radionuclidi da determinare oltre ai radionuclidi naturali anche i principali radionuclidi artificiali.

18. Aggiornare l'analisi della qualità dell'aria, tramite valutazione degli inquinanti atmosferici derivanti dall'inserimento del nuovo input emissivo, approfondendo le simulazioni modellistiche riferite ai parametri temporali presenti nei relativi valori limite, utilizzando i valori limite già previsti dalla normativa che entreranno in vigore durante il periodo di esercizio dell'opera. Qualora si profilassero, nei vari scenari temporali previsti, condizioni della qualità dell'aria incompatibili con il quadro normativo di riferimento, dovranno essere indicate le azioni correttive o compensative atte a garantire il rispetto dei limiti indicati dalla normativa. Le azioni correttive/compensative individuate dovranno trovare adeguato riscontro nel quadro economico dell'opera;
19. Stipulare un Protocollo Operativo tra Regione Piemonte, Provincia di Torino, ARPA Piemonte ed Enti Locali interessati che, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine previsti dall'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE, contenga i provvedimenti efficaci per limitare e se necessario sospendere le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva, siano superati. Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti territoriali e del GESTORE, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio afferente alla Nuova Linea (in fase di cantiere come in esercizio), evidenzia il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della Direttiva. I superamenti saranno riferiti alla misurazione di un sistema di centraline dedicate i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del GESTORE. Le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite da ARPA Piemonte la quale informa sui superamenti e avvia le procedure, sulla base di quanto stabilito all'interno del Protocollo, per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni.
20. Approfondire il grado di conoscenza dell'assetto idrogeologico di dettaglio nei settori dove sono state individuate le principali situazioni di criticità, in particolare, in relazione alle preoccupazioni espresse circa le interferenze che lo scavo delle gallerie potrebbe avere su un'area di frana nella zona della Piana delle Chiuse (frana Margara) e nelle aree interessate da fenomeni di DGPV (area a monte di Vaie), si sottolinea la necessità di prevedere approfondimenti delle indagini geognostiche in tali aree e di effettuare un'attività di "monitoraggio in continuo pluriennale" prima dell'esecuzione dei lavori.
21. Predisporre nel progetto definitivo un piano accurato di indagini geognostiche al fine di studiare i possibili accorgimenti progettuali da mettere in atto in fase esecutiva per la realizzazione delle gallerie senza alterare lo stato di equilibrio idrogeologico preesistente;
22. Prevedere, per i tratti ricadenti in zone di faglia e/o di intensa fratturazione, la possibilità di utilizzare sezioni di avanzamento con interventi mirati a conseguire l'impermeabilizzazione delle gallerie (Tunnel di Base e Orsiera), attraverso sondaggi sub-orizzontali in avanzamento al fronte di scavo, per la definizione delle caratteristiche geomeccaniche e idrogeologiche, delle fasce di fratturazioni e delle venute d'acqua.
23. Approfondire lo studio idraulico, in modo da definire e dimensionare le relative opere di sistemazione idraulica, sottoponendole a specifico parere dell'Adb del Po, soprattutto per la verifica metodologica delle ipotesi di moto uniforme in taluni casi non ammesse dalla Autorità di Bacino stessa negli studi di compatibilità idraulica (vedi Direttiva approvata con deliberazione del CI n.2 dell'11/05/1999, aggiornata con deliberazione del CI n.10 del 05/04/2006).
24. Verificare che le opere provvisorie e le attività di cantiere non alterino in maniera significativa e permanente gli ecosistemi fluviali; gli eventuali fenomeni transitori di alterazione delle condizioni idrobiologiche dovranno essere oggetto di monitoraggio e dovranno essere mitigate nel corso della realizzazione dell'opera; Il monitoraggio dovrà essere esteso anche alla fase post-operam, al fine di consentire la verifica degli effetti quali-quantitativi sulla componente idrica derivanti dalle opere di mitigazione proposte ed apportare eventuali correttivi;

25. Realizzare un monitoraggio dei movimenti di fauna vertebrata nei periodi di maggior rischio di interferenza e ridefinire in base alle evidenze, le eventuali superfici cantierizzate all'esterno delle aree di cantiere propriamente dette (piste, aree di trattamento delle acque edotte dagli scavi, zone di posa delle condotte di scarico ecc..).
26. Predisporre il progetto della realizzazione del Parco della Dora, specificandone le peculiarità naturalistiche che si intendono creare e/o ripristinare e gli interventi previsti per la realizzazione, in particolare per in merito agli effetti sulla connettività tra i SIC limitrofi. In riferimento al Parco Fluviale della Dora Riparia, previsto nella Piana di Susa quale principale opera di compensazione ambientale della tratta in oggetto e che quindi dovrà essere progettato in raccordo con gli Enti territoriali interessati.
27. Nel tratto di attraversamento dell'area della Piana delle Chiuse, tra le progressive chilometriche 82-83, l'opera intercetta un ecosistema fluviale con formazioni forestali riparie. In considerazione dell'importanza di tali biocenosi, si ritiene di prevedere opere di compensazione ambientale, finalizzate anche ad un miglioramento della connettività ecologica dell'area.
28. Si preveda una riduzione dell'area di deposito di Cantalupo al fine di non interferire (durante nessuna fase di lavoro) con la superficie occupata dall'Habitat 92A0 (al cui interno ricadono due zone umide), evitandone ogni consumo, così come previsto dalla misura mitigativa finalizzata alla tutela degli habitat nel SIC di Cantalupo- IT1110055 ;
29. Al fine di mitigare gli impatti causati dalla possibile collisione di volatili con i convogli ferroviari, si ritiene necessario piantumare lungo il tracciato all'aperto della linea ferroviaria, siepi alte almeno quanto le sagome dei convogli e/o quanto l'eventuale rete di recinzione, come "barriere vegetali" così da obbligare gli uccelli e i chiroterteri ad elevare l'altezza di volo;
30. La piantumazione di arbusti e alberi in prossimità degli imbocchi dei sottopassi e dei soprapassi dovrà assicurare il collegamento fra i patch di vegetazione arborea ed arbustiva preesistente Ante Operam, affinché siano mitigati gli impatti per la realizzazione dell'opera su specie sensibili alla frammentazione (Moscardino, Biacco, Colubro liscio, Ramarro) e si crei un "continuum" con le zone boscate o cespugliate presenti nelle vicinanze;-
31. Al fine di minimizzare l'impatto negativo sulla popolazione di *Lucanus cervus* dovuta agli interventi previsti dal progetto nel sito di Cantalupo IT1110055 , si ritiene necessario non asportare alberi vetusti, ceppaie marcescenti e il terreno limitrofo, non effettuare interventi in boschi maturi e non ricoprire con materiale il terreno dei boschi o in prossimità di alberi vetusti;
32. Per l'illuminazione delle strutture, si ritiene necessario minimizzare i punti di illuminazione e utilizzare lampade al Sodio ad alta pressione, con limitata emissione di UV, schermate affinché il fascio di luce sia orientato verso il basso;
33. Per favorire l'uso del sottopasso da parte delle specie animali di piccola dimensione è necessario vegetare le frange laterali del passaggio e disporre file di pietre o cumuli di rami sui lati (a terra) all'interno della struttura. In prossimità dei sottopassi, dovranno inoltre essere realizzati piccoli stagni al fine di favorire l'utilizzo dello stesso da parte di anfibi (Rospo comune, Rospo smeraldino);
34. Relativamente agli interventi di mitigazione e ripristino ambientale dell'area di Cantalupo, prevedere la sostituzione del vigneto con specie di tipo autoctono presenti nella serie vegetazionale dell'area.
35. Considerato l'elevato valore ecologico dell'area attraversata dall'opera in progetto si ritiene doveroso prevedere misure di tipo compensativo da realizzarsi eventualmente anche al di fuori dell'area vasta. In particolare si suggerisce la realizzazione delle seguenti tipologie di intervento:

MINISTERO DELL'INTERNO
UFFICIO REGIONALE
Piemonte - 10121 TORINO
Impressione - mb
Il Direttore - 0110

- riqualificazione fluviale secondo le metodologie e le esperienze del ECRR/CIRF (Centro Italiano per la Riqualificazione Fluviale), quali ad es. fasce tampone boscate, zone umide, ecc.
- ripristino della connettività ecologica (cfr. rete ecologica locale e Piano Tutela delle Acque)
- attuazione misure di conservazione della Rete Natura 2000 (cfr. Piani di Gestione SIC/ZPS)

Tutti gli interventi dovranno essere necessariamente individuati e concordati con la Regione Piemonte e/o con gli altri Enti locali.

36. Prevedere, per quanto riguarda le vasche di raccolta degli sversamenti accidentali, che il sistema vasche-bacini filtro sia dimensionato in modo da stoccare un volume idrico pari a quello drenato dalla superficie di competenza della vasca di raccolta corrispondente alla portata del giorno più piovoso con TR=100 anni; qualora si verificasse insufficienza di spazio adeguato si potrà ridurre la superficie massimizzandone comunque il volume
37. Per quanto riguarda l'edificio tecnico dell'impianto di ventilazione di Clarea, essendo il suo impatto visivo sul paesaggio più alto degli altri manufatti architettonici, si suggerisce lo studio, in sede di progettazione successiva, di facciate più variate, come proposto per altre facciate.
38. Effettuare il bilancio delle superfici boscate, quantificando in dettaglio le aree da disboscare e le aree rispettive di rimboscamento compensativo in ottemperanza al D. Lgs. 227/2001 art.4 e Normativa regionale vigente. Realizzare interventi mirati per la rinaturalizzazione di ambiti degradati, per la creazione di nuove aree con vegetazione autoctona in continuità con le macchie boscate esistenti o l'ampliamento delle formazioni vegetali lineari (siepi e filari) in grado di svolgere la funzione di corridoi ecologici;
39. Realizzare una cartografia tematica per la componente Rumore, articolata, per quanto riguarda il clima acustico esistente, su mappe acustiche in scala minima 1:5000, con individuazione dei ricettori e con l'esposizione dei seguenti dati :
 - Mappe acustiche dello stato attuale con individuazione dei ricettori;
 - Mappe acustiche in fase di cantiere con individuazione dei ricettori;
 - Confronto fra i livelli immessi ed emessi con i rispettivi limiti di riferimento per la classe di appartenenza del ricettore;
 - Rispetto o meno del criterio differenziale secondo cui la differenza tra il livello di rumore ambientale ed il rumore residuo (ottenuto "spegnendo" le sorgenti ascrivibili alle attività di cantiere) deve essere minore di 5dB nel periodo diurno e 3dB in quello notturno.
 - Mappe acustiche in fase di cantiere con l'inserimento degli eventuali interventi di mitigazione (ove ritenuti necessari);
40. Prevedere interventi di misure mitigative mirate ai ricettori, tipo infissi insonorizzati, per le abitazioni più esposte, nelle zone dove dovesse essere richiesta deroga ai limiti di immissione in alcuni periodi di attività dei cantieri, data la durata considerevole (7,5 anni) degli stessi, per tutti i ricettori per i quali non siano rispettati i limiti sia notturni che diurni per riportarli nei limiti di legge.
41. Per gli aspetti riguardanti la circolazione idrica nel mezzo fratturato, quindi relativi alla permeabilità secondaria, dovrà essere effettuato un rilevamento strutturale di dettaglio finalizzato alla caratterizzazione dei sistemi di fratturazione principali che potrebbero veicolare ingenti quantitativi d'acqua, attraverso una campagna sul terreno che percorra un corridoio corrispondente alla proiezione in superficie dei tunnel. Tale approfondimento da un lato è necessario per valutare quali sorgenti potrebbero subire un impoverimento quantitativo e stimare l'entità dello stesso, dall'altro permette di determinare con più dettaglio le caratteristiche quali-quantitative delle venute d'acqua che si incontreranno

STAMPA
RITORIO L.
Via...
3...

durante gli scavi; ad integrazione dello studio idrogeologico le sorgenti ritenute strategiche ai fini dell'approvvigionamento idropotabile dei comuni maggiormente interferiti dall'opera (ad esem-pio: Giaglione - come già richiesto nell'ambito della procedura riferita al cunicolo della Maddalena, Mompantero e Vaie) dovranno essere strumentate per la misura in continuo di livello, conducibilità e temperatura;

- 42. I piani di approvvigionamento di emergenza dei comuni le cui captazioni idropotabili ricadono nelle aree di influenza delle opere in progetto sono troppo generici; sulla base della rideterminazione del rischio che sarà effettuata a seguito dello studio idrogeologico e dell'effettuazione del monitoraggio sopra prescritto per i comuni a più elevato rischio di interferenza in accordo con il Gestore del S.I.I., dovranno essere redatti specifici piani di emergenza che individuino delle fonti di approvvigionamento alternativo permanenti, prevedendo la fattibilità tecnico amministrativa degli interventi di adduzione e la relativa sostenibilità ambientale.
- 43. Per ciò che concerne l'approvvigionamento idropotabile del comune di Giaglione, si ritiene che il cantiere Clarea e la viabilità connessa possano interferire in modo evidente con il sistema di approvvigionamento e i vincoli di salvaguardia esistenti; è quindi necessario un approfondito studio per definizione, in accordo con il Gestore del S.I.I. sostitutivo da perforarsi nella falda di subalveo del T. Clarea ubicato in posizione idonea e allacciato alla rete prima dell'apertura del cantiere.
- 44. Si richiede che il progetto definitivo contempili l'integrazione di sistemi per il collettamento separato delle acque con caratteristiche geotermiche rilevanti ($T > 25^{\circ}\text{C}$) finalizzato al loro sfruttamento diretto o per il recupero di energia; a tale riguardo dovranno essere presentate concrete proposte di utilizzo nel territorio circostante quale opera di compensazione ambientale.

Per la fase di cantiere si deve:

45. Dettagliare la cantierizzazione:

- garantendo il più possibile l'efficienza della viabilità locale in fase di cantiere;
 - specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti, imputabili alle attività di cantiere, dei valori previsti dalla normativa vigente, anche adottando la stabilizzazione delle piste di cantiere con leganti;
 - prevedendo l'utilizzo di una rete elettrica dedicata all'eventuale alimentazione elettrica aggiuntiva necessaria alle frese di perforazione al fine di evitare l'installazione di ulteriori gruppi elettrogeni oltre quelli già previsti in progetto e valutati;
 - analizzando il rumore e le vibrazioni del cantiere, verificando nei ricettori sensibili più vicini ai cantieri il rispetto dei limiti differenziali;
 - programmando la realizzazione dei lavori in modo da evitare i periodi di massima sensibilità delle specie faunistiche eventualmente presenti, in particolare nella stagione coincidente con la fase riproduttiva del ciclo biologico;
 - descrivendo compiutamente l'eventuale movimentazione e provenienza del materiale e/o inerti afferenti al cantiere, i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo, le modalità di realizzazione della messa a dimora nel sito, l'invio a discarica dei materiali pericolosi;
 - individuando gli approvvigionamenti idrici e garantendo gli scarichi in fase di cantiere nel rispetto del DMV. Gli impianti di depurazione dovranno essere dimensionati in modo che le acque immesse nel reticolo idrografico garantiscano il rispetto dei valori limite più restrittivi previsti dal Dlgs 152/1999 e sue smi, prevedendo, se necessario, ulteriori misure di sicurezza
- prevedendo per tutti i siti dei cantieri la realizzazione di impianti con riciclo d'acqua

Vertical handwritten notes on the right margin, including the letters 'R T S' and various signatures.

Vertical handwritten notes on the left margin, including the letters 'M' and 'S' and various signatures.

- completo, sia per la lavorazione del materiale proveniente dallo scavo che per la produzione di calcestruzzo.
- valutando il fabbisogno d'acqua ad uso industriale dei cantieri (lavaggio inerti - produzione di calcestruzzo e altro), privilegiando, nei limiti del possibile, l'utilizzo dell'acqua presente in galleria.
 - specificando la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio piazzali, delle acque di prima pioggia per ciascuna delle aree di cantiere;
 - progettando un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dal cantiere ed il loro convogliamento nei siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, al fine di non inquinare le falde e la rete idrica superficiale al momento della loro restituzione.
 - specificando le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;
 - indicando le proposte e linee guida per la sistemazione delle maestranze nella ricettività locale valutandone i possibili costi (alla luce delle somme stanziare) e possibili soluzioni
46. Predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:
- Verifica, con gli enti proprietari, della sostenibilità dei percorsi prescelti sulle infrastrutture.
 - Previsione dei necessari interventi di mitigazione oltre che il ripristino complessivo (fondo stradale, opere di corredo, arredo vegetazionale e opere d'arte esistenti) alle condizioni precedenti la cantierizzazione, interventi da effettuare periodicamente e ad opere ultimate;
 - Percorsi impegnati;
 - Tipo di mezzi;
 - Volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
 - Percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati.
 - Percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ove siano specificate, se del caso, le misure di salvaguardia degli edifici sensibili.
47. prevedere per la fase di scavo della galleria:
- che venga posta particolare attenzione all'assetto geologico – strutturale dell'ammasso, all'ubicazione ed estensione dei livelli di rocce potenzialmente contenenti minerali radioattivi, radon e pechblenda (ossido di uranio) e minerali d'amianto, per meglio definire il piano operativo per il contenimento dei rischi a essi connessi e i problemi derivanti dalla gestione del marino, in particolare nel tratto dove questa presenza, dai dati disponibili, risulta più probabile, indipendentemente dai rilievi e dalle indagini previste nel Piano di Sicurezza e Coordinamento.
 - In relazione ai problemi relativi a salubrità e sicurezza delle maestranze impegnate nei lavori nei settori dove sono state stimate possibili venute di acque calde ad alta temperatura, specificare le misure previste per abbassare la temperatura e il grado di umidità degli ambienti di lavoro ove sono state stimate possibili venute d'acqua a elevata temperatura, con valori tra i 42° e 47 °C.
48. Silenziare le sorgenti di rumore in fase di cantiere secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" che dovranno essere considerate anche in merito alla fase di progettazione esecutiva degli impianti.
49. Utilizzare mezzi d'opera omologati rispetto ai limiti di emissione stabiliti dalle più recenti norme nazionali e comunitarie alla data di inizio lavori del cantiere e che tutte le macchine operatrici (off road, gruppi elettrogeni), con motori a ciclo diesel, siano dotate di specifici

dispositivi di contenimento del particolato ad alta efficienza.

50. Attivare programmi di manutenzione dei mezzi finalizzati al mantenimento di livelli ottimali delle prestazioni emissive delle apparecchiature utilizzate e l'attivazione di misure mitigative per limitare la dispersione di materiale particolato.
51. Adottare, durante la fase di cantiere, tutte le misure di mitigazione relative alle interferenze a carico della componente fauna con, in particolare per l'impatto dovuto all'illuminazione, l'utilizzo di impianti a luce direzionata, evitando così la dispersione del fascio di luce, installandovi lampade a basso impatto ecologico (es lampade a spettro di emissione ridotto)
52. Anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione dell'infrastruttura, ove queste non interferiscano con le attività di cantiere;
53. Prevedere per la fase di realizzazione delle opere, le misure atte ad assicurare che :
- le attività di perforazione e di esecuzione delle opere non determinino l'insorgere del rischio di diffusione di sostanze inquinanti, dovute ai fluidi di perforazione, nelle falde superficiali;
 - l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.
54. Per le attività di cantiere dovranno essere individuati :
- La figura di un esperto qualificato per le valutazioni e i provvedimenti di radioprotezione e/o di un medico competente o autorizzato per la prevista sorveglianza sanitaria.
 - La figura del responsabile acustico, in possesso della qualifica di tecnico competente in acustica ex L. 447/95 e s.m.i.
 - Si dovrà inoltre concordare con Arpa Piemonte:
 - un piano operativo nell'ambito del Sistema di Gestione Ambientale
 - le effettive misurazioni da effettuarsi per il monitoraggio in funzione delle fasi di lavorazione in cantiere
 - le necessarie risorse finanziarie a supporto di Arpa Piemonte.
55. In fase di progettazione definitiva il Proponente dovrà predisporre il Progetto di Monitoraggio Ambientale dell'opera, in accordo alle norme tecniche dell'allegato XXI del D.Lgs. 163/2006 e le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale e sue successive integrazioni, da concordare con l'ARPA Regionale; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto;

Il proponente nella redazione del progetto esecutivo deve inoltre:

56. Avviare, in raccordo con Arpa Piemonte, già nella fase di progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori, le attività di monitoraggio ambientale ante operam. Il PMA dovrà essere ottimizzato, sulla base di una più puntuale valutazione degli effetti ambientali di portata locale, e coerentemente esteso alle infrastrutture in adeguamento, ai principali assi di adduzione verso i nuovi nodi di accesso alla rete autostradale modificata, nonché agli interventi sulle viabilità ordinarie interferite;
57. Estendere il monitoraggio delle risorse idriche a tutte le sorgenti utilizzate per l'approvvigionamento idropotabile, sia di utenze private, che di acquedotti sia potabili che per altri utilizzi (impianti irrigui, usi industriali ecc.), anche in destra Dora Riparia, all'interno della fascia ove è prevedibile una influenza delle opere da realizzare.
58. Adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri

secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 1221/2009);

MINISTERO
VIA DELLA
ROMA
10120
00187

59. Realizzare due punti informativi accessibili al pubblico (di cui uno dedicato al solo tunnel di base, con particolare attenzione al maggior rischio amianto, di cui alle previsioni di progetto, e il secondo alla restante parte della tratta comprensiva del tunnel dell'Orsiera), in cui sia possibile esporre e diffondere le informazioni sullo stato dei lavori, con illustrazione di rapporti intermedi e finali e restituzione cartografica dei dati ottenuti, nonché la comunicazione dei risultati delle campagne di monitoraggio anche attraverso assemblee pubbliche, appositamente organizzate dalle amministrazioni competenti, al fine di favorire l'informazione e la trasparenza.
60. Sviluppare le opere di sistemazione a verde di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto assumendo come riferimento:
 - *"Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde"* Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997;

In relazione alle Osservazioni insorgenti dal territorio, inoltre, si dovrà:

61. Implementare le soluzioni di progetto definitivo con rilievi di dettaglio e conseguenti soluzioni concordate con le entità interessate alla definizione di problemi di accesso a fondi privati, siano essi sede di residenze, che di attività artigianali o industriali, in particolare curare che le soluzioni di progetto di dettaglio tengano conto delle necessità di:
 - Minimizzare gli impatti sulle singole proprietà evitando la contemporanea presenza di espropri definitivi sommati ad ulteriori espropri anche solo temporanei (aree di cantiere) sulle stesse aree e/o con più cantieri sul singolo proprietario.
 - Evitare la localizzazione di vasche di laminazione e/o fitodepurazione su aree a servizio di realtà economiche o anche agro-industriali di pregio.
62. Si raccomanda che nelle attività di monitoraggio si contemplino:
 - La verifica **dell'effettivo utilizzo dei passaggi**, con fototrappole all'infrarosso, almeno per tre anni, cioè per il necessario tempo di adattamento della fauna, e un censimento periodico delle collisioni con veicoli, in particolare nei periodi primaverili ed autunnali.
 - E' necessario monitorare i **punti critici sulla rete stradale e ferroviaria** in cui si suppone ci siano attraversamenti da parte di animali selvatici.
 - Fra le attività di monitoraggio per valutare il livello di **bioaccumulo** di metalli pesanti.
 - Oltre al monitoraggio della qualità delle acque effettuato secondo la normativa vigente (dir. 2000/60/CE), è necessario il monitoraggio della **torbidità e dell'idromorfologia** AO e PO, a valle dei lavori in alveo che verranno realizzati sulla Dora Riparia per la costruzione della briglia e del ponte. Inoltre è necessario il monitoraggio delle portate dei corpi idrici a valle delle gallerie, per valutare l'effetto delle captazioni idriche determinate dai lavori per la realizzazione dell'opera.
 - Si raccomanda il monitoraggio del **livello statico delle falda freatica a monte e a valle del Tunnel di Base e del Tunnel dell'Orsiera** (oltre che agli imbocchi) per valutare le alterazioni della quantità delle risorse idriche e agli habitat ed alle specie associate presenti nei SIC interferiti.
63. Prevedere l'adeguamento e la messa in sicurezza delle viabilità interessate dal traffico di cantiere e/o interferite in via provvisoria o definitiva dalle nuove opere, con particolare attenzione alle ripercussioni finali sulla viabilità locale.

Si raccomanda inoltre che :

DELL'AMBITO
FERROVIARIO E DEL
BENTON
dalla
VAS

Qualora non previsto, venga inserito nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura possiede o, in mancanza, acquisisca, prima della consegna dei lavori e nel più breve tempo, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 1221/2009 (EMAS) per le attività di cantiere;

- b. Il progetto definitivo preveda, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette) e preveda la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili (terreni di riporto di scadente qualità, ecc.);
- c. Con riferimento al Patrimonio artistico archeologico e culturale, in considerazione delle problematiche relative ai punti dove il patrimonio artistico, architettonico e archeologico risulta più consistente, il progetto definitivo proponga soluzioni progettuali supportate da una attenta analisi visuale, supportata da foto simulazioni specifiche;
- d. Avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni;
- e. Finalizzare, in assenza di informazioni di maggior dettaglio sul progetto "Parco fluviale della Dora", con il fine di garantire la piantumazione di sole specie autoctone e di creare una zona che sia fruibile ma al tempo stesso inserita nelle dinamiche ecologiche dell'area, lo studio degli interventi di mitigazione, in primis, al ripristino della naturalità e della connettività ecologica della Dora Riparia e, solo secondariamente, alla progettazione di aree a scopo ricreativo.

Presidente Ing. Guido Monteforte Specchi

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA
Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

[Handwritten signatures and initials corresponding to the list of names above]

[Handwritten signature]

Dott. Gualtiero Bellomo

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

ASSENTE

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

Dott. Federico Crescenzi

Dott. Maurizio Croce

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Arch. Antonio Gatto

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Dott. Antonio Mercuri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaeludi Melis

Ing. Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

[Handwritten signature]

ASSENTE

[Handwritten signature]

[Faint stamp]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

Ing. Salvatore De Giorgio
(Rappresentante Regione Piemonte)

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
ASSENTE
[Handwritten signature]

**MINISTERO DELL'AMBIENTE
 DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**
 Commissione Tecnica di Verifica
 dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
 Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
 di N° 47..... fogli è conforme al
 suo originale.
 Roma, li 09.07.2011

Allegato Parere n. 760 del 29.07.2011

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

**Progetto preliminare in variante "Nuovo collegamento ferroviario
Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio
Italiano**

**Procedura di VIA - "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002
in attuazione della L. 443/2001.**

[Handwritten signatures and initials scattered across the page, including 'FM', 'Poli', 'FR', 'AM', 'C', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'J', 'K', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z', 'AA', 'BB', 'CC', 'DD', 'EE', 'FF', 'GG', 'HH', 'II', 'JJ', 'KK', 'LL', 'MM', 'NN', 'OO', 'PP', 'QQ', 'RR', 'SS', 'TT', 'UU', 'VV', 'WW', 'XX', 'YY', 'ZZ', 'AAA', 'BBB', 'CCC', 'DDD', 'EEE', 'FFF', 'GGG', 'HHH', 'III', 'JJJ', 'KKK', 'LLL', 'MMM', 'NNN', 'OOO', 'PPP', 'QQQ', 'RRR', 'SSS', 'TTT', 'UUU', 'VVV', 'WWW', 'XXX', 'YYY', 'ZZZ', 'AAA', 'BBB', 'CCC', 'DDD', 'EEE', 'FFF', 'GGG', 'HHH', 'III', 'JJJ', 'KKK', 'LLL', 'MMM', 'NNN', 'OOO', 'PPP', 'QQQ', 'RRR', 'SSS', 'TTT', 'UUU', 'VVV', 'WWW', 'XXX', 'YYY', 'ZZZ']

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

"Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano", Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

AMBIENTE
 RITORIO E DEL
 nico
 nio

[Handwritten signatures and initials]

No. DVA	Data	Autore	Mittente	Controdeduzione e Note
1.	08/09/2010	DVA 2010 - 0021208	Associazione Pro Natura Piemonte	<p>L' Osservazione è rivolta a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Chiedere al Ministero dell' Ambiente di annullare il deposito per la tratta a valle di Bussolero e disporre che questo avvenga secondo le competenze stabilite dall'accordo Italia Francia del 29 gennaio 2001 (Tracciato di minor Kilometraggio) 2. Chiedere alla magistratura contabile di accertare l'ammissibilità della spesa dei finanziamenti assegnati dal governo a LTF <p>L' Osservazione mette in evidenza alcuni punti critici da considerare in progettazione:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Valutazione sull'intensità e frequenza dei venti in valle 2. Valutazione del rischio valanghe e slavine (SS25 Moncenisio) 3. La situazione di instabilità geologica dei versanti 4. Il traffico intenso sulla statale SS25 del Moncenisio <p>Raccomanda inoltre l'adozione di cautele procedurali quali:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'adozione di coperture per i carrelli 2. La predisposizione di installazioni paravalanghe 3. Esecuzione di consolidamenti geologici 4. Adeguamento della SS25 <p>L' Osservazione è abbastanza analoga alla precedente, con i seguenti punti salienti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Valutazione sull'intensità e frequenza dei venti in valle 2. Problematiche relative al trasporto dello smarino via Teleferica (SS25 del Moncenisio)
3.	27/09/2010	DVA 2010 - 0022772	Sig. Piero Vassallo	<p>Vale per l'Osservazione la stessa nota espressa all'Oss.n°2, con in aggiunta che l'interferenza con la SS25 del Moncenisio verrà minimizzata, anche tramite l'abbandono del trasporto alla Carrière du Paradis (Fra) e quindi alla non realizzazione della teleferica.</p> <p>La Commissione rimanda in parte alle risposte di cui all'Oss.n°1, esprimendo le seguenti valutazioni sulle nuove note presentate:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La ripartizione del progetto per tratte ha la sua giustificazione sia funzionale, sia procedurale, come si evince proprio dalle note della stessa osservate, che parla e fa riferimento alle necessarie suddivisioni dovute alla presenza di una tratta internazionale la cui opera principale, il Tunnel di Base, è progettato e finanziato tramite un trattato tra Italia e Francia, la continuità funzionale dell'opera è fuori discussione, come si può notare dalla presentazione della Tratta Nazionale quando ancora l'esame della precedente è in corso. <p>Per la tratta Nazionale, inoltre, non è previsto alcun altro spezzamento e il progetto presentato comprende l'analisi di tutta la tratta tra Piana delle Chiuse e Settimo Torinese, con la presentazione della Tratta ferroviaria di Torino.</p> <p>Per quanto riguarda la parte, appena accennata, relativa al cunicolo della Maddalena, si ricorda che tale opera, sin dal 2003 era parte integrante del progetto della Tratta Internazionale, di cui fu richiesto l'esecuzione di un SIA separato, come realizzato oggi, ma dallo stesso proponente ed in strettissimo rapporto con il progetto di cui sopra (come si evince chiaramente dalle valutazioni della Commissione circa i reciproci influenzamenti dovuti alle problematiche relative allo svinco-</p>
4.	28/09/2010	DVA 2010 - 0022856	Associazione Pro Natura Piemonte	<p>L'Osservazione riprende quanto già affermato nella nota di cui all'Oss. n°1 aggiungendovi ulteriori motivi di illegittimità, quali:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. si contesta la validità della presentazione di un progetto parziale con lo spezzamento della parte italiana della nuova linea ferroviaria Torino-Lione in tre parti: <ul style="list-style-type: none"> • la parte italiana dalla tratta comune, dal confine di stato a Chiusa San Michele che è la sola ad avere avuto il deposito; • la parte internazionale di competenza italiana che fa tutt'uno con essa, tra Chiusa San Michele e l'interporto di Orbassano; • infine l'adeguamento alla percorrenza dei treni ad Alta Velocità della tratta tra Chiusa San Michele e la circoscrizione ferroviaria a nord di Torino.

[Large handwritten signatures and initials covering the bottom right of the page]

No	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>L'Osservazione della società Villa Cora evidenzia uno dei punti critici del tracciato della nuova Linea ferroviaria, in prossimità dello sbocco del Tunnel di Base in Valle Susa, evidenziando la presenza a breve distanza, sia dal cantiere che dalla successiva linea in esercizio, delle seguenti aziende ospedaliere - assistenziali, il tutto per oltre 210 posti letto e 150 posti di lavoro:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Un edificio socio assistenziale (casa di riposo san Giacomo), 2. Uno stabile di recente edificazione a destinazione socio-assistenziale (comunità psichiatrica i Pini) 3. Complesso rurale (Cascina Vasone) un tempo convento, oltre ad altri stabili accessori alle attività di buon valore storico. <p>Le problematiche sollevate dall'azienda evidenziano come non siano chiare le sorti delle attività in essi localizzate, né dell'impatto socio-sanitario ed occupazionale che comporterebbe la loro cessazione o trasferimento forzoso in luoghi lontani dalla Città di Susa. Il progetto inoltre prevede una tempistica così stretta da rendere incompatibili i due eventi dell'inizio dei lavori e l'eventuale decisione di organizzare e concretizzare il trasferimento delle strutture socio - assistenziali.</p> <p>Si chiede di voler prendere in considerazione tutte le criticità evidenziate coinvolgendo la società nelle fasi decisionali, almeno con la sollecita informazione sugli scenari e sui possibili sviluppi del progetto e sulla tempistica della sua attuazione, confrontandosi con i tempi dell'eventuale spostamento.</p>	<p>Lo di Cronometre</p> <p>L'esame dei differenti progetti è sempre inteso come unitario da parte della Commissione, come evidenziato dagli studi sulla movimentazione del marino.</p>
5.	04/10/2010	DVA 2010 - 002343	Società Villa Cora S.r.l.	<p>Richiesta di interruzione della procedura di VIA relativa alla tratta italo-francese della Nuova linea ad AV Torino - Lione individuata quale soluzione del tracciato in Italia in variante inviata da LTF SAS con BRVISO al pubblico del 10 agosto 2010 per:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. mancanza analisi costi-benefici e piano economico-finanziario 2. Relazione di Incidenza non rispondente ai requisiti Direttiva 92/43/CEE, né al Dpr 357/97 né alle Leggi regionali vigenti 3. non consente di valutare correttamente l'opzione zero 4. non presenta un quadro completo degli aspetti idrogeologici, geologici e geotecnici 	<p>La richiesta è stata formalizzata nelle Osservazioni n° 10 e n° 31 alla prima delle quali si rimanda per le note tecniche.</p> <p>In riferimento alla richiesta di sospensione essa non rientra nelle Competenze della Commissione VIA.</p>
6.	04/10/2010	DVA 2010 - 0023452	Legambiente, Pro Natura, WWF Italia e Italia Nostra Onlus	<p>Il Comune di Meana trasmette le sue prime osservazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fortemente contrari all'utilizzo del sito di Cambalupo ex Cave Pali come sito di deposito, sia per il progetto di recupero ambientale già in corso di autorizzazione, sia per la previsione, nel Progetto preliminare di Piano Territoriale di Coordinamento provinciale adottato il 29.12.2009, dell'inserimento di tale area nel progetto di un collegamento ecologico fra il SIC Armodra - Colle Montabone (IT1110055) e il Parco Naturale Orsiera Rocciarvè (EUAP0223) /SIC IT1110006), sia per i rischi relativi al sistema di regimentazione attuale delle acque. 2. Si fa notare inoltre come non venga presentato alcun progetto che evi- 	<p>La Commissione ha recepito in fase istruttoria le osservazioni fatte dal Comune, chiedendo al Proponente una documentazione più approfondita relativamente al sito di Cambalupo.</p> <p>Anche la soluzione della Teleferica per la Carrière du Paradis è stata affrontata in maniera da confrontarla con altre ipotesi meno impattanti, sia per la costruzione delle opere connesse (la teleferica) che per il trattamento e spedizione del marino da Prato Gfo.</p> <p>Per quanto riguarda l'eventuale utilizzo della cava e le relative osservazioni tecnico-progettuali, così come le giuste richieste di approfondimento da parte del Comune, esse sono state affrontate e, ove non completamente risolte, hanno dato origine ad apposite prescrizioni.</p>
7.	08/10/2010	DVA 2010 - 0023980	Comune di Meana di Susa		

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTROEDUZIONI

"Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano". Progetto Preliminare Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

U.D. DELL'AMBIENTE
 TERRITORIO
 Teknic di Venezia
 n. 101 - VIA
 della Commissione

Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>denzi aspetti quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> la sicurezza e salute dei cittadini e dell'ambiente; le criticità idrogeologiche; le modalità di accesso al sito; gestione e movimentazione del materiale all'interno del sito; gli impatti della viabilità di cantiere sul traffico locale e le soluzioni più opportune per ridurre al minimo il disagio arrecato; gli impatti derivanti da occupazione di suoli, spargimento di inquinanti, rumore e polveri; il numero di persone impiegate e la loro sistemazione; l'impatto della diffusione delle polveri, a causa della ventosità della Valle di Susa; la sistemazione definitiva del sito; <p>3. Il collegamento funzionale con le attività di Prato Giò penalizzerebbe il sito di Cantalupo al quale verranno diretti i materiali di scavo in caso di inagibilità della prevista teleferica.</p> <p>All'osservazione viene allegata una relazione Geologico-Tecnica con le prime osservazioni al progetto che analizza i punti più critici delle sistemazioni previste e chiede un approfondimento sulle modalità di raccolta e gestione delle acque.</p> <p>La Concessionaria autostradale chiede con il documento in esarte che la realizzazione delle opere previste nella Piana di Susa per la realizzazione della Nuova Linea To-Ly, nonché le problematiche relative alla realizzazione della Stazione internazionale di Susa, siano regolate da Convenzioni, accordi e norme di compensazione economica, da stipularsi tra i diversi soggetti operanti sul territorio (SITAF LTF, Proponente). All'uppo la scrivente individua le interferenze con la nuova opera e le conseguenti ricadute sulla necessità di effettuare modifiche a tracciati, opere d'arte e svincoli della A32.</p>	
11/10/2010	DVA 2010 - 0024145	Società Italiana Traforo Autostradale del Friuli S.p.A.	<p>Il sottoscrittore dell'osservazione, proprietari residenti di un edificio impattato dalle nuove opere, lamentano che:</p> <ol style="list-style-type: none"> L'aumento della presenza di NOx, per la loro abitazione, di molto superiore ai limiti di legge. L'intercettazione, durante lo scavo, di rocce cosiddette <i>amiantifere</i>, che saranno sminuzzate e rese respirabili nei pressi della loro abitazione. L'aumento della presenza di gas radon favorita da rotture e nuove fessure nel terreno da cui fuoriuscirebbe tale gas. La notevole percentuale di esproprio della loro proprietà. La presenza futura di un rilevato di 7 m nelle vicinanze della proprietà. Le opere previste nelle vicinanze non rendano più fruibile in parte o in tutto la proprietà privata, o non con le medesime caratteristiche di esposizione e ambientali (rumore, vibrazioni, inquinamento atmosferico e magnetico). La presenza sul perimetro della proprietà, attualmente libera su tutti i fronti, da opere di notevole altezza su tre lati, con problemi di abitabilità e di mantenimento delle coltivazioni irrigue e con evidente decadimento della qualità di vita. 	<p>La Commissione prende atto delle note e della necessità, peraltro sempre tenute in conto in ogni qualsivoglia progetto che preveda interferenze tra differenti enti gestori. Nel quadro prescrittivo sarà quindi presente la problematica citata, la necessità di non addebitare costi alla società interferita e di assicurarle sempre la massima funzionalità.</p> <p>La definizione dei risarcimenti non sono, invece, di competenza della CTVIA.</p>
11/10/2010	DVA 2010 - 0024152	Sig. Luca Perino e Sig.ra Paola Jacob		<p>La Commissione prende atto della nota in oggetto con le notazioni seguenti:</p> <ol style="list-style-type: none"> L'aumento degli inquinanti (ove si verificassero) verrà monitorato per un periodo di tempo opportuno per assicurare a tutti i ricettori, come i firmatari dell'osservazione, il non superamento, anche nelle condizioni più gravose, dei limiti di legge. L'intercettazione di rocce amiantifere nelle vicinanze delle abitazioni è per ora solo valutabile in termini probabilistici, ma mai potrà essere autorizzato un tipo di lavorazione che le polverizzi disperdendole in atmosfera. Il quadro prescrittivo unito alle notazioni sulla sicurezza contenute nel progetto, sono rivolte a questo obiettivo. Vedasi punto (1) Le politiche di esproprio non sono di competenza della Commissione È obiettivo della Commissione di tutelare al massimo la completa fruibilità dei beni dei singoli proprietari, e tale intendimento si ripercuote sul piano prescrittivo. La valutazione di espropri o risarcimento dei danni non è di competenza della Commissione.

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

"Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

[Handwritten signatures and initials]

[Stamp: "COMMISSIONE VERBALE VIA e VAS" and other illegible text]

Data	Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>nazione delle modalità di approvvigionamento idrico delle aree di cantiere. La CM fa inoltre riferimento alla possibilità di ricorrere, per lo smaltimento di parte dello smarino, all'area di Cantalupo.</p> <p>6. Sicurezza delle gallerie La CM lamenta l'indisponibilità per la consultazione di alcuni documenti richiamati nella documentazione pubblicata relativa alla sicurezza nelle gallerie. Le osservazioni riguardano elementi interpretativi sulle modalità di identificazione delle gallerie ai fini dell'applicazione della normativa di settore e sull'identificazione degli enti competenti per il rilascio dei pareri e dei nulla osta.</p> <p>7. Impatto ambientale e salute Per quanto concerne la presenza di amianto le osservazioni riguardano le modalità interpretative dei dati a disposizione. Relativamente a uranio e radon la CM non concorda sulla scarsa probabilità di rinvenimento dichiarata dal proponente e lamenta l'assenza di una previsione di idonee misure di intervento nel caso in cui ne sia riscontrata la presenza. Per quanto concerne l'impatto acustico e vibrazioni la CM lamenta l'assenza di una valutazione di impatto acustico in quanto non sarebbero disponibili gli elementi per la modellizzazione. La CM indica come critica la valutazione previsionale relativa alla dispersione di polveri derivanti in particolare dalle attività di cantiere e indica la vicinanza della casa di riposo S. Giacomo all'imbocco est del tunnel di base.</p> <p>8. Ambiente La CM ritiene che la relazione d'incidenza non risponda ai dettami della Direttiva 92/43/CE, lamentando in particolare l'assenza di elementi indicati nella normativa europea e regionale (opzione zero, completezza con altri piani e/o progetti, inquadramento dell'opera negli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti, ecc.). La CM lamenta la presenza di impatti sui siti Natura 2000 contestando parzialmente le dichiarazioni del proponente, in particolare per quanto concerne il rischio di prosciugamento delle sorgenti e la ricaduta degli inquinanti emessi in atmosfera. In relazione alla probabilità di inasprimento delle sorgenti la CM contesta l'attendibilità dei risultati ottenuti dal proponente tramite una valutazione previsionale.</p> <p>9. Urbanistica La CM lamenta una non corretta analisi dello stato dell'arte relativa alla pianificazione urbanistica vigente. Ammette tuttavia che, sebbene alcuni Comuni abbiano espresso parere negativo, la provincia ha insediato in salvaguardia il corridoio della NLL.</p> <p>10. Agricoltura La CM contesta l'efficacia delle azioni previste per il recupero ambientale ed alla valutazione degli impatti su tale componente. Si evidenzia che per quanto concerne il taglio dei boschi, la stessa fa riferimento all'ipotesi progettuale di conferimento dello smarino mediante teleferica, superata dalla successive integrazioni fornite dal proponente.</p> <p>11. Passaggio Si lamentano carenze della relazione paesaggistica presentata.</p> <p>12. Archeologia</p>	<p>Gli elementi indicati sono presi in considerazione nel SIA che prevede un eventuale stoccaggio differenziato, riserva di capacità di ventilazione al fine di garantire il rispetto delle concentrazioni in aria all'interno della galleria ed eventuali future disposizioni in merito di rinvenimento (considerato tuttavia improbabile). È stato redatto un apposito documento di analisi e gestione dei rischi tra cui, ma non solo, quello uranio.</p> <p>In relazione alla modellizzazione acustica effettuata dal proponente essa risulta coerente con il livello progettuale attuale ma dovrà essere approfondita nelle successive fasi di progettazione oltre che oggettivo di un'apposita attività di monitoraggio in fase di cantiere e di esercizio.</p> <p>In relazione all'imbocco Est del Tunnel di Base (casa di riposo S. Giacomo) si è intervenuti sia con modifiche progettuali che con indicazioni prescrittive specifiche, finalizzate alla mitigazione dell'impatto derivante dalla dispersione di polveri in atmosfera durante le attività di cantiere</p> <p>8. Ambiente Il procedimento di Valutazione di Incidenza si rileva che le informazioni richieste sono presenti nel SIA compreso nel processo di VIA e quindi sufficiente.</p> <p>Il rischio di prosciugamento di sorgenti o pozzi idropotabili, così come il monitoraggio delle falde, hanno un loro quadro prescrittivo. La pianificazione urbanistica non è ostacola alla VIA.</p> <p>10. Anche per queste osservazioni si è provveduto con apposite prescrizioni.</p> <p>11. La Commissione ha assunto ed analizzato la Relazione consegnata, prescrivendo ciò che poteva essere oggetto di eccessivo impatto.</p> <p>12. La materia del rischio archeologico è stata oggetto di interventi specifici da parte delle apposite Sovrintendenze.</p>

[Large handwritten signatures and initials across the bottom of the page]

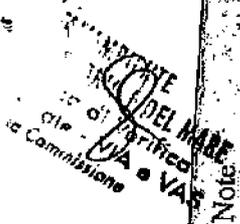
[Handwritten mark]

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI
 "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Ialo-Francese - Tratta in Territorio Italiano". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D. Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

No	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				Le criticità lamentate dalla CM relativamente alla componente archeologica riguardano le modalità di svolgimento delle analisi di rischio archeologico.	
12.	12/10/2010	DVA 2010 - 0024213	Comune di Moncenisio (TO)	<p>Il Comune di Moncenisio invia la Delibera Consiliare 16/2010 in cui la giunta Comunale esprime il proprio dissenso dalla realizzazione dell'opera in generale e della costruzione della teleferica "Prato Giò - Carrière du Paradis" in particolare, con le motivazioni ::</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Condizioni di dissesto idrogeologico 2. Motivazioni Storico - Archeologico 3. Impatto sulle attività Agro - pastorali 4. Impatto sul Turismo 5. Rischio polveri da cassoncini scoperti 6. Impatto sulle falde 7. Ricadute sul valore degli immobili e danni economici <p>Acquide inoltre gli esposti della Societ� Etnobotanique Alpine e della Siera Caffo prima firmataria di una nota di 85 abitanti e residenti in Moncenisio (TO) che dichiarano la loro contrariet� alla realizzazione dell'opera in generale e, pi� in particolare, la eventuale realizzazione della teleferica che, attraverso il Moncenisio, dovrebbe effettuare il trasporto del materiale di smantio sino alla Carrière du Paradis (FR) per la sistemazione finale, alla luce delle medesime considerazioni.</p> <p>Si puntualizza inoltre che :</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Non si � reperita alcuna nota informativa sulla effettiva funzionalit� del deposito della Carrière du Paradis 9. Non � documentata l'attivit� da eseguirsi con esplosivi. 10. Non � analizzata la sostenibilit� del traffico di cantiere. 	<p>La Commissione prende atto delle Osservazioni poste e, nell'analisi delle soluzioni per le procedure atte al trasporto e sistemazione del materiale, ha gi� indicato la necessit� di altre soluzioni che non prevedano la costruzione della teleferica, abbandonando la soluzione della Carrière du Paradis.</p> <p>In relazione alle specifiche tensioni relative al trasporto, inoltre, non � previsto in alcun modo che il materiale di scavo possa essere movimentato in cassonetti aperti.</p> <p>In relazione alle problematiche economiche si precisa che la politica degli espropri e degli indennizzi e l'eventuale problematica relativa non � di competenza di questa Commissione.</p>
13.	12/10/2010	DVA 2010 - 0024226	Siera Marina Caffo e altri	<p>Vedasi Osservazione n� 12 (Punti da 1 a 7)</p> <p>Il Comune di Caselle (TO) invia la Delibera Consiliare n� 21/2010 in cui si esprime, insieme alla volont� di mantenere aperto il dialogo istituzionale con tutti gli Enti Territoriali, la netta contrariet� a :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Costruzione della NLT in Val di Susa 2. All'avvio dei lavori al tunnel della Maddalena 3. Alla realizzazione sia del Tunnel di Base che dell'Orstera 4. Al reinscrimento della NLT nei limiti della Legge Obiettivo 5. All'aumento del carico infrastrutturale e del traffico merci in valle. 	<p>Vedasi Osservazione n� 12 (Punti da 1 a 7)</p> <p>La Commissione prende atto della chiara Delibera.</p>
14.	12/10/2010	DVA 2010 - 0024240	Comune di Caselle (TO)	<p>Vedasi Osservazione n� 11</p>	<p>La Commissione prende atto della chiara Delibera.</p>
15.	12/10/2010	DVA 2010 - 0024259	Comune di Chiusa di San Michele (TO)	<p>Vedasi Osservazione n� 11</p> <p>L'Associazione ricorda la sua opposizione, gi� manifestata nelle Oss. n� 1 e 4, e presenta altri motivi di opposizione tra cui :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. durante il periodo in cui il progetto ha potuto essere consultato per la presentazione di osservazioni da parte dei cittadini e delle amministrazioni locali, non � avvenuto il deposito della tratta che lo collega al nodo di Torino, elemento di indispensabile per la valutazione della finalit� e degli impatti della intera Opera. 2. Le quantit� di marino dichiarate in produzione sia nelle tratte di competenza italiana, sia da quelle lato francese, confrontate con le produzioni dei vari fronti di scavo e delle relative movimentazioni non sono coerenti tra di loro. 	<p>Vedasi Osservazione n� 11</p> <p>La Commissione precisa :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La disponibilit� degli elaborati relativi alla Tratta Italiana e Gronda di Torino della NLT non � di competenza della Commissione, che per� ha seguito unitariamente le tratte come si evince dalle problematiche che partendo dallo svicolo di Chiomonte (Tunnel esplorativo) allo stesso svicolo e movimentazione del marino (Linea attrale), coordinamento sulla sua collocazione finale (anche con Tratta italiana) ha sempre avuto uno svolgimento unitario. 2. Le verifiche effettuate hanno portato a notare discrepanze non significative in relazione all'entit� del problema. Per il sito di Montanaro (come per altri) ancora si tratta di proposte progettuali preliminari e
16.	13/10/2010	DVA 2010 - 0024432	Pro Natura Piemonte	<p>Vedasi Osservazione n� 11</p>	<p>La Commissione precisa :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La disponibilit� degli elaborati relativi alla Tratta Italiana e Gronda di Torino della NLT non � di competenza della Commissione, che per� ha seguito unitariamente le tratte come si evince dalle problematiche che partendo dallo svicolo di Chiomonte (Tunnel esplorativo) allo stesso svicolo e movimentazione del marino (Linea attrale), coordinamento sulla sua collocazione finale (anche con Tratta italiana) ha sempre avuto uno svolgimento unitario. 2. Le verifiche effettuate hanno portato a notare discrepanze non significative in relazione all'entit� del problema. Per il sito di Montanaro (come per altri) ancora si tratta di proposte progettuali preliminari e

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

"Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano", Progetto Preliminare Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.



[Handwritten signatures and initials]

No	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
17.	13/10/2010	DVA 2010 - 0024435	Comune di Venaus (TO)	<p>Il Comune di Venaus trasmette due Delibere Comunali:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Deliberazione della Giunta Comunale n. 33 del 6/10/2010 2. Deliberazione del Consiglio Comunale n. 18 del 30/09/2010 <p>Ambedue le delibere motivano il parere contrario alle opere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1-1. Cotruzione della nuova linea ferroviaria internazionale, 1-2. Avvio dei lavori per il tunnel geognostico della Maddalena, 1-3. Tunnel di base, al tunnel dell'Orsiera, alle opere relative all'interconnessione con la linea storica, alle discariche e alle teleferiche di cui al progetto preliminare LTF del 10/08/2010; 1-4. al reinserimento del progetto nelle procedure previste dalla legge "Obiettivo" n° 443/01. 1-5. all'aumento del carico infrastrutturale e del trasporto merci in questo contesto territoriale già fortemente compromesso. <p>Per la seconda Delibera si precisano le seguenti opposizioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2-1. Si condividono tutte le osservazioni predisposte dalla Comunità Montana Valli di Susa e Sangone (vedi Oss. n°11). 2-2. Si conferma che le previsioni per la movimentazione e lo stoccaggio del materiale di risulta dello scavo del tunnel risulta incompatibile rispetto al mantenimento delle condizioni di salute dei cittadini di Venaus. 2-3. Si rievoca che il trasporto dello smarino presso il sito di stoccaggio del Carrier du Paradis comporta l'attraversamento longitudinale del territorio di Venaus. Il trasporto previsto mediante un sistema funiviario prevede che avvenga con passaggio a mezza costa ad una distanza che in certi punti è nettamente inferiore ai 500 mt. dalle abitazioni oltre ad essere a una distanza inferiore ai 1000 mt. dal S.I.C. della Val Cenischia. 2-4. L'impianto per sua natura configura un rischio elevato di dispersione di polveri oltre ad un impatto paesaggistico negativo, determinante dell'intera Val Cenischia. 2-5. Si evidenzia inoltre che il sito di stoccaggio di oltre 4.000.000 di Mg. di smarino presso il Carrier du Paradis seppure trovandosi in territorio francese, fisicamente si trova a gravare sopra gli abitati di Venaus, Novalesa e Moncenisio, ubicati ai piedi della verticale del sito stesso. 2-6. Si sottolinea che la viabilità locale e della strada statale SS25 del Moncenisio non sono idonee ne utilizzabili senza pregiudizio della salute e dell'incolumità degli abitanti della Val Cenischia in caso di passaggio di mezzi di cantiere o di trasporto del materiale da e verso i cantieri. <p>Vedasi Osservazione n° 11 Vedasi Osservazione n° 11</p>	<p>per questi motivi è stato preparato un apposito impianto prescriptivo.</p> <p>La Commissione prende atto delle osservazioni inviate per le quali espone le seguenti considerazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1-1. Si prende atto dell'opposizione ai lavori, 1-2. Il Tunnel della Maddalena non fa parte del presente progetto. 1-3. Il progetto di cui trattasi è all'esame proprio nper valutare la fattibilità ambientale sia dello opere principali come delle secondarie (teleferica) 1-4. Il problema non è nelle competenze della Commissione, 1-5. Le considerazioni sul carico ambientale come sulle situazioni portatrici di disagio (e il traffico è una di esse) la Commissione deve effettuare le sue valutazioni. <p>È opinione della Commissione che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2-1. Per queste note vedesi le risposte di cui all'Oss. n°11. 2-2. La Commissione sta valutando le alternative alla sistemazione proposta per il marino, su località e con modalità tali da non interferire con la Valle Cenischia. 2-3. Il progetto di trasferimento tramite teleferica è sub-judice e non sarà realizzato 2-4. Vedi punto precedente 2-5. Vedi punto precedente 2-6. La viabilità locale, nelle ipotesi allo studio vedrà di molto ridimensionate le movimentazioni nell'area.
18.	13/10/2010	DVA 2010 - 0024438	Comune di Val (TO)		Vedasi Osservazione n° 11
19.	13/10/2010	DVA 2010 - 0024441	Comune di Villar Focchiardo (TO)		Vedasi Osservazione n° 11
20.	14/10/2010	DVA 2010 - 0024461	Città di Susa (TO)	<p>La Giunta Comunale di Susa trasmette la propria Delibera G.C. n° 71 del 4/10/2010 con le prime Osservazioni al progetto preliminare della V.I.A.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Logistica dello smarino è stata rivisitata alla luce delle integrazioni di gennaio 2011. 2. Le necessità di controllo delle variabili ambientali con organismi di 	<p>Vedasi Osservazione n° 11 Vedasi Osservazione n° 11</p> <p>La Commissione relativamente alle note inviate precisa che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La logistica dello smarino è stata rivisitata alla luce delle integrazioni di gennaio 2011. 2. Le necessità di controllo delle variabili ambientali con organismi di

[Handwritten signatures and initials]

No. Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Contenuto Osservazione Note
			<p>Si espone contrarietà alla proposta di gestione del marino ritenendo che le risultanze del progetto preliminare per quanto attiene le soluzioni ipotizzate per le fasi di cantiere e per la logistica del marino non siano in linea con i documenti di indirizzo e con le arse espresse dalla città di Susa. Si richiede una revisione delle soluzioni proposte con il progetto preliminare.</p> <p>2. Agenti inquinanti: necessità di massima tutela di uomo, flora, fauna, suolo, acqua, aria, clima, paesaggio in fase di cantiere e di esercizio. Si presenta una richiesta di approfondimenti relativa alle criticità ambientali collegate alla fase di costruzione dell'infrastruttura ferroviaria, che non mostrano soluzioni certe e in grado di neutralizzare i problemi individuati, concernenti in alcuni casi la salute degli individui, con particolare riguardo a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • polveri • rumori • presenza di inquinanti <p>con soluzioni studiate per le singole fasi di lavoro.</p> <p>Si chiede anche l'istituzione per Susa di una specifica Commissione permanentemente presente in zona, per tutta la durata dei lavori, di natura prevalentemente pubblica che, in relazione a tutte le problematiche e criticità che verifichi che le prescrizioni e gli accorgimenti tecnici previsti in progetto siano effettivamente realizzati e che i parametri siano rispettati.</p> <p>Particolare attenzione viene richiesta per il reticolo idrografico e la messa in sicurezza del bacino della Dora.</p> <p>3. Profilo del Cantiere in otica "Demarche Grand Chantier" e Piano Strategico di Sviluppo.</p> <p>Si richiede l'attivazione delle procedure (come previsto dall'impostazione condivisa del lavoro svolto all'interno dell'Osservatorio Ambientale) sia in fase di costruzione dell'infrastruttura sia durante la sua attivazione.</p> <p>Si chiede pertanto che vengano varate al più presto disposizioni normative tali per cui i territori che sopportano l'onere dei materiali di scavo e la loro lavorazione, possano beneficiare, in modo significativo di opportunità formative, lavorative, fiscali conseguenti alla costruzione della nuova infrastruttura.</p> <p>4. Ricadute occupazionali sia per la fase di realizzazione sia per quella di esercizio dell'infrastruttura.</p> <p>5. Fiscalità agevolata per la città di Susa</p> <p>6. Massima attenzione ai manufatti e proprietà interessate. Si chiede particolare riguardo a quelle delle frazioni prossime ai cantieri, evitando, sia per la fase di cantiere sia per quella di esercizio, quanto più è possibile soluzioni che comportino strumenti e provvedimenti finalizzati alla loro eliminazione o minimizzazione.</p> <p>7. Individuare soluzioni idonee per la Casa di Riposo "Villa Cora". Si puntualizza come tale richiesta sia dovuta sia per la valenza socio-assistenziale del servizio attualmente prestato ma anche dell'offerta occupazionale collegata, che si concretizza con l'ospitalità di oltre 200</p>	<p>monitoraggio e tutela è ben presente alla Commissione e trova riscontro nel quadro prescrittivo</p> <p>3. Non di competenza della Commissione</p> <p>4. Vedi punto (3)</p> <p>5. Vedi punto (3)</p> <p>6. Nel quadro prescrittivo sono presenti azioni volte a tutelare il più possibile, come alla richiesta, abitanti e loro beni.</p> <p>7. La problematica relativa alla presenza della realtà sanitaria e occupazionale della struttura S. Giacomo è ben presente nelle analisi della Commissione e nel quadro prescrittivo.</p> <p>8. Si concorda con la richiesta (vedi prescrizioni).</p> <p>9. Vedi punto (3)</p> <p>10. Si concorda con la richiesta (vedi prescrizioni)</p> <p>11. Non di competenza della Commissione</p> <p>12. Non di competenza della Commissione</p> <p>13. Si concorda con la richiesta e la si comprende nel quadro prescrittivo.</p> <p>14. Non di competenza della Commissione</p> <p>15. Posizioni condivisibili da esaminare in fase successiva.</p>

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

"Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

No.	Data	Autore	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
21.	14/10/2010	DVA 2010 - 0024497	Comune di Sant'Ambrogio di Torino (TO)	<p>persone anziane e con l'occupazione di oltre 150 addetti</p> <p>8. Ricettività legata al cantiere secondo le procedure della Demarche Grand Chantier.</p> <p>9. Si concorda sulle ipotesi di non prevedere l'impostazione con uso di aree ed attrezzature temporanee per baraccamento, alloggio e servizio ma di orientare la scelta in direzione di nuove soluzioni capaci di generare positive ricadute per il territorio, come quelle ipotizzate nel "D6-marche Grand Chantier".</p> <p>10. Azioni di riqualificazione e valorizzazione del territorio comunale, con massima attenzione alle aree delle Frazioni interessate direttamente ed indirettamente dalla nuova opera ferroviaria.</p> <p>11. Strumenti tecnico-finanziari per attuazione programmi e progetti</p> <p>12. Attivazione dei servizi per la mobilità locale.</p> <p>13. Comunicazione e informazione alla popolazione</p> <p>Predisporre a Susa di un Punto Informativo sul modello di quello realizzato alla "Rizerie" di Modane, dove allestire un centro permanente di comunicazione e informazione e alla popolazione sulle attività di realizzazione della nuova linea ferroviaria.</p> <p>14. Attività coordinamento-supporto all'Amministrazione comunale.</p> <p>15. Fase di esercizio</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si ritiene che le risultanze del progetto preliminare, per la fase di esercizio, siano in linea con i documenti di indirizzo e con le attese della città, anche per la presenza della Nuova Stazione Internazionale di Susa, confermata nel progetto. • Si auspica che lo sviluppo progettuale futuro si faccia carico di cogliere e proporre le opportunità offerte dallo sfruttamento delle eventuali potenzialità geotermiche che potrebbero emergere con lo scavo dei tunnel di base. • Si chiede che lo sviluppo progettuale confermi per la Stazione Internazionale il ruolo di centro di promozione e di porta di accesso ai comprensori turistico-culturali ad essa sottesi. 	<p>Vedasi Osservazione n° 11</p> <p>La Commissione ha esaminato le istanze del Comune e nota che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lo studio dell'instabilità dei versanti interferiti dalle opere è uno dei primi elementi di base per la progettazione, sia dal punto di vista della sicurezza dei cantieri, delle opere, e della sicurezza di tutte le presenze. Le verifiche sono riferite al breve come al lunghissimo periodo e costituiscono le basi tecniche per la progettazione. 2. Il SIA e gli approfondimenti successivi hanno affrontato i problemi idrogeologici e previsto un amplissimo monitoraggio di tutte le adduttrici (pozzi, sorgenti, acque superficiali) presenti nell'area. 3. Il rischio amianto è studiato con tutte le cautele di legge, le modalità di trasporto dovranno seguire rigide prescrizioni, i contenitori non possono viaggiare aperti e formare non adeguatamente decontaminati. 4. La politica degli espropri e degli indennizzi non è di competenza di questa Commissione 5. Il progetto del cavidotto è esaminabile nella documentazione fornita e sarà ulteriormente dettagliato nello sviluppo definitivo.
22.	14/10/2010	DVA 2010 - 0024538	Comune di Mompantero (TO)	<p>Il territorio comunale dalle relazioni geologiche (es. PAL) presenta numerosi fenomeni di instabilità dei versanti. Si esprime grandissima preoccupazione per i possibili fenomeni di crollo e la loro possibile riattivazione, che coinvolgerebbero sicuramente le strade poste sul versante e potrebbero, inoltre, colpire gli edifici degli abitati sottostanti.</p> <p>2. Interferenza con le falde acquifere</p> <p>3. Rischio amianto</p> <p>Come evidenziato negli elaborati e nei diversi profili geologici, il Tunnel di base intercetterebbe all'imbocco delle gallerie rocce amiantifere per una lunghezza di circa 420 m e per un volume stimato di 76.000 m³. La Comunità non si sente garantita né dal metodo di scavo, né dal metodo di trattamento dei materiali pericolosi descritto negli elaborati.</p>	<p>Vedasi Osservazione n° 11</p> <p>Il Comune di Mompantero invia le Osservazioni ossiative alla realizzazione dell'opera (si fa anche riferimento ad una precedente comunicazione non pervenuta al MATIM), esprimendo le seguenti note:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Instabilità dei versanti <p>Il territorio comunale dalle relazioni geologiche (es. PAL) presenta numerosi fenomeni di instabilità dei versanti. Si esprime grandissima preoccupazione per i possibili fenomeni di crollo e la loro possibile riattivazione, che coinvolgerebbero sicuramente le strade poste sul versante e potrebbero, inoltre, colpire gli edifici degli abitati sottostanti.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Interferenza con le falde acquifere 3. Rischio amianto <p>Come evidenziato negli elaborati e nei diversi profili geologici, il Tunnel di base intercetterebbe all'imbocco delle gallerie rocce amiantifere per una lunghezza di circa 420 m e per un volume stimato di 76.000 m³. La Comunità non si sente garantita né dal metodo di scavo, né dal metodo di trattamento dei materiali pericolosi descritto negli elaborati.</p>

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI
 "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

No.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>né dalle modalità di trasporto in Germania, né dalla decontaminazione dei contenitori sigillati mediante lavaggio delle superfici esterne per l'eliminazione di qualsiasi traccia di fanghi o altro materiale che possa successivamente generare polveri in atmosfera.</p> <p>4. Interferenza con edifici civili</p> <p>5. Cavidotto</p> <p>6. Nastro trasportatore e svincolo A32 Brunetta-Passeggeri</p> <p>7. Qualità della vita</p> <p>Si sottolinciano i rischi per la qualità della vita e per la salute pubblica dovuti alla produzione di polveri anche nei Comuni limitrofi e agli impianti dovuti al traffico.</p>	<p>6. La realizzazione di strutture interferenti con opere concesse (o nuove opere come gli svincoli autostradali) saranno realizzate di concerto con i gestori delle opere stesse e salvaguardando al massimo i livelli di servizio.</p> <p>7. Le previsioni di trasporto tramite ferrovia sono state richieste per abbattere l'incidenza dell'aumento di traffico in valle, ovunque ciò sia possibile.</p>
23.	14/10/2010	DVA 2010 - 0024561	Comune di Caprie (TO)	<p>Vedasi Osservazione n° 11</p> <p>Il Comune di S. Giorio evidenzia:</p> <p>1. la contrarietà a sondaggi geognostici sul territorio comunale come evidenziano nella delibera del Consiglio comunale per gravi motivi di viabilità.</p> <p>2. la pericolosità degli scavi per le gallerie ferroviarie soprattutto in corrispondenza con i solchi torrentizi del Gravio, Rio delle Boine e Rio Angoscia e per i fenomeni frattosi, riattivatisi anche negli ultimi anni) come conseguenza dei fenomeni gravitativi profondi in atto.</p> <p>Esprime inoltre la sua contrarietà ai lavori con Osservazioni del tutto analoghe a quelle del Comune di Venas (parti da 1.1 a 1.5)</p> <p>Il Comune di Condove esprime le osservazioni al progetto approvate dal Consiglio Comunale con deliberazione consultare n. 50 dell'8.10.2010, con particolare riferimento alle tematiche di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • trattamento dei materiali potenzialmente nocivi (amiantiferi); • natura geologica nel Tunnel dell'Ostera; • aspetto idrogeologico del territorio, (zona delle Chiuse); • impatto in corso d'opera (inquinamento, rumore, congestione) • sfruttamento del territorio sia in corso che a fine opera. <p>La nota della Giunta pone l'accento sugli aspetti di maggior importanza per la comunità nel senso di ricadute di sviluppo delle attività di esecuzione e gestione delle nuove linee:</p> <p>1. Rapporto tra l'opera e il territorio in sede di cantiere.</p> <p>Si constata la previsione per la zona della Piana delle Chiuse di tre aree di cantiere, funzionalmente interdipendenti, di dimensioni rilevanti per oltre sette anni.</p> <p>- Per quanto riguarda il primo punto si esprime la volontà che la fase di caratterizzazione possa e debba prevedere interventi quale quello veicolare i materiali di scavo o su rotaia, o attraverso l'Autostrada mediante realizzazione di uno svincolo specifico che deve risultare definitivo ad Opera conclusa.</p> <p>- Si auspica inoltre l'utilizzo per la caratterizzazione, di aree industriali dismesse o passibili di efficace riconversione industriale, e la previsione di realizzare le opere di mitigazione delle attività di cantiere sin dalle prime fasi dell'appalto.</p> <p>- Si chiede l'adeguata progettazione delle opere tra cui la stazione fer-</p>	<p>Vedasi Osservazione n° 11</p> <p>La Commissione prende atto della necessità di provvedere a soluzioni alternative per tutte le viabilità ove risulti inevitabile l'interferenza tra i sondaggi geognostici e la viabilità ordinaria.</p> <p>La presenza di fenomeni gravitativi profondi (così come quella di rischi di frane superficiali) sono conosciuti ed analizzati dalle procedure di sicurezza previste in progettazione, per esse si configura comunque un intervento pressorativo nel parere.</p> <p>Per le ulteriori note si rimanda all'Oss.n°17 (parti 1.1 a 1.5)</p> <p>La Commissione prende atto delle condivisibili precisazioni dell'amministrazione comunale e precisa quanto segue:</p> <p>1. Relativamente alla gestione dei trasporti da e per il cantiere la Commissione ha reputato di privilegiare il trasporto su ferrovia, prevedendo comunque interventi di messa in sicurezza e adeguamento per la viabilità interferite o promiscue con il traffico di cantiere. Ha inoltre previsto lo stanziamento di somme per le opere di mitigazione c/o compensazione, prescrivendo la realizzazione per quanto possibile anticipata delle opere di mitigazione rispetto ai cantieri.</p> <p>Anche per la progettazione delle opere tra cui quelle di stazione sono presentati indicatori di inserimento ed adeguamento alle realtà locali, anche se le aspettative sul trasporto regionale non sono di competenza della Commissione.</p> <p>Si condividono i suggerimenti per l'accoglienza delle maestranze, la cui definizione viene sollecitata al ripropone nella successiva fase progettuale, sempre per la condizione con il territorio.</p> <p>2. Si condivide la prospettiva e se ne dà atto nelle prescrizioni relative al controllo in corso d'opera e nella disponibilità di interventi compensativi volti all'obiettivo indicato</p>
24.	14/10/2010	DVA 2010 - 0024578	Comune di San Giorio di Susa (TO)		
25.	15/10/2010	DVA 2010 - 0024662	Comune di Condove (TO)		

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

"Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano". Progetto Preliminare
 Procedura di V.L.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

Dopo
Mittiti
Super Osservazioni
Controdeduzione e Note

	<p>roviana, favorendo e incentivando un uso più efficace ed efficiente della ferrovia come trasporto locale intesa come beneficio per i cittadini e per le attività turistico-commerciali.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si propone l'accoglienza delle maestranze che per anni conviveranno con la popolazione locale in strutture abitative recuperabili attraverso il restauro di edifici/borgate circostanti. - Si nota come la presenza simultanea di parecchie centinaia di persone in più, dedite a lavori defaticanti presuppone necessità di interventi di emergenza (prevalentemente sotto il profilo traumatologico-co). Il Progetto deve prevederne l'impiego (riferimento le sinergie con le strutture locali). 2. Le ricadute positive sul territorio. <p>Si vuole che il territorio non debba essere solo spettatore di transiti veloci ed efficaci di persone o merci, senza che questo non possa provocare ricadute di sviluppo locali.</p>	
<p>Il Comune di Giaglione esprime le seguenti Osservazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tutela Acque sotterranee - Gestione emergenza idrica Si esprimono preoccupazioni relative a pozzi e sorgenti tra cui: - sorgenti Boscodrino (o Boscodrino), 90% utenze di Giaglione - sorgente Greisone, 10% utenze e borgate montane; - sorgenti Arnò e Poissati, confluenti nella Boscodrino; - sorgenti di S.Chiera, (acquedotto borgata montana S. Chiara); - sorgente Pietra Porchera, (borgate montane della Val Clarea). 2. Assetto idrogeologico - Problematiche. In particolare sulle opere previste in Val Clarea 3. Interferenza con il SIC - Boscaglie di Tasso di Giaglione 4. Area di cantiere di Prato Giò 5. Polveri e inquinamento 6. Barricate di Giaglione <p>Preoccupazione per l'impatto di possibili fuoriuscite di gas radon o ritrovamenti di rocce ammantifere e relative polveri sull'ambiente e sulla salute,</p>	<p>Comune di Giaglione (TO)</p> <p>DVA 2010 - 0024699</p> <p>15/10/2010</p>	<p>26.</p> <p>AG</p>
<p>La Commissione relativamente alle note presentate specifica che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La tutela delle sorgenti, pozzi, falde idropotabili, è stata esaminata ed approfondita nell'esame della documentazione presentata, e, oltre al relativo quadro prescrittivo, inquadrata nel più ampio spazio del monitoraggio ante-durante e 2. Le problematiche della Val Clarea sono state esaminate durante l'esame del progetto relativo al Tunnel della Maddalena. La Commissione ne ribadisce le conclusioni. 3. Come per il punto precedente. 4. L'area di cantiere di Prato Giò, in particolare nella sua funzione di trattamento e preparazione del marino per il trasporto via telefonica è in fase di revisione con l'ipotesi di abbandono del sito della Carrè edu Prato radis. 5. Tutta la problematica relativa a radon ed amianto è riassunta nel quadro prescrittivo, con il piano di Monitoraggio e il Piano di gestione delle emergenze. 6. È intenzione della Commissione evitare interferenze con beni storico-architettonici, per i quali esiste la supervisione delle Sovrintendenze locali. 	<p>Comune di Rivalta di Torino (TO)</p> <p>DVA 2010 - 0024716</p> <p>15/10/2010</p>	<p>27.</p> <p>BC</p>
<p>Riguardo all'Osservazione si precisa quanto segue:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La presentazione dell'opera completa è allegata per la comprensione dell'intera fase programmatico-progettuale, la 2° parte è ovviamente influenzata dalla 1° e dal tracciato francese (come evidenziato da tutti gli Osservatori). 2. Non di competenza della Commissione 3. Non di competenza della Commissione 4. Le problematiche accennate saranno esaminate nel corso di Istruttoria <p>Tratta Italiana Chiusa - Orbassano - Settimo Torinese</p> <p>Se ne prende atto</p> <p>Vedi punto (4)</p> <p>Con tutti i limiti del caso, esiste un'analisi Costi-Benefici, cui sono state già fatte altre osservazioni.</p> <p>Se ne prende atto.</p>	<p>Comune di Rivalta di Torino (TO)</p> <p>DVA 2010 - 0024716</p> <p>15/10/2010</p>	<p>27.</p> <p>BC</p>

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI
 "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano", Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

No. 28 Data 15/10/2010 Protocollo DVA 2010 - 0024721 Mittente Comune di Graverre (TO)	Sintesi Osservazione	Controdeduzione
--	----------------------	-----------------

28. 15/10/2010 DVA 2010 - 0024721 Comune di Graverre (TO)	<p> sulle scelte formulate nel Progetto Preliminare. 3. Contrarietà ai presupposti per la definizione di un tracciato per la parte italiana, come formulati nella Relazione generale, nel SIA e nella Sintesi non tecnica, in quanto sono basati sui seguenti presupposti non condivisi: • il dossier di candidatura al bando TEN-T dell'Unione Europea è stato autonomamente presentato dai Governi Italiano e Francese senza il coinvolgimento o la condivisione da parte del Comune di Rivalta di Torino • la relazione finale dell'Osservatorio Tecnico (della anche "Documento di Pracatimat") non ha ricevuto alcuna condivisione formale da parte del Comune di Rivalta di Torino • gli "Indirizzi operativi per la Progettazione Preliminare della Nuova Linea Torino - Lione", formulati in sede di Osservatorio Tecnico Torino-Lione, non hanno ricevuto alcuna condivisione formale da parte del Comune di Rivalta di Torino 4. Contrarietà all'attraversamento della Collina Morenica e del Parco del Sangone previsti nelle indicazioni progettuali contenute nel Progetto Preliminare, con particolare riferimento alla Relazione generale, al SMA, alla Sintesi non tecnica e al tracciato indicato nell'Analisi multicriteri e rappresentato nello Schema funzionale 5. Tale posizione è motivata dalla ferma volontà del Comune di Rivalta di Torino di salvaguardare tali ambienti di pregio naturalistico, storico e paesaggistico, anche attraverso la promozione di strumenti di maggior tutela. 6. Contrarietà alla soluzione "passante" per il collegamento dello scalo ferroviario di Orbassano "anziché "in atterramento", indicata nella Relazione generale, nel SMA, nella Sintesi non tecnica, e nel tracciato indicato nell'Analisi multicriteri rappresentata nello Schema funzionale. 7. Contrarietà alle modalità di definizione del tracciato in assenza di un'Analisi Costi Benefici estesa sia alle fasi di costruzione che a quella di esercizio delle opere 8. Contrarietà alle modalità di definizione del tracciato mediante l'Analisi Multicriteri 9. Contrarietà alle caratteristiche del tracciato evidenziate nello Schema funzionale 10. Contrarietà al deposito di materiali di scavo sul territorio comunale dei rifiuti prevista nel Progetto Preliminare di cave del suo territorio per il deposito di materiali di scavo provenienti dalle attività di costruzione della parte comune. 11. Amministrazione Comunale di Graverre ed a salvaguardia della incolumità della cittadinanza della stessa, si oppone fermamente alle opere necessarie alla costruzione della NL TL, ed altresì, in conseguenza, alla realizzazione del tunnel geognostico della Maddalena. Questa opzione si basa su considerazioni meteo-climatiche che favoriscono localmente la possibilità di circolazione e deposito delle polveri sospese, dovute alla movimentazione dei materiali di scavo, pericolosi di per sé ed in quanto potenzialmente con </p>	<p> 9. Se ne prende atto. 10. Il problema della sistemazione dello smantino è stato rivisitato in un'ottica nuova che inevitabilmente coinvolgerà anche parti del cantiere II. La Commissione prende atto delle osservazioni depositate, ricordando che l'analisi dei rischi di dispersione di polveri (non solo quelle citate contenute nelle di annuncio o con altre caratteristiche nocive) in funzione delle condizioni climatiche e del regime dei venti, è parte integrante del SIA di progetto e dell'esame della Commissione. Per le ulteriori note si rimanda all'Oss.n°17 (parti I.1 a I.5) </p>
---	--	---

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI
 "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - I rta in Territorio Italiano". Progetto Preliminare
 Procedura di V.L.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

No. Osservazione	Data	Autore	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
29.	15/10/2010	DVA 2010 - 0024731	Società Matteo Costruzioni s.r.l.	<p>contenuti di sostanze nocive come amianto, polveri radioattive, ecc., un sicuro impatto sulle condizioni di salute dei cittadini e causa di degrado notevole delle culture agricole, dei pascoli ed in generale dell'ambiente. La posizione del Comune di Graverè è quindi del tutto analoga a quella espressa dal Comune di S. Giorio e da quello di Venaus (punti da 1.1 a 1.5)</p> <p>La società Matteo Costruzioni si occupa della costruzione e vendita di immobili in Valle di Susa e segnala l'interferenza del progetto con alcuni suoi cantieri ubicati in:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comune di Chiusa San Michele S.S. 25 via Susa s.n.c. costruzione di un capannone • Comune di S. Antonino di Susa, n° 5 villette a schiera. <p>Fa quindi osservare l'incompatibilità di queste costruzioni con il progetto pubblicato, incompatibilità che ne fa temere la demolizione. In entrambi i casi occorrerà valutare i danni che si sono già arrecati e che si arrecheranno a causa dell'impatto ambientale della costruzione della TAV con i fabbricati esistenti, in alternativa chiede le possibili azioni (modifiche o mitigazioni) per limitare i danni economici.</p> <p>La posizione del Comune di Avigliana è del tutto analoga a quella espressa dai Comuni di Graverè, S. Giorio e di Venaus (punti da 1.1 a 1.5)</p> <p>Vedasi Osservazione n° 10</p>	<p>La Commissione prende atto delle Osservazioni poste e in tutti i casi di interferenze dirette dell'opera in progetto con presistenze, verifica e prescrive l'adozione di misure caute dove possibile.</p> <p>In relazione alle problematiche economiche, invece, si precisa che la politica degli espropri e degli indennizzi e l'eventuale problematica ad essi relativa non è di competenza di questa Commissione.</p>
30.	21/10/2010	DVA 2010 - 0025340	Città di Avigliana		<p>Per le note tecniche si rimanda all'Oss n°17 (parti 1.1 a 1.5)</p> <p>Vedasi Osservazione n° 10</p>
31.	25/10/2010	DVA 2010 - 0025586	Nota WWF (Richiesta Sospensione VIA)	<p>Il Gruppo Consigliare di minoranza della città di Susa denominato "SUSA" presenta le seguenti osservazioni al progetto LTF:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Flessi smorzato: contrarietà alla soluzione prevista per il trasporto materiali attraversando la città di Susa su camion verso il punto di raccolta di Prato Ghò per la teleferica al Moncenisio. Non risulta sia stata in alcun modo verificata la possibilità di trasportare i materiali tramite strada ferrata. 2. Amianto: si osserva come il luogo predisposto per il trattamento delle rocce amiantifere sia localizzato in prossimità della casa di riposo San Giacomo; 3. Inquinamento acustico - Barriere antirumore: non si comprende per quale motivo le barriere antirumore della parte centrale della piana di Susa non possano essere mascherate con opportuni riporti di terra e opere di mitigazione ambientale così come previsto all'imbocco delle gallerie ovest ed est. 4. San Giacomo: Il cantiere dell'imbocco galleria è totalmente realizzato su aree destinate ad attività socio-assistenziali: la casa di riposo San Giacomo e il limitrofo edificio ospitante il reparto B. 5. Area Consep: L'area dell'autoparco ha per la città di Susa una particolare valenza sia come creazione di posti di lavoro che di opportunità di sviluppo, costituendo l'unica struttura a livello nazionale di formazione ed educazione stradale; oltre alla funzione di volano dell'intensità di traffico pesante autostradale in occasione di particolari criticità (nevi, ciate anche modeste, rallentamenti al tunnel, divieto di transito in Francia, etc. Il progetto ne prevede l'integrale utilizzo come cantiere e la sua destinazione finale quale localizzazione della stazione di servizio al tunnel, privando la città di Susa delle sinergie esposte. 	<p>La Commissione chiarisce che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La soluzione di trasporto su ferrovia è stata richiesta al Proponente in alternativa alla soluzione di progetto. 2. Nessun trattamento in area non protetta è stato previsto dal progetto, comunque si propende all'allontanamento di tutti i materiali dalle aree surrumentate prima dei trattamenti. 3. La mitigazione delle installazioni dovrà essere prevista nel progetto. 4. Le interferenze con la struttura del S. Giacomo sono regolate nel quadro prescrittivo 5. La realizzazione della nuova infrastruttura non prevederà l'abolizione di queste attività ma la loro ricollocazione in maniera compatibile per tutte le funzioni. 6. La stazione internazionale di Susa risulta necessaria per molte motivazioni, non ultima quella della gestione delle emergenze citate. L'inquadramento della stessa nella rete di trasporti regionali e locali che, con l'upgrading previsto nei piani regionali, dovrà gestire il traffico locale e/o a vocazione turistica non deve riguardare la linea internazionale, pur se si ne raccomanda il coordinamento funzionale. 7. Lo studio di impatto prevede sempre la valutazione degli impatti cumulativi.
32.	25/10/2010	DVA 2010 - 0025617	Gruppo Consigliare Susa		<p>La Commissione chiarisce che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La soluzione di trasporto su ferrovia è stata richiesta al Proponente in alternativa alla soluzione di progetto. 2. Nessun trattamento in area non protetta è stato previsto dal progetto, comunque si propende all'allontanamento di tutti i materiali dalle aree surrumentate prima dei trattamenti. 3. La mitigazione delle installazioni dovrà essere prevista nel progetto. 4. Le interferenze con la struttura del S. Giacomo sono regolate nel quadro prescrittivo 5. La realizzazione della nuova infrastruttura non prevederà l'abolizione di queste attività ma la loro ricollocazione in maniera compatibile per tutte le funzioni. 6. La stazione internazionale di Susa risulta necessaria per molte motivazioni, non ultima quella della gestione delle emergenze citate. L'inquadramento della stessa nella rete di trasporti regionali e locali che, con l'upgrading previsto nei piani regionali, dovrà gestire il traffico locale e/o a vocazione turistica non deve riguardare la linea internazionale, pur se si ne raccomanda il coordinamento funzionale. 7. Lo studio di impatto prevede sempre la valutazione degli impatti cumulativi.

No	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				6. Stazione internazionale: la stazione internazionale, presentata come grande opportunità di crescita e sviluppo per la città di Susa, rischia di diventare il semplice mascheramento di una struttura con funzionalità tecnica quale punto di gestione di eventuali emergenze nella tratta sotterranea a scapito di tutte le iniziative anche turistiche che sono la vocazione dell'Alta Valle.	
				7. L'impatto cumulato dei 3 cantieri limitrofi in zona è sottovalutato	
33.	26/10/2010	DVA 2010 - 0025722	Pro Natura Piemonte	L'Associazione fa riferimento alla notizia della presentazione di un piano alternativo per la collocazione a discesa degli inerti derivanti dallo scavo dei tunnel di base e del tunnel dell'Orsiera, che, modificando totalmente il piano di smaltimento degli inerti e chiedono la pubblicazione delle varianti presentate da LTF, e con maggiore coerenza, la ripubblicazione del progetto stesso. Si chiede inoltre di mettere a disposizione del pubblico il progetto dei tunnel di parte francese, senza il quale non si comprendono le differenti lunghezze delle tratte, la ripartizione dei costi e il controllo della sistemazione del marino.	Si ricorda che tutto il materiale, comprese le integrazioni del progetto successive a una richiesta di integrazioni da parte del MATTM, sono pubbliche e portate a conoscenza degli Osservatori, come testimoniano dalle analisi condotte sui documenti integrativo da privati, Comuni, Associazioni. Per la ripartizione dello scavo del Tunnel se è vero che l'opera è paritaria, la suddivisione geometrica è stata fatta sulla intersezione tra la proiezione verticale del confine di stato (verità dell'Ambio) sul tracciato della galleria in progetto, per cui la tratta francese è più lunga di quella italiana. Sulla ripartizione dei costi ci sono infine trattati appositi tra l'Italia e Francia che ne stabiliscono le modalità e gli importi.
34.	11/11/2010	DVA 2010 - 0027165	Comune di Sant'Antonino di Susa (TO)	Il Comune di S. Antonino di Susa sigmatizza la decisione unilaterale di LTF del ritorno alle procedure speciali per le "infrastrutture strategiche", fatto che appare finalizzato ad emarginare le amministrazioni locali, presenta inoltre la sua contrarietà rispetto al progetto in esame su una falsariga del tutto analoga a quella espressa dai Comuni di Graverè, S. Giorno, Avigliana e di Venaus (punti da 1.1 a 1.5)	Per le note tecniche si rimanda all'Oss. n° 17 (parti 1.1 a 1.5)
35.	11/11/2010	DVA 2010 - 0027238	Comune di Condove (TO)	Viene trasmessa la deliberazione n. 50 in data 8/10/2010 con la quale il Consiglio Comunale ha approvato le osservazioni già inviate nota prot. n.0007403 del 9 ottobre (Osservazione n°25)	Vedasi Osservazione n° 25
36.	07/12/2010	DVA 2010 - 0029890	Sig. Sandro Grandis e altri	I firmatari dell'Osservazione rendono note i rischi per le loro abitazioni, tutte in Susa (Regione S. Eusebio), per le condizioni di instabilità dei versanti sovrastanti le residenze, instabilità che negli anni li hanno, per alcuni, costretti a provvedere a loro spese ai necessari consolidamenti. Oltre a chiedere la messa in sicurezza dei versanti preannunciano richieste di dati in caso eventuale di danneggiamenti provocati dai lavori.	La Commissione prende atto delle Osservazioni e indica come nel quadro prescrittivo del parere sono sempre indicate le precauzioni minime per l'esecuzione in sicurezza delle opere. Per quanto riguarda invece la richiesta di eventuali danni si ricorda che la materia non è di competenza della Commissione.
37.	10/01/2011	DVA 2011 - 0000336	Società Matteo Costruzioni	Vedasi Osservazione n° 29	Vedasi Osservazione n° 29
38.	28/01/2011	DVA 2011 - 0001773	Città di Susa	L'Amministrazione Comunale di Susa trasmette la nota di cui all'Osservazione precedente n°36 ricordando le necessarie precauzioni progettuali di realizzazione in sicurezza delle opere.	Vedasi Osservazione n° 36
39.	10/02/2011	DVA 2011 - 0003070	Società Matteo Costruzioni s.r.l.	Vedasi Osservazione n° 29	Vedasi Osservazione n° 29
40.	03/03/2011	DVA 2011 - 0005021	Società Villa Cora S.r.l.	Vedasi Osservazione n° 5	Vedasi Osservazione n° 5
41.	01/03/2011	DVA 2011 - 0004947	Goretta S.R.L.	La Società Goretta, proprietaria dei terreni di cava, siti in Torrazza (TO), sui quali è prevista la sistemazione di parte del materiale di smantico delle gallerie di progetto, su cui la stessa ha presentato un Piano Logistico in via di autorizzazione, chiede: 1. I motivi per cui la società Goretta S.R.L. non sia stata interpellata per la disponibilità delle aree. 2. Se è stata effettuata la verifica in merito alla compatibilità temporale e di fattibilità tra la realizzazione del Polo Logistico e l'eventuale ritorno.	La Commissione in riferimento alle richieste nota che: 1. Il progetto è in fase preliminare e di fattibilità ambientale, le scelte dei siti di deposito sono a livello di proposte basate sulle disponibilità note dal Piano Cava. 2. Le verifiche con eventuali progetti ancora non iniziati verranno effettuate nel progetto definitivo 3. Vedi punto (2) 4. Vedi punto (2)

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

"Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

ELI AMBIENTI
 ARITOBIO E DEL
 Tecnica di
 entoli
 alla Cor-

Controlli Osservazione

Controlli Osservazione

Mittente

Alloccollo

42.	18/03/2011	DVA 2011 - 0006506	Società Villa Cora S.r.l.	<p>bamento dell'area.</p> <p>3. Che la Goretta S.r.l. sia contattata e messa a conoscenza delle eventuali tempistiche e delle tipologie di materiali da allocare.</p> <p>4. Di meglio comprendere la metodologia applicata per il calcolo dei volumi di materiale allocabile a seguito delle discrepanze tra volumi previsti in depositi e volumetria disponibile.</p> <p>La società Villa Cora srl prende atto della volontà di studiare soluzioni alternative al tracciato tali da allontanare la linea ferroviaria dalle strutture socio-sanitarie di cui essa è proprietaria e gestore, con le documentazioni progettuali al momento in studio, rifacendosi alla nota di cui all'Oss.n°5, osserva ulteriormente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. di essere favorevole all'intento di allontanare il tracciato della ferrovia dagli edifici socio assistenziali 2. di considerare positivamente la volontà di prolungare la copertura della linea mediante galleria artificiale 3. di ritenere necessario provvedere comunque alla realizzazione di una adeguata barriera al rumore lungo tutta la tratta della linea tra l'imbocco del tunnel di base e l'asse della linea storica Susa - Bussoleno. 4. Di essere contraria al posizionamento del "locale anti-incendio e vasca di raccolta sversamenti accidentali in prossimità della cascina Vazonc" si ritiene infatti, alla luce della definizione di infrastruttura pericolosa (Reg.Piemonte), inopportuna la sistemazione in vicinanza di una struttura socio sanitaria paraospedaliera. 5. Resta in attesa della definizione delle mitigazioni previste per le criticità della fase di cantiere, per la quale restano valide tutte le note di cui alla Osservazione n°5. 	<p>La Commissione precisa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Si concorda con l'opinione espressa. 2. Condivisibile (vedere prescrizioni) 3. Vedi punto (2) 4. L'istanza è stata parzialmente condivisa con prescrizioni. 5. Il quadro prescrittivo sulle mitigazioni e compensazioni è parte integrante del parere.
43.	18/03/2011	DVA 2011 - 0006576	Città di Susa (TO)	<p>La Giunta Comunale, a seguito della pubblicazione da parte di LTF il 24/01/2011 della documentazione integrativa richiesta dalla Commissione VIA-VAS, relativamente allo svincolo autostradale di Chiomonte ed all'utilizzazione della linea ferroviaria esistente Torino - Susa, per il trasporto dello smarino eccedente a quello utilizzato in loco, e con riferimento alla propria precedente deliberazione (vedesi Oss. n°20) n. sul Progetto Preliminare della N.L.T.L. esprime le seguenti note sulle nuove ipotesi di progetto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Riguardo alla localizzazione delle aree di carico su treno del marino in due siti in (+1 in Comune di Bussoleno). La delibera di Giunta è nettamente contraria alla prima ipotesi di localizzazione dell'area di carico del marino su ferro, nei pressi dell'imbocco est del tunnel di base per la sfavorevole collocazione dell'imbocco rispetto alla frazione San Giuliano subito a valle di esso. 2. Esprime forti riserve sulla seconda ipotesi di localizzazione prevista nei pressi della polveriera militare, alla luce delle criticità dovute all'aumento dell'occupazione di suolo (~25.000 m2) che si aggiunge a quello già in espropriazione, con consumo di terreno di fondo valle assai fertile e come tale particolarmente vocato all'agricoltura, oltre alle interferenze con la viabilità locale ed edifici residenziali e/o commerciali. Le aree interessate poi dall'intervento rientrano nella fascia fluviale "C" di inondazione per piena catastrofica della Dora Riparia, come previsto dal Progetto di Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico 	<p>La Commissione precisa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La localizzazione delle aree di carico è avvenuta dopo sopralluoghi e approfondimenti progettuali, in fase di definitivo si potranno affinare le soluzioni e affinare le mitigazioni, anche comunque prendendo in esame modifiche progettuali. 2. Vedi punto (1) 3. Come già evidenziato in altre Osservazioni della stessa Amministrazione come di privati, i condizionamenti (rigidità geometrica dei tracciati sia planimetrici che altimetrici, le limitatissime pendenze delle zone di stazionamento, la necessità di sovrappasso della Dora, ecc...) rendono difficile prevedere, a questo livello di progettazione, ulteriori affinamenti che potranno avvenire solo in fase di progetto definitivo. 4. Condivisibile 5. Le indicazioni fatte sono rintracciabili nel quadro prescrittivo 6. Vedi punto (3) e punto (5)

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI
 "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parc Commun Isalo-Francoise - Tratta in Territorio Italiano", Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

No.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>(PAI)</p> <p>3. La Giunta non condivide e esprimendo parere assolutamente negativo sull'ipotesi di spostamento a est della posizione di imbocco del tunnel di base.</p> <p>4. Si chiede che venga perseguita la soluzione che prevede di prolungare il tratto di galleria artificiale privilegiando lo sviluppo della copertura della linea sul lato ovest al fine di minimizzare l'impatto ambientale e paesaggistico della nuova linea sulla Casa Di Riposo Villa Cora in località San Giacomo.</p> <p>5. Si chiede che venga perseguita, con i necessari approfondimenti, la nuova soluzione studiata relativamente alla viabilità locale al fine di eliminare l'interclusione di un edificio tra i rilevati della linea storica e della SS 25 in frazione S. Givliano, di mantenere e possibilmente migliorare gli accessi di viabilità esistenti.</p> <p>6. Si chiede che la soluzione della viabilità locale sia tale da evitare di interferire direttamente un fabbricato in zona Autoporto e di non intercludere, tra la NTL e la SS n° 24 deviate, un fabbricato di frazione Tradervivi, non modificando ulteriormente il tracciato della Strada Statale 24 rispetto al progetto preliminare.</p> <p>I cittadini sottoscrittori dell'Osservazione, visionando il documento "Nuova linea Torino-Lione - Progetto preliminare in variante - chiarimenti ed integrazioni - Alternative di realizzo e valorizzazione del materiale di scavo in esabero", (Rif. A) prodotto in data 21/12/2010 dalla società LTF (Lyon Turin Ferroviarie), documento che interessa anche il Comune di Montanaro, evidenziano che:</p> <p>1. il materiale di scavo proveniente dalla scavo delle gallerie del progetto contiene amianto, come indicato nel documento della LTF sopra citato;</p> <p>2. esperti sostengono che il materiale di scavo contenga anche ossidi di uranio;</p> <p>3. il trasporto e lo smaltimento di tale materiale di scavo comporta un irrimediabile danno ambientale, con gravi rischi per la salute</p> <p>4. il trasporto del materiale al sito del Comune di Montanaro comporta notevoli problematiche di inquinamento sia acustico che atmosferico, oltre ad intasare una linea ferroviaria già precaria.</p> <p>5. le cave Ronchi individuate come sito di smaltimento di tal materiale si trovano nei pressi del centro abitato, a circa 500 mt in direzione nord-est, e degli impianti sportivi comunali;</p> <p>6. le cave si trovano in prossimità dei due pozzi dell'acquedotto comunale principale e di quello per la zona Pogliani.</p> <p>Considerato che nelle cave Ronchi sono state individuate specie dell'avifauna di rilevanza comunitaria (si acclude la relazione della Associazione EBN Italia sulla particolarità di tale avifauna), si esprime parere negativo all'individuazione nel territorio di Montanaro di siti per lo smaltimento del materiale di scavo per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.</p>	<p>La Commissione evidenzia che:</p> <p>1. La presenza di sminario contenute dagli scavi della galleria si esprime in percentuale sul totale, e pur essendo prevista una quantità considerevole di tale materiale, ne costituisce una frazione minoritaria che deve essere trattata e preparata per il trasporto in siti chiusi e contenitori sigillati, per essere inviati alle discariche speciali.</p> <p>2. Analoga situazione con probabilità enormemente più piccola per gli eventuali ossidi di Amianto, che subiranno protocolli più stretti e saranno smaltiti in siti speciali.</p> <p>3. Vedi punti (1) e (2)</p> <p>4. La deinizazione delle procedure di trasporto dovranno essere concordate con i gestori delle reti ferroviarie nel progetto definitivo.</p> <p>5. Le procedure di messa a discarica (del materiale non pericolose) prevedono la definizione di un progetto di coltivazione della cava con lo scopo della rinaturalizzazione e recupero dei siti di discarica, e quindi di diminuzione degli impatti residui dovuti proprio alle passate coltivazioni estrattive.</p> <p>6. Il quadro prescrittivo prevede la tutela di tutte le sorgenti idropotabili.</p>
44.	21/03/2011	DVA 2011 - 0006666	Comitato Difesa Montanaro e Circolo Le-gambiente "Pasquale Cavaliere"	<p>La Staf, nel riconfermare e riportare le note di cui alla precedente Osservazione n° 8, integra il precedente documento con le seguenti nuove osservazioni:</p>	
45.	22/03/2011	DVA 2011 - 0006770	SITAF S.p.A.		

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

"Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.



Criterio Osservazione	Controdeduzione e Note
<p>1. Per quanto riguarda il trasporto e il deposito del materiale di scavo, la soluzione ipotizzata nei documenti integrativi prodotti (utilizzo dell'area della piana di Susa per l'installazione di nastri trasportatori e per le attività di carico e scarico dello smarino). Coinvolgono aree su cui insistono attività della Società necessarie al funzionamento dell'autostrada, per le quali la ricollocazione non può avvenire a grande distanza dal sito attuale. In ogni caso si nota come l'identificazione, la disponibilità dei nuovi siti e i relativi tempi di trasferimento devono necessariamente avvenire nel rispetto della continuità dei servizi coinvolti.</p> <p>2. Individuazione dei Siti di deposito</p> <p>Si segnala che la Società ha individuato l'ex cava di Montanaro quale sito per il deposito dei circa 650.000 m3 di smarino derivanti dallo scavo della nuova Galleria di Sicurezza del Traforo del Frejus, (approvazione CIPE n.43/2009 del 26 giugno 2009)</p> <p>L'Osservazione del Geom. Brusin è prevalentemente orientata al confronto tra il progetto 2005 e il progetto attuale fornendo rilievi e suggerimenti progettuali quali:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Inutilità della Modifica tracciato del 2005 2. Minore funzionalità tunnel del geognostico La Maddalena rispetto a Venaus 3. Difficoltà di accesso cantieri tunnel geognostico La Maddalena rispetto a 4. Attraversamento val Cenischia in Viadotto anziché in sotterraneo per l'alta probabilità di interferire con le falde esistenti e per le difficoltà realizzative legate alle discontinuità geologiche 5. Impatto sulle aree autoporto di Susa e svincolo da ricollocare 6. Minor funzionalità e maggiori impatti per la scelta di posizionare l'interconnessori con la linea storica A. Piana delle Chiuse rispetto alla precedente locazione nella piana di Bruzolo. 7. Preferenza alla scelta di localizzare il trattamento e quindi la movimentazione dei materiali di scavo e di fornitura della soluzione 2005. 8. Si concorda sulla scelta della movimentazioni materiali da scavo con trasporto ferroviario, ma si obietta che poteva applicarsi anche al progetto 2005. 9. Osservazioni sugli effetti di una costruzione per tranche e sui costi del prolungamento fino a Piana delle Chiuse 10. Suggerimenti progettuali quali: lo spostamento cantiere discenderia finestra di Almese e sulla localizzazione della stazione intermediale nonché sul tracciato bassa valle. <p>Il comune di Montanaro prende atto del fatto che, ad oggi il sito "Cave Ronchi", al 100% nel proprio territorio, costituisce solamente una eventuale alternativa ai siti individuati nel progetto preliminare per l'allocazione del smarino e che con la produzione delle integrazioni progettuali di LTF apprende invece di far parte di una rosa di eventuali siti alternativi a quelli del progetto preliminare in essere. Par confermando, in linea di massima una sua contrarietà, obietta alla prospettiva citata con alcuni rilievi e specifiche richieste:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. uno specifico studio di approfondimento, che colga in tutti i suoi aspetti l'eventuale compatibilità del sito individuato e la compatibilità delle 2. l'eventuale compatibilità del sito individuato e la compatibilità delle 3. l'eventuale compatibilità del sito individuato e la compatibilità delle 4. l'eventuale compatibilità del sito individuato e la compatibilità delle 5. l'eventuale compatibilità del sito individuato e la compatibilità delle 6. l'eventuale compatibilità del sito individuato e la compatibilità delle 	<p>NLTL dovrà ottemperare. Per le ulteriori note si rimanda all'Oss.n°8</p>
<p>46. 28/03/2011 DVA 2011 - 0007528 Geom. Lorenzo Rosa Brusin</p>	<p>La Commissione nota che i suggerimenti proposti con competenza tecnica dall'Osservante si possono riassumere nella evidente preferenza, pur se motivata, per il progetto 2005 rispetto al progetto in esame. Tale preferenza è accompagnata da una serie di suggerimenti tecnici che, accettando alcune delle indicazioni scaturite dagli studi dell'Osservatorio Virano, tenderebbero a migliorare ulteriormente il progetto. Tutto ciò è però in contrasto con l'iter pluriennale seguito per la definizione delle scelte 2010, rispetto alle scelte del 2005, con tutta la mole di studi e di mediazioni con le comunità locali interessate. Inoltre la Commissione non può intervenire nell'indirizzo progettuale limitandosi a valutare l'ammissibilità ambientale o a scegliere, sulla base delle sole valutazioni ambientali, tra diverse proposte, tutte però purché contenute negli elaborati progettuali e di impatto ambientale del proponente.</p>
<p>47. 24/03/2011 DVA 2011 - 0007567 Comune di Montanaro (TO)</p>	<p>La Commissione precisa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La scelta finale dei siti di deposito ha un carattere approvativo ben definito nel quadro prescrittivo, in cui è compresa ogni verifica di dettaglio da eseguirsi in fase di progetto definitivo. 2. Non di competenza della Commissione. 3. Vedi punto (1) 4. Vedi punto (1), non sono previste depositi di materiali nocivi se non in discariche speciali. 5. Vedi punto (1) e specifiche dei progetti definitivi. 6. Vedi punto (1) e seguenti

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI
 "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano", Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

No. Osservazione	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>previsioni di smaltimento dello smantavo con gli eventuali altri progetti di recupero/riutilizzo dell'area e con le effettive capacità riciclive di conferimento dell'area medesima.</p> <p>2. un contatto con la società proprietaria della cava, al fine di specificare sia l'attuale stato dell'attività estrattiva in corso unitamente al suo esaurimento, sia se esistono vincoli dai medesimi concordati con Enti ovvero progetti di recupero futuro del sito.</p> <p>3. un approfondimento particolareggiato sulle reali qualità e quantità del materiale che eventualmente potrebbe trovare ricovero nel sito interessato, nonché sulle possibilità di reimpiego;</p> <p>4. un'esatta descrizione e quantificazione dei materiali nocivi eventualmente presenti</p> <p>5. puntuali e particolareggiati chiarimenti sulle modalità di stoccaggio e ricovero e quali saranno gli interventi di recupero ambientali che si potranno in essere ed in quali tempi.</p> <p>6. uno studio di fattibilità sulla logistica di un eventuale conferimento nel sito, tenuto anche conto del fatto che la linea ferrata Chivasso-Aosta, è una linea non elettrificata, monorinorato e già oggi, fortemente congestionata</p> <p>7. in quali modi e con quali tempi il Comune di Montanaro potrà partecipare alle attività di vigilanza, controllo e gestione delle attività di conferimento e deposito in sito, e in quali vesti.</p> <p>8. una approfondita analisi sul rapporto costi/benefici, in tutte le sue molteplici sfaccettature, in primis quella ambientale, seguita in ultimo anche da quella economica, tenuto conto delle recenti norme approvate dalla Regione in ambito compensativo;</p> <p>9. che gli Enti competenti si facciano carico delle spese necessarie a corrispondere gli emolumenti professionali ad uno o più tecnici che il medesimo Comune di Montanaro individuerà</p> <p>10. che il Comune di Montanaro - qualora realmente interessato dal conferimento di smantavo - venga ricompreso ad ogni effetto nel novero dei Comuni che beneficeranno delle previsioni del Disegno di Legge Regionale n. 85/2010 sia che il legale rappresentante del Comune di Montanaro venga ricompreso nell'ivi istituito "Comitato di pilotaggio"</p> <p>III Comune di Vaie trasmette la Delibera approvata dalla Giunta Comunale in cui si approvano e si condividono le Osservazioni alla documentazione progettuale integrativa richiesta dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS trasmessa da LTF S.p.A. in data 24 gennaio 2011, così come predisposta dalla commissione tecnica della Comunità Montana dei Comuni della Valle Susa e Val Sangone - Osservazione n° 49</p>	
48.	23/03/2011	DVA 2011 - 0007681	Comune di Vaie (TO)		Vedesi Osservazione n°49
49.	30/03/2011	DVA 2011 - 0007685	Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone	<p>La Comunità Montana di Valle Susa e Val Sangone invia la Deliberazione della Giunta della Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone n. 31 del 15 marzo 2011. Corredata dalle Osservazioni alla documentazione progettuale integrativa richiesta dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS trasmessa da LTF S.p.A. in data 24 gennaio 2011.</p> <p>1. Note sulla Legalità degli atti</p> <p>Si esprime l'opinione che tutta la procedura effettuata</p>	<p>La Commissione precisa che :</p> <p>1. Non di competenza della Commissione</p> <p>2. Le notazioni di base espresse dalla CM sono condivise dalla Commissione nella parte relativa alla valutazione del grado di approfondimento dei progetti. Cionondimeno è opinione della Commissione che si possa scegliere tra lo svincolo e l'allungamento dei tempi di cantiere, e tra le diverse proposte di svincolo presentate. Le conclusioni della Commissione sono chiaramente indicate nel quadro prescrittivo.</p>

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

"Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano", Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

Data	Protocollo	Vigente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione Note
			<ul style="list-style-type: none"> - Legittimità del procedimento di approvazione (Maddalena) - Legittimità della procedura di affidamento (Maddalena) 2. Svincolo di Chiomonte 3. Progetto dello svincolo <ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione dello svincolo in località Maddalena - Ipotesi 1 - Ipotesi 2 - Ipotesi 3 4. Alternative di riutilizzo e valorizzazione Seavi <ul style="list-style-type: none"> - Bilancio terre - Riutilizzo - Alternative di trasporto smarino per ferrovia - Rumore, polveri e Aspetti Ambientali - Documentazione di progetto - Impatto acustico del trasporto smarino su ferrovia - Problematiche dovute al carico dello smarino sui treni - Impatto acustico sui ricevitori - Polveri, uso del suolo e aspetti idrogeologici 5. Rumore, polveri e Aspetti Ambientali 6. Ambiente 7. Salute pubblica 8. Conclusioni 	<p>3. Vedi punto (2)</p> <p>4. La Commissione non condivide le conclusioni di cui all'osservazione e ha dato le sue indicazioni nel quadro prescrittivo.</p> <p>5. Tutto il problema relativo agli aspetti ambientali, controllo delle polveri e del rumore, è stato attentamente analizzato dalla Commissione, che ha ritenuto di presentare un quadro prescrittivo volto alla tutela dei residenti tramite procedure rigorose di controllo e monitoraggio. Per il rumore non si è consentito più del minimo lo sfioramento (anche per deroghe motivate) dai limiti di legge. Analoghe precauzioni sono state indicate per le analisi dei rischi e per l'approfondimento degli studi e interventi in ambito idrogeologico.</p> <p>La notazione degli impatti cumulativi sullo stesso SIC è ben presente alla Commissione, la richiesta del SIA per il progetto dello svincolo provvisorio di Chiomonte è previsto in questa linea.</p> <p>Vedi punto (5)</p> <p>Vedi punto (5)</p> <p>8. Sul punto la Commissione ovviamente non condivide se non con le notazioni sopra espresse.</p>
			<p>Il Comune di Susa, richiamata la deliberazione G.C. n. 22 di cui all'Oss. n° 43, con la quale venivano formulate osservazioni alla formazione del progetto preliminare in variante (alternative di trasporto smarino per ferrovia e siti di destinazione, esprime le proprie valutazioni sulle proposte integrative al progetto della nuova Torino-Lione di gennaio 2011):</p> <p>1. Si esprime parere assolutamente negativo sull'ipotesi di spostamento a est della posizione di imbocco del tunnel di base.</p> <p>2. Si esprime parere favorevole alle seguenti ipotesi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si condivide e si richiede che venga perseguita la soluzione che prevede di prolungare il tratto di galleria artificiale privilegiando lo sviluppo della copertura della linea sul lato ovest al fine di minimizzare l'impatto ambientale e paesaggistico della nuova linea sulla Casa Di Riposo Villa Con in località San Giacomo, - Si condivide e si richiede che venga perseguita, con i necessari approfondimenti, la nuova soluzione studiata relativamente alla viabilità locale al fine di eliminare l'interclusione di un edificio tra i rilevati della linea storica e della SS 25 in frazione S. Giuliano, di mantenere e possibilmente migliorare gli accessi di viabilità esistenti evitando l'interferenza, in precedenza esistente, con la tettoia di ricovero mezzi della Croce Bianca in via Formazione Stellina sempre in frazione S. Giuliano, di migliorare il collegamento delle aree di S. Giacomo e Borgata Braide con la nuova Stazione Internazionale. - Inoltre si richiede che la soluzione della viabilità locale sia tale da evitare di interferire direttamente il fabbricato posto in zona Autoporto e di evitare di intercludere, tra la NTL e la SS n° 24 deviata, il fabbricato di Frazione Traduervin, non modificando ulteriormente il tracciato della Strada Statale 24 rispetto al progetto preliminare. 	<p>La Commissione al riguardo delle nuove osservazioni sottoposte dall'Amministrazione comunale esprime le seguenti note:</p> <p>1. La modifica planimetrica proposta, e di cui la verifica nel progetto definitivo è comunque richiesta, oltre che alla salvaguardia dei fabbricati di cui alla Casa di cura S. Giacomo (attività di interesse collettivo per la comunità), anche per ottimizzare le successive impostazioni della stazione di Susa e delle ipotesi di collegamento all'ex-demanio militare. I rigidi vincoli geometrici di una linea ferroviaria (ad alta velocità) e gli spazi ristretti oltre ai vincoli piano altimetrici (raggi di curvatura pendenze di transito e di stazionamento, sovrappasso della Dora) hanno permesso di definire un tracciato che potrà e dovrà essere verificato nel definitivo.</p> <p>2. La richiesta per le mitigazioni alla casa di cura rientra tra le prescrizioni previste nel parere. Analoga presenza nel quadro prescrittivo vi è per la progettazione delle interferenze dell'opera con la viabilità ordinaria.</p>
<p>31/03/2011</p> <p>DVA 2011 - 0007777</p> <p>Città di Susa (TO)</p>				

RE (10) MA

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI
 "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano", Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 150/2002 in attuazione della L. 443/2001.

Data	Protocollo	Affittante	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
31/03/2011	DVA 2011 - 0007781	Comune di S. Ambrogio di Torino (TO)	<p>Il Comune di S. Ambrogio trasmette la Delibera approvata dalla Giunta Comunale in cui si approvano e si condizionano le Osservazioni alla documentazione progettuale integrativa richiesta dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS trasmessa da LTF S.p.A. in data 24 gennaio 2011, così come predisposta dalla commissione tecnica della Comunità Montana dei Comuni della Valle Susa e Val Sangone - Osservazione n° 49</p> <p>Il Comune di Caprie comunica il parere fortemente negativo espresso dall'amministrazione sulla documentazione integrativa al progetto di agosto 2010, pervenuta dalla Soc. LTF considerato che la documentazione stessa evidenzia gravi carenze progettuali dovute principalmente alla scarsa conoscenza del territorio;</p> <p>La giunta inoltre decide di approvare e fare proprie le osservazioni espresse in merito dalla Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone, approvate con deliberazione della Giunta n. 31 del 15.3.2011, allegata alla presente.</p> <p>Il Comune di Claviere inoltra il documento consegnato in Osservatorio il 9 giugno 2010 dal rappresentante tecnico dei Comuni "Alta Valle Susa" a nome della conferenza dei Sindaci dell'Alta Valle Susa con le seguenti Osservazioni al Progetto Preliminare LTF - Asse Ferroviario Torino Lione:</p> <p>1. Sindaci apprezzano la scelta progettuale di prevedere a Susa la Stazione ferroviaria internazionale (per le richieste turistiche che potrà generare grazie alla prevista attivazione dei treni della montagna in generale, e dei treni della neve in particolare) e chiedono:</p> <p>L. Caratterizzazione di un servizio sperimentale dei treni della neve a partire dalla stagione 2011-2012 secondo modalità indicate nel documento</p> <p>2. la rapida messa in esercizio per il periodo invernale della navetta ferroviaria Caselle - Orix - Bardonecchia</p> <p>3. la sollecita attuazione dell'orario cadenzato e coordinato, e l'intensificazione dei collegamenti diretti Alta Valle - Torino tramite la cosiddetta Metropolitana di Valle</p> <p>4. Il contingenzamento dei TIR nei valichi alpini da attuare attraverso modifiche del Codice delle Strade</p>	<p>Vedasi Osservazione n° 49</p> <p>La Commissione prende atto del parere negativo della Giunta comunale di Caprie.</p> <p>In relazione alle note tecniche vedere l'Osservazione n° 49</p>
31/03/2011	DVA 2011 - 0007757	Comune di Caprie (TO)	<p>Vedasi Osservazione n° 7</p>	<p>Vedasi Osservazione n° 7</p> <p>La Commissione VIA prende atto delle Osservazioni e richieste con le seguenti indicazioni e chiarimenti:</p> <p>1. La materia non è di competenza della Commissione</p> <p>2. Come punto (1)</p> <p>3. Come punto (1)</p> <p>4. Pur condividendo la richiesta di contingenzamento del traffico pesante, obiettivo finale del progetto, tale materia non è di competenza della Commissione.</p>
08/04/2011	DVA 2011 - 0008630	Comune di Claviere (TO)	<p>Vedasi Osservazione n° 7</p>	<p>Vedasi Osservazione n° 7</p>
11/04/2011	DVA 2011 - 0008733	Comune di Meana di Susa (TO)	<p>Vedasi Osservazione n° 7</p>	<p>Vedasi Osservazione n° 7</p>
05/04/2011	DVA 2011 - 0008136	Comune di Mompantero	<p>Il Comune di Mompantero anche alla luce delle integrazioni pubblicate in data 24 gennaio 2010, conferma le sue opposizioni di cui all'Osservazione n° 22</p> <p>Trasmissione di copia della deliberazione n. 390 - 14814 del 28/04/2011 con la quale la Giunta Provinciale di Torino ha espresso il proprio parere relativamente all'impianto in oggetto.</p>	<p>Vedasi Osservazione n° 22</p> <p>Se ne prende atto e si acclude alle documentazioni di procedura</p> <p>Per la Delibera n° 5 del 24/03/2011 vedasi Osservazione n° 64</p> <p>Per le ulteriori note, la Commissione esprime parere che:</p> <p>L. L'ipotesi di studio relativa al trasporto del marino su rotaia è stata inserita nel progetto per diminuire al più possibile il trasporto su gomma attraverso la valle, per la non praticabilità dell'acquedotto a Prato Giò e per gli impatti dovuti alla realizzazione della teleferica. Non tutti i trasporti su gomma sono quindi eliminati, ma le brevi tratte per portare il</p>
12/05/2011	DVA 2011 - 0011416	(Provincia To)	<p>Vedasi Osservazione n° 7</p>	<p>Vedasi Osservazione n° 7</p>
27/05/2011	DVA 2011 - 0012909	Comune di Torrazza Piemonte (TO)	<p>Vedasi Osservazione n° 7</p>	<p>Vedasi Osservazione n° 7</p>



ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

"Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano", Progetto Preliminare Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>tratto di collegamento in cava del binario ferroviario, né lo stesso si riputa realizzabile (attuale linea ferroviaria a sud mentre la cava è a nord dell'abitato). Il trasporto su gomma, progettuale abbozzato, non è ugualmente praticabile perché non risulta ipotizzabile far transitare i mezzi contenenti lo smarino dal centro abitato di Torrazza Piemonte (e di altri comuni interessati dal transito) e senza una idonea valutazione degli impatti ambientali</p> <p>2. Il progetto riguardante i siti di stoccaggio è completamente laconico in tutti gli aspetti tecnici (quantitativo materiale, numero mezzi, ecc.) e, pertanto, non concede la possibilità alla scrivente amministrazione di effettuare compiute osservazioni. Peraltro, alla presentazione del progetto, il punto specifico è stato trattato in pochi secondi (proiezione di 2 slide). Si reputa inoltre che non siano state chiarite e date le idonee garanzie (in quanto gli elaborati progettuali risultano laconici in merito) sul materiale che verrà trasportato, sulle modalità di selezione dello stesso, sulla qualità e quantità.</p>	<p>marino dal luogo di origine alla preparazione per il carico su treno e quella dallo scarico in cava, può avere, se non possibile altrimenti, dei brevi percorsi su gomma.</p> <p>2. I progetti definitivi dei siti di stoccaggio sono da preparare sulla base del quadro prescrittivo del parere, con tutte le notazioni relative alla minimizzazione e mitigazione degli impatti in esso previsti. Il materiale dalle categorie definite nocive non potrà andare in siti che non siano già adeguati per ricevere materiali di tale genere.</p>
58.	14/07/2011	DVA 2011 - 0017136 Comune di Monpantero	<p>Alla luce degli avvenimenti di lunedì 27 giugno 2011 relativi all'Apertura del Cantiere della Maddalena la Giunta Comunale:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Condanna l'uso della forza ed i suoi costi sproporzionati per "l'avvio dei lavori" del tunnel geognostico; 2. Ribadisce la ferma contrarietà all'opera ed esprime profonda preoccupazione per il devastante impatto ambientale e geologico che la realizzazione della cava tra Friz, San Giuliano di Susa e Saint Jeanne de Maurienne avrebbe sul nostro territorio; 3. Considera faziose le informazioni provenienti da fonti istituzionali, divulgare tramite media e mai notificate ai comuni interessati; esse prevedono nuovi scenari del percorso nuove tempistiche e tendono a rompere il fronte dei comuni; 4. Ritiene inaccettabile che il nostro comune rischi di cessare di esistere ed allo stesso tempo si disperdano fondi per un'opera inutile e dai costi così elevati per l'intera collettività; 5. Condanna le nuove ipotesi di progettazione che prevedono una cannicizzazione di tempi lunghissimi; 6. Ritiene l'apertura del cantiere una forzatura inaccettabile e pertanto chiede all'Unione Europea l'immediata sospensione dei finanziamenti. 	<p>La Commissione rileva che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'argomento non è di competenza della Commissione 2. La procedura di Verifica dell'impatto ambientale è prevista proprio per comprovare la fattibilità ambientale delle opere. 3. Le Comunicazioni della Commissione sono solo quelle ufficiali costituite dalle Richieste di Integrazioni (pubbliche) e successivamente alla loro approvazione dalla Relazione Istruttoria e dal Parere di Compatibilità Ambientale (Doc. pubblici). Altre documentazioni non sono di competenza della Commissione. 4. Si prende atto della opinione dell'amministrazione e si ricorda che la Commissione valuta la sostenibilità delle opere sia dall'ambiente naturale che dalle comunità interessate. 5. Le tempistiche di progetto non sono state mutate. 6. Si prende atto della richiesta.
59.	12/10/2010	On. Davide Cavallotto (Lega Nord)	<p>Osservazioni inviate direttamente alla CT VIA</p> <p>La nota preannuncia il successivo invio di una Relazione di merito sul progetto in esame.</p> <p>Gli autori dell'Osservazione notano di esser in attesa delle:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Valutazioni tecniche della Commissione VIA relative alle gravissime lacune della documentazione presentata da LTF SpA 2. Valutazioni (vedere parte prima delle Osservazioni del 8 ottobre scorso) sugli aspetti procedurali di cui al Capo IV, Sezione II del D.lgs n. 	<p>Se ne prende atto</p> <p>La Commissione nota, relativamente a questa richiesta che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le valutazioni tecniche della Commissione sono espresse pubblicamente, in fase di istruttoria, dalla richiesta di integrazioni e/o ove necessario di ripubblicazione del progetto o di parte di esso. Le considerazioni finali sono espresse nel Parere di compatibilità ambientale.
60	24/11/2010	WWF - Legambiente - Italia Nostra	<p>WWF - Legambiente - Italia Nostra</p>	

10

10

10

10

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI
"Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano". Progetto Preliminare
Procedura di VIA "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 196/2002 in attuazione della L. 443/2001.

No. Osservazione	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione Note
61.	28/02/2011	CTVIA 2011 - 000630 Goreta S.r.l.	16312006, circa la necessita di intraprendere una nuova istruttoria (ex art. 167 del Dlgs n. 163/2006), piuttosto che procedere ad una semplice fase di integrazione (ex art. 185 del Dlgs n.163/2006) Vedasi Osservazione n° 41	2. La richiesta non esime la Commissione dall'esame della domanda di compatibilita ambientale. Vedasi Osservazione n° 41
62.	18/03/2011	CTVIA 2011 - 000984 WWF-Legambiente-Italia Nostra (Diffida)	Le Associazioni in interazione comunicano con questa Osservazione un preannuncio di invito (entro il termine di 60 giorni) ulteriori osservazioni di carattere tecnico, indicano come a parer loro i tre elaborati oggetto di pubblicazione 1. lo syncolo di Chiomonte, 2. l'utilizzazione della linea ferroviaria per il trasporto del materiale di risulta, 3. le alternative di riutilizzo e valorizzazione del materiale di scavo redattita da LTF SAS non soddisfanno in alcun modo i requisiti formali e tecnici di una progettazione preliminare, così come sono descritti e stabiliti dal Codice Appalti (art. 164 del Dlgs n. 163/2006) e dall'Allegato XXI della Legge Obiettivo (ex art. 164 del Dlgs n. 163/2006). Per questo motivo le stesse Associazioni comunicano una <i>Diffida a procedere a nuova pubblicazione del progetto preliminare, ai sensi della procedura 174 ex Dlgs n. 163/2006</i> Vedasi Osservazione n° 44	La Commissione prende atto delle Comunicazioni di cui all'Osservazione e, considerando che la diffida non la esime dall'espletamento della procedura di disamina ambientale, espone in prima sintesi, rimandando altre considerazioni alle controdeduzioni di cui alla più completa Osservazione n° 66, le seguenti considerazioni: 1. lo syncolo di Chiomonte è stato esaminato e ripreso nel quadro prescrittivo 2. il piano di trasporto del marino via linea ferrata è orientato alla minimizzazione dei trasporti su via gommata, migliorando le condizioni di impianto dovute al traffico di carattere, trasporto a un sito di trattamento più marginale e meglio utilizzabile rispetto a quelli proposti e comun-que con la salvaguardia di un apposito quadro prescrittivo. 3. Il quadro di riutilizzo è anch'esso dotato di impianto prescrittivo specifico Vedasi Osservazione n° 44
63.	21/03/2011	CTVIA 2011 - 000994 Comitato Difesa Ambientale Montanaro	Il Comune di Torrazza rileva le grosse carenze nello studio di fattibilità ambientale del progetto in esame, con particolare riferimento alle idonee garanzie sulle modalità di selezione del materiale e sulla qualità dello stesso che dovrebbe essere poi smaltito nelle cave del territorio comunale. A questo proposito allega la Delibera comunale del 02.02.2011, n°5, chiedendo il recepimento delle osservazioni in essa espresse e la richiesta di convocazione per il futuro tavolo tecnico o riunione che possa coinvolgere il territorio di Torrazza, indicando: 1. Di presentare, le seguenti osservazioni: • Nell'ambito dell'Osservatorio Torino-Lione, sul tema relativo ai siti di destinazione dei materiali di scavo è stato costituito un Gruppo di Lavoro ristretto, coordinato dalla Regione Piemonte e comprendente la Provincia di Torino, ARPA, LTF ed RFI, che ha analizzato, per l'individuazione di siti di deposito alternativi, minore destinazioni segnalate da Regione e Provincia e che tale Gruppo di Lavoro è giunto alle conclusioni che il territorio di Torrazza Piemonte non presenta siti disponibili o compatibili alla destinazione dei materiali di scavo. • L'eventuale individuazione del sito nel comune di Torrazza in disponibilità alla società CO.GE.F.A. S.p.A. appare non corretta e contraria al pubblico interesse oltre che non risolutiva della problematica della allocazione del materiale di scavo. • Si rileva, inoltre, come dichiarato dalla stessa LTF, la possibilità di una definitiva saturazione (anche nelle ore notturne) delle potenzialità della rete ferroviaria che rischierebbe di compromettere ogni potenzialità del sito logistico intermodale, collegato e dipendente	La Commissione prende atto del parere negativo dell'Amministrazione comunale, così come dei richiami alle conclusioni di cui all'Osservatorio Torino-Lione, e precisa: 1. Riguardo alle osservazioni tecniche sull'allocazione delle discariche dello smantico, Torrazza Piemonte è indicata come possibile sito di deposito, ma la scelta finale potrà avvenire solo a valle di una più attenta disamina delle potenzialità di smaltimento, validità delle scelte, e raggiungibilità del sito, con la partecipazione degli Enti territoriali competenti coinvolti. 2. Se ne prende atto 3. Se ne prende atto
64.	29/03/2011	CTVIA 2011 - 001141 Comune di Torrazza Piemonte (TO)		

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

"Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.L.gs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

[Handwritten signatures and initials in the top left margin]



No. Osservazione	Data Osservazione	Comune di Vaie (TO)	Controdeduzione
65.	30/03/2011	CTVIA 2011 - 001162	<p>dal raccordo ferroviario ed essenziale per l'economia del territorio amministrato.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Che non esiste una valutazione costi/benefici che giustifichi la possibilità di annoverare il territorio di Torrazza Piemonte tra i siti alternativi di destinazione del marino; • Il territorio di questo comune ha già fornito in passato cave (per la rete autostradale e della TAVIAC) e locazione di vasche di discarica per rifiuti industriali); <p>2. Di demandare al Sindaco e legale rappresentante pro tempore ogni adempimento conseguente o comunque utile rispetto alla volontà oggi espressa;</p> <p>3. Di dare, altresì, atto che il presente provvedimento non comporta l'assunzione di alcun impegno di spesa da parte dell'Ente;</p> <p>Si esprime dunque il parere negativo dell'Amministrazione comunale a qualsiasi ipotesi di allocazione nel territorio di Torrazza Piemonte a materiale di risulta della Nuova Linea Torino-Lione.</p> <p>Duplicato dell'Osservazione n° 48</p>
66.	30/03/2011	CTVIA 2011 - 001191	<p>L'Osservazione delle Associazioni richiama e precisa meglio l'Osservazione n° 62, di cui costituisce l'approfondimento tecnico confermando la precedente diffida in quanto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. I tre elaborati oggetto di pubblicazione ai fini della VIA (Avviso al pubblico di LTF Sas del 24 gennaio 2011) riguardanti <ul style="list-style-type: none"> • lo svincolo autostradale di Chiomonte, • l'utilizzazione della linea ferroviaria per il trasporto del materiale di risulta, • le alternative di riutilizzo e valorizzazione del materiale di scavo non soddisfino in alcun modo i requisiti formali e tecnici di una progettazione preliminare, così come sono descritti e stabiliti dal Codice Appalti (art. 164 del Digs n. 16312006) e dall'Allegato XXI della Legge Obiettivo (ex art 164 del Digs n. 16312006). 2. Le scriventi associazioni ritengono, quindi, che il progetto preliminare del Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo francese, debba essere ripubblicato in toto e debba essere sottoposto ad una nuova procedura di VIA (e nuova VINCA). 3. Inoltre, scriventi associazioni fanno notare che, insieme alle altre integrazioni depositate il 21 dicembre 2010, le integrazioni oggetto delle presenti Osservazioni influiscono profondamente anche sul progetto definitivo del cunicolo di Chiomonte, che dovrebbe anch'esso, a rigor di logica e nel rispetto delle procedure, essere sottoposto ad una nuova VIA (e nuova VINCA) e, di conseguenza, ripubblicato integralmente. <p>Il documento tecnico effettua la disamina dei seguenti punti progettuali (e dei relativi elaborati):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Svinnolo Autostradale di Chiomonte (Commissione VIA - Richiesta N. 1) 2. Alternative di Trasporto Maritimo per ferrovia (Commissione VIA Richiesta N. 8a)

WWF - Legambiente - Italia Nostra

[Handwritten signatures and initials in the bottom right margin]

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI
 "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano". Progetto Preliminare
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

MINISTERO DELL'AMBIENTE
 DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
 DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
 Commissione di Verifica
 dell'Impatto Ambientale
 della Commissione

Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
67. 31/03/2011	CTVIA 2011 - 001194	Comune di Caprie (TO)	Vedasi Osservazione n° 11	Vedasi Osservazione n° 11
68. 04/04/2011	CTVIA 2011 - 001232	Comune di Chiesa di San Michele (TO)	Vedasi Osservazione n° 11	Vedasi Osservazione n° 11
69. 04/04/2011	CTVIA 2011 - 001233	Comune di Montanaro (TO)	Vedasi Osservazione n° 47	Vedasi Osservazione n° 47
70. 07/04/2011	CTVIA 2011 - 001323	Comune di Claviere	Vedasi Osservazione n° 51	Vedasi Osservazione n° 51
71. 14/04/2011	CTVIA 2011 - 001433	Comune di Meana di Susa (TO)	Vedasi Osservazione n° 7	Vedasi Osservazione n° 7
72. 17/05/2011	CTVIA 2011 - 001833	Regione Piemonte	Trasmissione di copia della Delibera di Giunta Regionale n° 18-1954 del 29/04/2011 con la quale la Giunta Regionale del Piemonte ha espresso il parere relativo all'impianto in oggetto.	Se ne prende atto e si acclude alle documentazioni di procedura
73. 30/06/2011	CTVIA 2011 - 002457	Città di Susa (TO)	Il sindaco di Susa trasmette alla CTVIA copi della delibera n° N°11 del 18.03.2011, già esaminata nella Osservazione n° 50 e copia della delibera n° 22 del giorno 08/03/2011 anch'essa già esaminata nella Osservazione n° 43.	Vedasi Osservazioni n° 43 e n° 50

MINISTERO DELL'AMBIENTE
 DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
 Commissione di Verifica
 dell'Impatto Ambientale
 della Commissione

La presente copia fotostatica composta
 di N° 13 fogli è conforme al
 suo originale
 Roma, li 29.07.2011

[Handwritten signatures and initials]



**REGIONE
PIEMONTE**

GIUNTA REGIONALE

Verbale n. 16

Adunanza 29 settembre 2014

L'anno duemilaquattordici il giorno 29 del mese di settembre alle ore 10:25 in Torino presso la Sede della Regione, Piazza Castello n.165, nella apposita sala delle adunanze di Giunta, si è riunita la Giunta Regionale con l'intervento di Sergio CHIAMPARINO Presidente, Aldo RESCHIGNA Vicepresidente e degli Assessori Francesco BALOCCO, Monica CERUTTI, Giuseppina DE SANTIS, Augusto FERRARI, Giorgio FERRERO, Antonella PARIGI, Giovanna PENTENERO, Antonino SAITTA, Alberto VALMAGGIA, ~~Giovanni Maria FERRARIS~~, con l'assistenza di Guido ODICINO nelle funzioni di Segretario Verbalizzante.

E' assente l'Assessore: FERRARIS

(Omissis)

D.G.R. n. 12 - 358

OGGETTO:

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

A relazione degli Assessori BALOCCO, VALMAGGIA:

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

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

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

La sezione internazionale si compone di tre parti:

- parte francese, tra i dintorni di Saint-Didier-de-la-Tour e i dintorni di Montmelian;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- PROVINCIA DI TORINO
- PREFETTURA UFFICIO TERRITORIALE DEL GOVERNO DI TORINO
- COMUNITÀ MONTANA VALLE SUSÀ E VAL SANGONE
- COMUNI DI:
 - AVIGLIANA
 - BRUZOLO
 - BUSSOLENO
 - CAPRIE
 - CHIOMONTE
 - CHIUSA SAN MICHELE
 - CONDOVE
 - GIAGLIONE
 - MATTIE
 - MOMPANTERO
 - SAN DIDERO
 - SUSÀ
 - TORRAZZA PIEMONTE
 - VENAUS
- COMANDO REGIONALE VIGILI DEL FUOCO DEL PIEMONTE
- CONSORZIO FORESTALE ALTA VALE SUSÀ
- CONSORZI IRRIGUI:
 - VALLE SUSÀ
 - CHIOMONTE
 - DI MIGLIORAMENTO E DI SVILUPPO AGRICOLO DI VENAUS
 - RIUNITI COMBA LA PALA
 - CASCINA ROMA
 - ABBADIA CENISCHIA
 - ABBADIA QUAGLIA
 - DELLE BEALERE DI FORESTO
 - E DI MIGLIORAMENTO FONDARIARIO RIO MOLETTA
 - DI CASTELPIETRA
 - SCAGLIONE TRADUERIVI
 - INVERSO DI BUSSOLENO
 - ROCCA SAN EVASIO

BEALERA GRANDA
SEGHINO

- CANALE COMUNALE DEL MOLINO
- ING. VITO ROTUNNO SRL
- CAVE DI CAPRIE SRL
- CAVA Co.GE.FA. S.R.L.
- ENTE DI GESTIONE DELLE AREE PROTETTE DELLE ALPI COZIE
- A.S.L. TO3
- DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DEL PIEMONTE
- SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI DEL PIEMONTE
- SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI PER LE PROVINCE DI TORINO, CUNEO, ASTI, VERCELLI E BIELLA
- ARPA PIEMONTE
- AGENZIA PER LA MOBILITÀ METROPOLITANA
- AUTORITÀ DI BACINO DEL FIUME PO
- AGENZIA INTERREGIONALE PER IL FIUME PO
- AUTORITÀ D'AMBITO ATO3
- S.M.A.T. - SOCIETÀ METROPOLITANA ACQUE TORINO
- A.N.A.S. S.P.A.
- MIT- DIREZIONE GENERALE PER LE STRADE E LE AUTOSTRADE E PER LA VIGILANZA E LA SICUREZZA NELLE INFRASTRUTTURE STRADALI
- S.I.T.A.F. S.P.A.
- CONSEPI
- VILLA CORA S.R.L.
- ENEL DISTRIBUZIONE RETE
- ENEL PRODUZIONE
- ENEL GREEN POWER
- IREN ENERGIA S.P.A.
- GEOGREEN SPA
- GESTIONE RETE DI TRASMISSIONE NAZIONALE G.R.T.N.-SEDE TERRITORIALE TORINO
- NUOVE INIZIATIVE ENERGETICHE N.I.E.
- SOCIETÀ ELETTRICA "LA BRUZOLESE" S.R.L.
- SNAM RETE GAS ENI GROUP
- ENEL RETE GAS
- TELECOM ITALIA
- FASTWEB
- VODAFONE-RENTAL MANAGEMENT
- WIND TELECOMUNICAZIONI S.P.A.
- E.ON ENERGIA S.P.A.
- EDISON S.P.A.
- RETELIT S.P.A.

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

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

- Nota osservazioni di due cittadini di Frazione San Giuliano - Susa acquisita al prot. 2704/DB1200 del 20/05/2013;
- Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone: nota acquisita al prot. n. 2704/DB1200 del 20/05/2013, Delibera n. 55 del 17/06/2013 e Osservazioni acquisite al prot. n. 3294/DB1200 del 19/06/2013, nota acquisita al prot. n. 3433/DB1200 del 27/06/2013 ;
- Nota osservazioni di cittadina di Frazione San Giuliano - Susa acquisita al prot. 2729/DB1200 del 20/05/2013;

- Nota osservazioni società SO.CO.ME.VA. s.n.c. di Frazione Traduerivi - Susa acquisita al prot. 2798/DB1200 del 22/05/2013;
- Direzione Ambiente Regione Piemonte: invio osservazioni da privati (Luigi Beltrame, popolazioni delle frazioni San Giuliano e Braide di Susa, Cordola Franca, Nicola Saibego e Sartori Bertilla) con nota acquisita al prot. 2836/DB1200 del 23/05/2013;
- Direzione Ambiente Regione Piemonte: invio osservazioni da privato (Francesco Converso) e dal Comune di Rivalta di Torino con nota acquisita al prot. 2840/DB1200 del 24/05/2013;
- Comune di Torrazza Piemonte: D.G.C. n. 33 del 24/05/2013 nota acquisita con prot. n. 2862/DB1200 del 30/05/2013 e D.G.C. n. 10 del 8/06/2013 nota acquisita con prot. n. 3181/DB1200 del 13/06/2013;
- Enel: note osservazioni acquisite al prot. n. 2863/DB1200 del 27/05/2013 e al prot. n. 2970/DB1200 del 27/05/2013;
- ASL TO3: nota osservazioni acquisita al prot. n. 2866/DB1200 del 27/05/2013;
- Nota osservazioni di Consiglieri del Comune di Torrazza Piemonte acquisita al prot. 2873/DB1200 del 27/05/2013;
- Nota osservazioni di Società provate del Comune di Susa in località Traduerivi acquisita al prot. 2874/DB1200 del 27/05/2013;
- Comune di Condove: nota osservazioni acquisita al prot. n. 2876/DB1200 del 27/05/2013;
- Comune di Monpantero: note osservazioni acquisite al prot. n. 2918/DB1200 del 28/05/2013 e al prot. n. 3039/DB1200 del 4/06/2013;
- Geogreen: nota osservazioni acquisita al prot. n. 2951/DB1200 del 30/05/2013;
- Comune di Chiusa San Michele: nota osservazioni acquisita al prot. n. 2954/DB1200 del 30/05/2013;
- Autorità d'Ambito Torinese 3: nota acquisita con prot. n. 2964/DB1200 del 30/05/2013;
- Comune di Bussoleno: note osservazioni acquisite al prot. n. 2965/DB1200 del 30/05/2013;
- Direzione Ambiente Regione Piemonte: invio osservazioni da privati cittadini (Duka Antoneta e Duka Tahir) con nota acquisita al prot. 2966/DB1200 del 30/05/2013 e nota osservazioni da Comune di Rivalta di Torino, Comune di Bussoleno, WWF, Legambiente, Italia Nostra con nota acquisita al prot. 2967/DB1200 del 30/05/2013;
- Terna Rete Italia: note osservazioni acquisite con prot. n. 3004/DB1200 del 3/06/2013 e con prot. n. 1382/DB1200 del 13/06/2013;
- Provincia di Torino della Congregazione dei FSC: note osservazioni acquisite con prot. n. 3096/DB1200 del 10/06/2013 e con prot. n. 4694/DB1200 del 17/09/2013;
- Comune di Chianocco: nota osservazioni acquisita al prot. n. 3099/DB1200 del 10/06/2013;
- Società privata Ing. Vito Rotunno s.r.l.: nota osservazioni acquisita al prot. n. 3141/DB1200 del 11/06/2013;
- Snam Rete Gas: nota osservazioni acquisita al prot. n. 3162/DB1200 del 13/06/2013;
- AIPo: nota osservazioni acquisita al prot. n. 3171/DB1200 del 13/06/2013;
- Nota osservazioni di vari cittadini di Susa acquisita al prot. 3186/DB1200 del 13/06/2013;
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste Regione Piemonte: note acquisite con prot. n. 3207/DB1200 del 14/06/2013, con prot. n. 3208/DB1200 del 14/06/2013 e con prot. n. 3209/DB1200 del 14/06/2013;
- Nota osservazioni di due cittadini (Walter Barocco e Anna Rita Mancin) del Comune di Torrazza Piemonte acquisita al prot. 3216/DB1200 del 17/06/2013;
- Nota osservazioni una cittadina (Antonella Bricca) del Comune di Torrazza Piemonte acquisita al prot. 3220/DB1200 del 17/06/2013;
- Nota osservazioni una cittadina (Carmen Giamberadino) del Comune di Torrazza Piemonte acquisita al prot. 3220/DB1200 del 17/06/2013;
- Nota osservazioni una cittadina (Agese Mori) del Comune di Torrazza Piemonte acquisita al prot. 3237/DB1200 del 17/06/2013;
- Nota osservazioni cittadino (Riccardo Paglialonga) del Comune di Torrazza Piemonte acquisita al prot. 3241/DB1200 del 17/06/2013;
- CONSEPI S.p.A: nota osservazioni acquisita al prot. n. 3242/DB1200 del 17/06/2013;

- Nota osservazioni di vari cittadini del Comune di Torrazza Piemonte acquisita al prot. 3298/DB1200 del 19/06/2013;
- Nota osservazioni di vari cittadini del Comune di Torrazza Piemonte acquisita al prot. 3300/DB1200 del 19/06/2013;
- Città di Susa: D.G.C. n. 51 del 14/06/2014 acquisita con prot. n. 2211/DB1200 del 19/06/2013;
- Provincia di Torino – Area Territorio Trasporti Protezione Civile: nota osservazioni acquisita al prot. n. 3325/DB1200 del 20/06/2013;
- Direzione Ambiente Regione Piemonte: invio osservazioni da privato (Mirabile Cataneo) e dall'Associazione Genitori a Amici del Gruppo Scout MI 23° con nota acquisita al prot. 3333/DB1200 del 20/06/2013;
- Direzione Trasporti Regione Piemonte: nota prot. n. 3391/DB1203 del 26/06/2013;
- Direzione Ambiente Regione Piemonte: invio osservazioni da privati cittadini (Luigi Beltrame, Antonio Fonzo, Walter Sottemano) con nota acquisita al prot. 3452/DB1200 del 28/06/2013;
- Direzione Ambiente: invio osservazioni da Pro Natura Piemonte con nota acquisita al prot. 3453/DB1200 del 28/06/2013;
- Direzione Ambiente Regione Piemonte: invio osservazioni dal Comune di Rivalta e da WWF, Legambiente, Italia Nostra con nota acquisita al prot. 3535/DB1200 del 4/07/2013;
- Direzione Agricoltura Regione Piemonte: nota acquisita con prot. n. 3578/DB1200 del 5/07/2013;
- Direzione Trasporti Regione Piemonte: nota prot. n. 3586/DB1202 del 8/07/2013;
- Direzione Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia Regione Piemonte: nota acquisita con prot. n. 3680/DB1200 del 10/07/2013;
- Direzione Ambiente Regione Piemonte: nota osservazioni acquisita con prot. n. 3718/DB1200 del 12/07/2013;
- Agenzia Mobilità Metropolitane e Regionale: nota osservazioni acquisita con prot. n. 4017/DB1200 del 30/07/2013;
- Società Consortile Acque Susa Lotto 4: nota osservazioni acquisita con prot. n. 4365/DB1200 del 27/08/2013.

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

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

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

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

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

Con nota prot. DVA-2014-0001200 del 20/01/2014, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ha chiarito che, in seguito alla comunicazione di LTF del 15/01/2014, l'istanza e la relativa documentazione del progetto definitivo della rilocalizzazione della pista Guida Sicura (CONSEPI) e dell'Autoporto (SITAF) presentata dalla Società LTF in data 17/12/2013, costituisce integrazione e completamento dell'istanza di procedura di VIA relativa al Progetto Definitivo di prima fase del nuovo collegamento ferroviario Torino Lione parte comune in territorio italiano presentata in data 15/04/2013. Pertanto, tale documentazione è da ritenersi ricompresa nella procedura di VIA Speciale per l'opera "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, parte comune italo/francese – tratta in territorio italiano- Progetto Definitivo di prima fase. Lo stesso Ministero ha quindi riconosciuto la riapertura dei termini istruttori a decorrere dal 15/01/2014.

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

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

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

- Direzione Trasporti Regione Piemonte: nota prot. n. 1189/DB1203 del 3/3/2014;
- Snam Rete Gas: nota acquisita con prot. n. 1195/DB1206 del 5/03/2014;
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste Regione Piemonte: nota acquisita con prot. n. 1378/DB1206 del 17/03/2014;
- Direzione Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia Regione Piemonte: nota acquisita con prot. n. 1539/DB1206 del 26/03/2014;
- Direzione Agricoltura Regione Piemonte: nota acquisita con prot. n. 1576/DB1206 del 28/03/2014;
- Arpa Piemonte: nota acquisita con prot. n. 1674/DB1206 del 31/03/2014;
- Direzione Ambiente Regione Piemonte: nota acquisita con prot. n. 1686/DB1206 del 1/04/2014;
- Consorzio Irriguo Scaglione Traduerivi: nota acquisita con prot. n. 1690/DB1206 del 1/04/2014.

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

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

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

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

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

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

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

- Azienda Energie e Servizi Torino: nota acquisita con prot. n. 3370/DB1206 del 3/07/2014;
- Provincia di Torino: nota osservazioni acquisita con prot. n. 3379/DB1206 del 3/07/2014;
- Comune di Torrazza Piemonte: nota acquisita con prot. n. 3381/DB1206 del 3/07/2014;
- Comando Provinciale Vigili del Fuoco Torino: nota acquisita con prot. n. 3390/DB1206 del 4/07/2014;
- Consorzio Irriguo Inverso di Bussoleno: nota acquisita con prot. n. 3516/DB1206 del 11/07/2014;
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste Regione Piemonte: nota acquisita con prot. n. 3603/DB1206 del 17/07/2014;
- Direzione Trasporti Regione Piemonte : nota prot. n. 3526/DB1203 del 14/07/2014;
- Città di Avigliana: D.G.C. n. 166 del 14/07/2014 acquisita con prot. n. 3609/DB1206 del 17/07/2014;
- Comune di San Didero: osservazioni recepite con D.G.C. n. 43 del 15/07/2014 acquisita al prot. n. 3659/DB1206 del 21/07/2014;
- Comune di Bussoleno: nota acquisita con prot. n. 3700/DB1206 del 23/07/2014;
- Città di Susa: nota acquisita con prot. n. 3776/DB1206 del 28/07/2014;
- Comune di San Didero: D.G.C. n. 43 del 15/07/2014 acquisita al prot. n. 3811/DB1206 del 29/07/2014;
- Autorità di Bacino del Fiume PO, nota n. 5670/3.3 del 4 agosto 2014 acquisita agli atti con prot. n. 3956/DB206 del 05/08/2014;
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste Regione Piemonte: nota di trasmissione parere acquisita con prot. n. 4185/DB1206 del 12/08/2014;
- Direzione Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia Regione Piemonte: nota di trasmissione parere acquisita con prot. n. 4327/DB1206 del 05/09/2014;
- Provincia di Torino: nota di trasmissione DGP n. 527 - 25117/2014 del 23/07/2014 acquisita al prot. Con n. 4360/DB1206 del 09/09/2014.
- Direzione Ambiente Regione Piemonte: nota di trasmissione parere acquisita con prot. n. 4573/DB1206 del 18/09/2014.
- Direzione Attività Produttive Regione Piemonte: nota acquisita con prot. n. 4571/DB1206 del 18/09/2014.

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

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

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

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

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

- A. svincolo di Chiomonte di servizio al cantiere e per gestione sicurezza in fase di esercizio della NLTL;

- B. tunnel dell'interconnessione ed opere all'aperto relativamente all'interconnessione prima della stazione di Bussoleno;
- C. la rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa;
- D. la rilocalizzazione della Pista di Guida Sicura.

Ciò premesso;

tenuto conto di tutto quanto, emerso nel corso dell'istruttoria svolta con il supporto di Arpa, con la Provincia di Torino e i soggetti interessati si evidenzia che:
per le parti progettuali sostanzialmente invariate rispetto al Progetto Preliminare è stata verificata l'ottemperanza alle prescrizioni del CIPE;
in merito alle modifiche progettuali introdotte si rilevano esigenze di approfondimento ed adeguamento di cui si ritiene necessario debba essere oggetto il progetto definitivo attraverso il recepimento delle seguenti vincolanti prescrizioni suddivise per argomenti specifici

IMBOCCHI TUNNELS

Tutela dei beni paesaggistici:

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

Rischio valanghe all'imbocco galleria di ventilazione:

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

VAL CLAREA

Tutela dei beni paesaggistici:

7. le murature esterne della centrale di ventilazione, previste con rivestimento in doghe in legno e basamento in gabbioni riempiti in pietra, siano realizzate avendo cura di utilizzare

- materiale lapideo locale e realizzando adeguati trattamenti ai listelli in legno al fine di prevenirne il degrado nel tempo;
8. la prevista rivegetazione della copertura del manufatto, realizzata con specie vegetali e alberature, siano eseguite predisponendo accorgimenti tecnici tali da garantire nel tempo il mantenimento della superficie verde e dei nuovi soggetti arborei;
 9. sia valutata la possibilità di "inerbire" la superficie della prevista strada bianca secondaria che verrà utilizzata occasionalmente dai mezzi per la manutenzione della centrale;
 10. al fine di ridurre la percezione dei muri di sostegno della nuova viabilità ordinaria prevista e del nuovo piazzale, sia verificata la possibilità di raccordare, con formazione di scarpate in terra, la parte compresa tra due (o più) ordini di muratura, sulla quale è prevista la piantumazione di alberature di mascheramento. Sia comunque preventivamente valutata, in sede di predisposizione del progetto esecutivo, la possibilità di ricorrere, anche solo in parte, in luogo ai muri di sostegno in c.a., ad opere di ingegneria naturalistica (es. palizzate in legno) così come già previsto in alcuni interventi di natura viaria nel sito della Maddalena;
 11. le pavimentazioni inerenti la sistemazione definitiva del piazzale di servizio e della viabilità annessa siano realizzate con elementi permeabili ovvero, laddove risulti indispensabile il ricorso a superfici bitumate, si utilizzino asfalti colorati neutri, che consentano di conferire un aspetto più naturale alla pavimentazione;
 12. le previste scogliere siano realizzate con materiale lapideo locale, siano ricoperte, almeno nella parte più alta, con terra, inerbite e raccordate con il versante retrostante; inoltre, al fine di consentire la rivegetazione spondale, sia ridotto al minimo indispensabile il previsto utilizzo del cls di intasamento;
 13. per quanto riguarda l'illuminazione esterna, sia privilegiata in linea generale, in alternativa all'illuminazione su palo, la collocazione di illuminatori sulle strutture edilizie previste (nuova centrale, murature di sostegno, ecc.).
 14. eventuali opere di difesa realizzate a tutela dell'infrastruttura siano compatibili con quelli adottate per la tutela del rischio valanghe.

AREA LA MADDALENA

Tutela dei beni paesaggistici:

15. le murature esterne della centrale di ventilazione, previste con rivestimento in doghe in legno e basamento in gabbioni riempiti in pietra, siano realizzate avendo cura di utilizzare materiale lapideo locale e prevedendo adeguati trattamenti delle doghe in legno al fine di prevenire il degrado nel tempo del materiale di rivestimento;
16. il previsto inerbimento della copertura della centrale di ventilazione sia realizzato con specie vegetali e accorgimenti tecnici tali da garantire nel tempo il mantenimento della superficie verde; sia verificata inoltre la possibilità di ridurre l'altezza dei muretti/parapetti posti sul perimetro delle coperture in modo da determinare una riduzione dell'altezza dei manufatti ed una migliore integrazione dell'opera nel contesto;
17. le pavimentazioni della centrale di ventilazione inerenti la sistemazione definitiva del piazzale di servizio e della viabilità annessa siano realizzate con elementi permeabili ovvero, laddove risulti indispensabile il ricorso a superfici bitumate, si utilizzino asfalti colorati neutri, che consentano di conferire un aspetto più naturale alla pavimentazione.

PIANO DI GESTIONE ED UTILIZZO DEI MATERIALI DI SCAVO

18. deve essere redatto un "Progetto di Piano di accertamento per definire i valori di fondo" da sottoporre a valutazione in contraddittorio con Arpa Piemonte, ai sensi dell'art. 5 del DM 161/12, prima della sua realizzazione;
19. tale "Progetto di Piano di accertamento per definire i valori di fondo" dovrà:
 - considerare i siti di produzione, i siti di destinazione di Caprie e Torrazza Piemonte, gli svincoli Chiomonte e Piana di Susa, i siti destinati all'Autoporto ed alla Pista Guida Sicura ed eventuali siti alternativi anche marginali;
 - individuare il set di parametri da analizzare per la caratterizzazione dei materiali sulla base della loro correlazione con le caratteristiche mineralogiche del materiale di scavo e del rischio dato dalle specifiche tecniche di scavo, dai materiali coadiuvanti lo scavo o comunque impiegati in cantiere e delle pressioni ambientali a contorno eliminando

- parametri non pertinenti (es. pesticidi e fitofarmaci) e valutando in alcuni casi l'effettiva necessità di ricerca (es. composti organici);
20. il "Progetto di Piano di Utilizzo" dovrà essere integrato in modo che affronti il caso di destinazione di materiali i cui contaminanti superino i valori di fondo naturale per i siti individuati e per i quali sarà necessario trovare una diversa destinazione;
 21. in fase esecutiva dovranno essere dettagliate:
 - le procedure di campionamento caratterizzando i cumuli di materiale di scavo anziché i materiali sull'area di scavo o sul fronte di avanzamento;
 - le modalità adottate dal piano di campionamento in modo che garantisca la elevata rappresentatività dei campioni;
 22. dovrà essere previsto formalmente il deposito temporaneo dei materiali in attesa di caratterizzazione per cui dovranno essere definite le modalità operative di gestione;
 23. nel Progetto di Piano di Utilizzo dovranno inoltre essere evidenziati i percorsi previsti per il trasporto dei materiali da scavo ai sensi dell'allegato 5 del DM 161/12.

SITI DI DEPOSITO DELLO SMARINO

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

24. Per entrambe le cave prioritariamente dichiarati di aver verificato la reale disponibilità giuridica e l'assenza di elementi ostativi per il conferimento dello smarino. Si ricorda che le attività estrattive non oggetto di svincolo fidejussorio risultano ancora attive e pertanto in regime di legge regionale 69/1978 e che l'utilizzo di aree di cava per la realizzazione di infrastrutture strategiche soggette ad accordo Stato – Regioni, devono essere sottoposte a procedure di cui alla l.r. 30/99. In applicazione di quanto sopra, sia per il sito di Caprie sia per quello di Torrazza, deve essere prevista una progettazione di dettaglio che evidenzi la compatibilità delle coltivazioni e dei recuperi morfologici ed ambientali in corso, con le proposte di deponia previste nel progetto in oggetto.
25. per quanto attiene gli impatti sui siti di Caprie e Torrazza il progetto presentato da LTF si dovrà necessariamente coordinarsi con quanto già autorizzato. Per i ripristini ambientali si suggerisce di eliminare l'utilizzo delle specie alloctone già individuate (*Celtis australis* e *Castanea sativa*) e sostituirle con altre autoctone o implementare quelle già presenti con un numero di esemplari pari a quello previsto per le due specie summenzionate.
26. Nel progetto di rinaturalizzazione del sito di Torrazza si richiede di riprendere in considerazione le caratteristiche degli ecosistemi presenti caratterizzati da ambienti steppici, saliceti e canneti con significativa presenza di anfibi e ornitofauna lo stralcio di tali aree da quelle di deponia dello smarino.

DEPOSITO DI TORRAZZA PIEMONTE

- a) Nell'area destinata al deposito di smarino del comune di Torrazza, di proprietà della Co.GE.FA SpA considerata la planimetria di dettaglio dell'intervento, proposto da LTF sembrerebbero non sussistere autorizzazioni vigenti ex l.r. 69/78 tuttavia:
27. Si ritiene necessario che vengano prioritariamente risolte le eventuali criticità presenti nella soluzione prospettata in progetto ed in particolare la compatibilità tra l'attuale destinazione di PRGC e l'utilizzo per lo stoccaggio definitivo delle terre da scavo.
28. dovrà essere inoltre:
 - chiarito se l'intervento progettato da LTF interferisca con aree già recuperate ambientalmente;
 - fornita l'esatta planimetria delle aree interessate dalla deponia dello smarino;
 - indicate le tempistiche previste per il conferimento e realizzazione del progetto e quali potrebbero essere le eventuali sovrapposizioni con l'attività ancora esistente della ditta CO.GE.FA (impianti e eventuale prosecuzione attività di cava).

Pianificazione urbanistica

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

29. il materiale depositato abbia caratteristiche geomeccaniche tali da consentire l'utilizzo come piano di fondazione d'imposta per gli edifici logistici-produttivi previsti dal P.I.R.U.;
30. il binario ferroviario interno all'area in esame venga reso coerente con l'utilizzo finale dell'area come polo logistico-produttivo di scala regionale-provinciale;
31. la distribuzione del materiale depositato consenta la riprogettazione dell'area secondo equivalenti quadri essenziali (distributivi, funzionali, ambientali).

Tutela dei beni paesaggistici:

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

DEPOSITO DI CAPRIE

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

33. Dovrà essere necessariamente definito:

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

34. In merito al sito di deponia di Caprie e dall'accesso relativo, stante l'impossibilità attuale di prevedere da parte della Provincia tempi certi di per la realizzazione della rotatoria già programmata sulla SP 24, si richiede di realizzare la stessa come già progettata dagli uffici provinciali, nell'ambito delle opere progettate da LTF in quanto strettamente funzionale per l'accesso al sito di deponia.

TRATTO DAL PONTE SULLA DORA A IMBOCCO TUNNEL DI BASE

Tutela dei beni paesaggistici:

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

36. nella progettazione esecutiva dovrà essere posta la massima attenzione al rispetto ed al ripristino della vegetazione spondale eventualmente interessata dalle nuove opere di attraversamento del Torrente Dora Riparia in prossimità del Comune di Susa e Bussoleno.
37. dovrà essere garantita l'accessibilità alle sponde della Dora e la continuità del corridoio ecologico rappresentato dalle sponde fluviali per gli ambiti soggetti ai disposti di cui all'art. 142 del D.lgs. 42/04.
38. Relativamente al ponte Dora a Bussoleno si evidenzia che dovrà essere garantita uniformità formale, tipologica e cromatica, tra nuovi ponti affiancati e l'attraversamento esistente.
39. Relativamente al sottopasso ferroviario Sp. 24 – interconnessione si ritiene necessario che venga effettuato un approfondimento progettuale volto a ricercare una migliore qualificazione architettonico/formale del manufatto del sottopasso ferroviario della SP. 24, situato in prossimità del torrente Dora Riparia, prevedendo anche riduzioni delle strutture emergenti al fine consentire un miglior inserimento nel contesto. Il progetto finale sarà oggetto del rilascio di una successiva autorizzazione paesaggistica.

PIANA DI SUSA

Aspetti Viabilistici e ferroviari:

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

40. l'inserimento nel progetto della sistemazione dell'incrocio tra la S.P. n. 24 e la strada di collegamento con la S.S. n. 25 alla km. 53+500, mediante la realizzazione di una rotatoria con diametro adeguato;
41. l'inserimento della sistemazione incrocio tra la S.P. 24 con la S.P. 207 alla km. 53+300 mediante la realizzazione di una rotatoria con un diametro adeguato.

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

42. la realizzazione della difesa spondale da eventuali esondazioni del tratto di S.P. n. 24 posto in adiacenza della Dora Riparia.
43. nei successivi sviluppi progettuali la definizione degli accessi temporanei della cantierizzazione relativa alle opere interferenti.

Studio di esercizio linea storica:

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

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

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

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

Compatibilità Ambientale:

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

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

Tutela dei beni paesaggistici:

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

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

- i previsti pannelli fotovoltaici collocati sulle coperture delle aree parcheggio non dovranno avere superficie riflettente e dovranno essere di tonalità scura. La disposizione planimetrica di tali pannelli dovrà essere rivista anche sulla base di dettagliati fotoinserti che dovranno essere predisposti in funzione del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica;
- in merito all'illuminazione sia evitata, in linea generale, la collocazione di torri faro (di altezze fino a 25) a favore di strutture di altezza più contenuta, oppure prevedendo la collocazione degli illuminatori sui nuovi edifici.

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

SVINCOLO DI CHIOMONTE

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

50. dovrà essere progettato conformemente ai dettami del D.M. 05.11.2001 ed al D.M. 19.04.2006 2006 attualmente vigenti e non potrà ritenersi un mero adeguamento delle rampe di cantiere ad oggi esistenti.

Sicurezza per la progettazione stradale dello svincolo:

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

51. Rampa in ingresso - Andamento planimetrico:

- La curva denominata C2 di lunghezza 25.08 mt e raggio 252.00 mt (da progr. +175.14 a progr. +200.23) risulta essere in contropendenza e pertanto non conforme a quanto imposto dal D.M. 05/11/2001 n. 6792 e s.m.i..
- Le quattro curve consecutive della rampa, precisamente le curve C1, C2, C3 e C4 (tratto da progr. +0,00 a progr. +352.22) devono essere raccordate tra loro da una curva a raggio variabile. Il D.M. 05/11/2001 n. 6792 e s.m.i., infatti, impone che tra due elementi a raggio costante deve essere inserita una curva a raggio variabile, lungo la quale si ottiene la graduale modifica della piattaforma stradale, cioè della pendenza trasversale, ai fini della sicurezza dei veicoli transitanti.

52. Rampa in uscita - Andamento planimetrico:

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

53. Rampa in uscita - Coordinamento piano-altimetrico

- Il tratto iniziale della rampa da progr. +0.00 a progr. +200.00 circa si trova in una situazione da "evitare" come indicato dal D.M. 05/11/2001 n. 6792 e s.m.i. per quanto riguarda i "Difetti di coordinamento fra elementi planimetrici ed altimetrici". Il caso specifico presenta un cambio di livellata in corrispondenza della cuspide di oltre il 7% (progr. +135,00 circa) seguito immediatamente da un breve tratto a raggio variabile e dalla curva C2 (progr. +175,00 circa). Tale situazione produce una sfavorevole sovrapposizione dell'andamento planimetrico e di quello altimetrico che può dar luogo a difetti di percezione ottica capaci di avere conseguenze negative sulla sicurezza della circolazione.
- Al paragrafo 6.3 della "Relazione tecnica stradale - Rampa di uscita" sono state condotte le verifiche delle visuali libere ipotizzando una velocità pari a 92 Km/h anziché a 100 Km/h (valore imposto dalla normativa di riferimento). Ciò non è ammissibile. Il dimensionamento e le verifiche delle rampe di uscita e di ingresso dovrà essere eseguito esclusivamente sulla base di quanto disposto dalla normativa di riferimento vigente (D.M. 05/11/2001 e D.M. 19/04/2006). Pertanto, sono da escludere tutti i riferimenti a studi e/o osservazioni sperimentali riportati in letteratura che non siano recepiti dalla normativa attualmente in vigore.
- I parametri geometrici fondamentali in corrispondenza del Vertice verticale n.1 riportati nella "Relazione tecnica stradale - Tabella 6 - rampa di uscita - verifiche di visibilità per i raccordi verticali" non rispettano pienamente i valori indicati dalla Tabella 8 del D.M. 19/04/2006: il raggio minimo verticale convesso deve essere maggiore di 4000 m. La distanza di visuale disponibile desunta dal diagramma di visibilità altimetrico deve essere superiore a 115 m per velocità di progetto di 92 km/h.
- la configurazione altimetrica della rampa da progr. +0.00 a progr. +200.00 circa presenta un raccordo convesso seguito da un raccordo concavo. Tale situazione si definisce come perdita di tracciato. Dovrà essere, pertanto, verificata la distanza di ricomparsa come indicato dal D.M. 05/11/2001 n. 6792 e s.m.i..

Pianificazione territoriale e paesaggistica regionale:

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

54. in coerenza con gli obiettivi previsti per l'Ambito di paesaggio n.39 nel PPR, di approfondire ed eventualmente proporre interventi di "valorizzazione" degli itinerari storici e dei percorsi panoramici, con particolare riferimento all'itinerario denominato "sentiero Balcone";
55. di utilizzare anche le opportunità derivanti dall'attuazione dei disposti della normativa vigente per le compensazioni boschive, per avviare una prima fase di interventi volti a perseguire l'obiettivo individuato dal Piano paesaggistico regionale.

Tutela dei beni paesaggistici:

56. I piloni di sostegno dell'impalcato metallico delle rampe del nuovo svincolo dovranno essere realizzati con tipologia analoga alle strutture del viadotto interessato dalla nuova opera; i muretti in c.a. posti alla base delle pile dovranno essere completamente interrati;
57. il cromatismo del previsto rivestimento metallico a mascheramento dell'impalcato delle nuove rampe, comprese le alette laterali dovrà essere in una tonalità di grigio, con superficie non riflettente, simile alle cromie della pietra locale, evitando l'utilizzo di ulteriori cromatismi oltre a quelli già esistenti;

58. nel progetto esecutivo dovrà essere valutata la possibilità, anche attraverso una riduzione e/o una diversa conformazione del previsto mascheramento metallico dell'impalcato delle nuove rampe, di conferire alle strutture una maggior leggerezza;
59. per il sovrappasso della strada per Giaglione, dovranno essere adottate qualificate soluzioni progettuali analoghe a quelle previste per l'impalcato del nuovo svincolo;
60. considerato che dalla documentazione integrativa presentata risulta che il possibile futuro collegamento del nuovo svincolo con la SP24 è escluso dal procedimento in corso, si richiede un ridimensionamento del piazzale di sbarco e di raccordo tra le nuove rampe e la viabilità di collegamento al cantiere, in modo da determinare una significativa riduzione dell'altezza delle previste murature di contenimento del versante della collina delle vigne;
61. poiché i maggiori punti di fruizione visiva del sito sono rappresentati dal Parco Archeologico della Maddalena e dall'itinerario escursionistico (Gran Traversata delle Alpi) denominato "Sentiero Balcone" (tra Sant'Antonio e Giaglione), dovranno essere definiti ulteriori interventi di mitigazione, sia per le visuali percepibili dal Parco archeologico, che dal Sentiero Balcone, con particolare riferimento al tratto relativo alla sezione 2 individuata nell'elaborato "PDC3CMUS0238AAPNOT Sentiero Balcone"; tali interventi dovranno essere finalizzati, attraverso l'infoltimento della copertura boscata, a ridurre la percezione visiva dei manufatti ed in particolare dell'area di cantiere nel corso dei lavori. Le opere dovranno essere inoltre coerenti con i progetti degli interventi di compensazione boschiva previsti dalla normativa vigente;
62. le recinzioni metalliche antintrusione previste sul perimetro dell'area di imbocco e del piazzale dovranno essere mascherate con la disposizione di adeguate specie vegetali arbustive;
63. dovranno essere tempestivamente realizzati, in corso d'opera ed al termine dei lavori, gli interventi di mitigazione, ripristino e rinaturalizzazione degli ambiti interessati dalle opere;
64. qualora in fase di predisposizione del progetto esecutivo e/o in fase esecutiva dovessero rendersi necessari interventi di consolidamento dei versanti, attualmente non progettati, occorrerà evitare che tali opere interferiscano con i "...terrazzamenti ricavati nelle pendici scoscese della montagna e coltivati a vigneti...", ricadenti nell'area oggetto di specifica tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 136 del d.lgs. 42/2004 con il D.M. 01/08/1985 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona in località Ramat sita nel comune di Chiomonte"; tali interventi saranno soggetti al rilascio di autorizzazione paesaggistica.

AUTOPORTO SOCIETÀ SITAF NEL COMUNE DI SAN DIDERO

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

Tutela dei beni paesaggistici:

65. in fase esecutiva dovrà essere garantita la continuità e la naturalità delle sponde della Dora al fine di conservare la funzione di corridoio ecologico di tale contesto, la cui tutela e valorizzazione naturalistica, ecologica e paesaggistica rientra tra gli obiettivi specifici di qualità paesaggistica indicati nel Piano Paesaggistico Regionale.
66. Sia evitata la realizzazione degli svincoli con strutture strallate prevedendo, in alternativa nuove soluzioni per l'opera, quali la costruzione di sottopassi, la cui realizzazione, sulla base dei riscontri forniti dai proponenti, risulterebbe idraulicamente incompatibile, ovvero la costruzione di sovrappassi di tipo tradizionale. La progettazione dovrà essere improntata alla ricerca di qualificate soluzioni architettoniche e cromatiche, prevedendo il contenimento degli spessori dell'impalcato, l'integrazione delle velette e delle barriere/reti di protezione laterali del manufatto, al fine di ridurre la visibilità dell'opera, in particolare dalle visuali

- percepibili dall'utente della viabilità autostradale. Analoghe attenzioni dovranno essere poste anche nella progettazione dei piloni di sostegno degli impalcati;
67. particolare cura dovrà inoltre essere riservata nella definizione delle opere di sostegno delle rampe di accesso, in particolar modo per quanto concerne gli aspetti di integrazione con l'area prospiciente le sponde del torrente Dora Riparia. La nuova progettazione dovrà essere sottoposta ad autorizzazione paesaggistica;
 68. dovranno essere rafforzate le opere di mitigazione del nuovo Autoporto rispetto alle visuali percepibili dalla viabilità autostradale, risultando insufficiente la prospettata previsione della sistemazione di un solo filare posto in prossimità dell'arteria autostradale;
 69. le pavimentazioni bituminose dovranno essere realizzate con asfalto colorato neutro, in modo da conferire un aspetto più naturale alla superficie del parcheggio.

Tutela salute pubblica:

70. In caso di rinvenimento di trovanti e blocchi di meta-olfioliti durante le opere di scavo e/o di consolidamento dei terreni, ad esempio per opere di fondazioni, al fine di evitare la possibilità di aerodispersione di fibre, si ritiene buona norma operare attraverso bagnatura dei terreni interessati e delle macchine in scavo e provvedere alla copertura dello stesso mediante teloni.
71. Nel caso di movimentazione di trovanti e blocchi di meta-olfioliti si rimanda alla normativa vigente in materia di terre e rocce da scavo (DM 161/2012) nonché alle disposizioni di competenza specifica di Arpa Piemonte e ASL-SPRESAL.

PISTA DI GUIDA SICURA

Ribadendo quanto già richiesto con la nota 1911/DB12.06 dell'11 aprile 2014 si richiede di esaminare ulteriori alternative localizzative per ciò che riguarda la Pista di Guida Sicura ed in particolare sulla possibilità di collocare tale esercizio nel Comune di Buttigliera Alta (TO), soluzione integrata dall'ipotesi di distacco della sola pista di moto a Cesana T.se (TO), pur mantenendo inalterate le funzionalità necessarie per l'espletamento dell'attività di Consepi. Si ricorda a proposito che, con DGC n. 63 del 23 aprile 2014, è stato approvato un protocollo d'intesa dallo stesso Comune di Buttigliera Alta nel quale lo stesso Comune ha espresso anche la propria disponibilità a valutare tale ipotesi. Contrariamente a quanto specificatamente indicato nella suddetta richiesta di integrazioni al progetto presentato da LTF formulata dalla Regione, il proponente ha infatti confermato esclusivamente l'area di Avigliana, escludendo di fatto una valutazione delle alternative di progetto.

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

Sicurezza idraulica:

72. poiché l'area ricade in Fascia B del PAI, il gestore dovrà definire nel dettaglio le procedure di evacuazione dell'area in questione al verificarsi di eventi di piena caratterizzati da portate superiori a 150 m³/s (tal riguardo dovranno essere in particolare individuate le stazioni idrometriche di monte dove monitorare i livelli e le corrispondenti portate di piena) e comunicarle al Comune di Avigliana per l'inserimento nel Piano di emergenza comunale.

Tutela dei beni paesaggistici:

73. dovranno essere previsti interventi di mitigazione della nuova area rispetto alle visuali percepibili dalla viabilità autostradale, attraverso la piantumazione di specie arboree e/o arbustive sul perimetro del sito. Siano oltremodo previste ulteriori piantumazioni arboree di mitigazione del sito nell'area posta a ovest;
74. le pavimentazioni bituminose siano realizzate con asfalto colorato neutro, in modo da conferire un aspetto più naturale alla superficie;
75. in fase di predisposizione del progetto esecutivo del nuovo edificio, ancorché collocato in ambito non direttamente soggetto a tutela paesaggistica, dovranno essere scelte soluzioni progettuali di maggior qualità architettonica.

Tutela faunistica:

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

AMBITO TERRITORIALE GENERALE.

PIANIFICAZIONE URBANISTICA: misure di salvaguardia territoriale e urbanistica

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

SICUREZZA IDRAULICA

78. LTF dovrà definire, d'intesa con AIPo, priorità di intervento, modalità congiunte e sequenze temporali per la realizzazione delle opere di difesa idrauliche (argini) previste nel PAI e le opere ferroviarie in progetto, al fine di non incrementare le condizioni di pericolosità;
79. dovrà essere predisposto e attuato un piano di monitoraggio e di manutenzione dell'alveo finalizzato a garantire in corrispondenza dei tre attraversamenti in progetto (Susa, Bussoleno e Caprie) le condizioni di officiosità di progetto delle sezioni di deflusso; eventuali interventi di manutenzione dei sedimenti dovranno essere realizzati mediante la sola movimentazione degli stessi all'interno dell'alveo, nei punti che dovranno essere definiti di concerto con AIPo;
80. dovrà essere sviluppato il progetto degli interventi di demolizione del ponte temporaneo di Caprie (di durata pari a 10 anni) e la stima dei relativi costi.
81. La Regione Piemonte, nell'ambito della stipula della concessione demaniale del ponte di Caprie, dovrà valutare la necessità di acquisire idonee forme di garanzia (fidejussione) in relazione alla realizzazione degli interventi di demolizione del ponte medesimo.

INTERVENTI FORESTALI.

82. In applicazione dell'art. 5 co 2 della legge regionale 09.08.1989 n. 45 il parere positivo è subordinato al rispetto delle prescrizioni sottoindicate:
- sia durante i lavori che al termine dei medesimi dovrà essere effettuata una adeguata regimazione delle acque superficiali, tutte le acque in eccesso dovranno essere opportunamente raccolte e incanalate in adeguato sistema di smaltimento, evitando il deflusso incontrollato sul versante;
 - tutte le aree di scopertura dovranno essere inerbite mediante idrosemina o altra tecnica entro 3 mesi dall'esecuzione dei lavori di riprofilatura delle superfici secondo le prescrizioni progettuali;
 - in corso d'opera si dovrà verificare la stabilità degli scavi, dei riporti e di tutti i pendii, anche provvisori o di cantiere, in accordo con i disposti del D.M. 14 gennaio 2008. Tali verifiche e, se del caso, l'eventuale ricontrollo delle analisi di stabilità, dovranno far parte integrante del collaudo/certificato di regolare esecuzione.
 - i terreni movimentati dovranno essere opportunamente stoccati in attesa del riutilizzo, il deposito non dovrà interessare aree potenzialmente instabili (aree a rischio di esondazione, e/o soggette a movimenti gravitativi di versante, ecc);
 - per la ricostituzione della copertura boschiva e il ripristino vegetativo dovrà essere utilizzato postime forestale garantito e certificato ai sensi delle normative vigenti utilizzando le specie autoctone adatte al sito;

- nelle zone rinaturalizzate dovranno essere effettuate le operazioni di controllo delle specie infestanti, le sostituzioni delle fallanze e le irrigazioni di soccorso per i 5 anni successivi all'impianto;
- Dovranno essere comunicate: la nomina del Direttore dei lavori, le date di inizio e fine lavori al Comando provinciale del Corpo Forestale dello Stato e al Settore Foreste; alla comunicazione di termine lavori, dovrà essere allegata la dichiarazione del direttore dei lavori attestante che gli interventi sono stati eseguiti conformemente al progetto approvato.
- Ai sensi degli artt. 8 e 9 della L.r. 45/89 si deroga dal versamento del deposito cauzionale e del corrispettivo di rimboschimento in quanto trattasi di opera di interesse pubblico realizzata con il concorso finanziario pubblico.

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

BENI PAESAGGISTICI.

Si sottolinea ancora che, relativamente alle opere ricadenti all'interno delle aree soggette a tutela paesaggistica, gli interventi che nel progetto esecutivo dovessero costituire variazioni/modificazioni di quanto rappresentato nel progetto definitivo, dovranno essere sottoposti a preventiva autorizzazione paesaggistica da rilasciarsi secondo le procedure previste dalla normativa vigente. Nell'ambito delle procedure di VIA in corso si precisa che il parere regionale potrà essere considerato quale autorizzazione paesaggistica solo a fronte dell'acquisizione del parere vincolante del Soprintendente (o nel caso in cui tale parere non sia reso nei termini stabiliti dalla legge) e a seguito della trasmissione e valutazione, da parte degli uffici regionali preposti, del progetto di compensazioni boschive.

Relativamente alle Nuova Viabilità si evidenzia che:

84. Le opere in c.a. che risultano a vista, dovranno essere eseguite prestando particolare attenzione alla finitura superficiale del cls, da realizzarsi con casseforme predisposte per getti a vista ovvero attraverso il ricorso a trattamenti superficiali del cls.
85. Analogamente dovrà essere posta particolare cura nella scelta delle opere complementari (gard-rail, recinzioni, ringhiere, ecc.) in modo da garantire un adeguato livello qualitativo degli interventi.
86. I muri di sostegno previsti, che in alcuni casi sono di rilevante altezza, ancorché mascherati con piantumazioni di specie arbustive autoctone, dovranno essere realizzati con qualificate soluzioni di finitura esterna.

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

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

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

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

RISCHIO AMIANTO

Sondaggi prospezione di scavo:

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

Caratterizzazione marino e classificazione rifiuto:

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

91. per lo smarino definito "CI3a":

- deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (0.1%), nell'applicazione della "normale pratica industriale". Pertanto, devono essere adottate le precauzioni previste dalla vigente normativa;
- deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (0.1%), per tutti i materiali che vengono impiegati per la realizzazione di rilevati, opere di attraversamento e ripristino ambientale;
- con riferimento all'art.1 della Legge 257/92, "Sono vietate l'estrazione, l'importazione, l'esportazione, la commercializzazione e la produzione di amianto, di prodotti di amianto o di prodotti contenenti amianto". I materiali di classe CI3a possono essere destinati alla produzione di "inerti per calcestruzzi" solo se esenti da amianto;
- i materiali in classe "CI3a" in concentrazione inferiore a 1000 mg/kg siano ricollocati in situ, con messa in sicurezza permanente.

92. Condizioni operative in presenza di amianto:

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

RADIAZIONI NON IONIZZANTI

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

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

RUMORE

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

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

SALUTE PUBBLICA

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

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

nonché delle seguenti attività:

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

97. per l'effettuazione della VIS, si raccomanda l'affidamento a professionisti competenti nel campo dell'epidemiologia che permetta la scelta corretta dei valori di rischio da utilizzare e l'applicazione della metodologia comunemente usata a questo scopo.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA SIC/ZPS

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

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

100. Per il monitoraggio risulta opportuno:

- integrare come criterio di selezione delle specie le Orchidacee rinvenute nel sito di monitoraggio e uno o più plot di controllo nelle stazioni oggetto di monitoraggio nell'ambito del progetto Life "Xero-Grazing" previo coordinamento con l'Ente Gestore dell'area protetta.

- una migliore integrazione con quanto dispone il piano di monitoraggio della vegetazione del SIC che prevede l'esecuzione di campionamenti sia di vegetazione che delle acque nei medesimi punti.
- inserire gli interventi previsti tra le misure di accompagnamento dell'opera nella fase di progettazione esecutiva condividendoli con l'Ente Gestore del SIC (Ente di gestione delle Aree Protette delle Alpi Cozie).

GEOTECNICA

Monitoraggi Geotecnica

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

101. si ritiene che i dati riguardanti i monitoraggi geotecnici, soprattutto per quanto concerne quello che riguarda le misure all'esterno, dovranno essere considerati alla pari dei dati derivanti dal monitoraggio ambientale e dovranno essere trattati contestualmente a quest'ultimi per quanto concerne la verifica, validazione e diffusione;
102. per quanto concerne la galleria di Interconnessione, considerata la relativa superficialità dello scavo, la seppur solo teorica possibilità di indurre "sforzellamenti", l'incertezza sulla possibilità di incontrare depositi glaciali, sia opportuno installare un adeguato sistema di monitoraggio di superficie al fine di valutare possibili cedimenti dei terreni soprastanti la galleria. (inserirai 102 e 103 nel PMA).

Sismicità locale

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

103. si richiede che, per i siti interessati da opere ed infrastrutture significative, le azioni sismiche da utilizzare nella progettazione delle opere siano determinate mediante specifiche analisi di risposta sismica locale, da predisporre secondo le indicazioni contenute ai par. 3.2 e 7.11 delle Norme Tecniche per le Costruzioni di cui al D.M. Infrastrutture 14 gennaio 2014 e della relativa Circolare 02 febbraio 2009 n. 617/C.S.LL.PP. Gli approfondimenti in questione, da predisporre in sede di progetto esecutivo, dovranno riguardare in linea di massima:
 - i ponti sulla Dora,
 - la stazione internazionale di Susa,
 - la zona dell'autoporto di Susa.
104. per definire i modelli geotecnici di sottosuolo dei diversi siti dovranno essere eventualmente predisposte specifiche indagini finalizzate a consentire la definizione di:
 - condizioni stratigrafiche e modello di sottosuolo,
 - proprietà fisiche e meccaniche degli strati di terreno, (con particolare riferimento alle condizioni cicliche)
 - regime delle pressioni interstiziali,
 - profondità e morfologia del substrato rigido o di un deposito ad esso assimilabile.
105. ai fini delle analisi, sarà necessario il ricorso a schematizzazioni geometriche bi-dimensionali o tri-dimensionali in modo da tener conto delle eventuali modificazioni del segnale indotte dalla specifica configurazione della valle.

Programma delle indagini

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

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

- S100 (Mompantero),
 - S103 (Interconnessione Bussoleno- ponte Dora);
107. lo studio nel suo complesso sia integrato con misure HVSR distribuite in modo tale da:
- fornire elementi di valutazione utili nella predisposizione della Carta del Rischio Sismico,
 - fornire elementi conoscitivi di riferimento per la progettazione delle opere ed infrastrutture significative.

Carta del rischio sismico

108. Per la Carta del rischio sismico attualmente realizzata con tecniche speditive e non strettamente coerente con i criteri di riferimento in materia devono essere predisposti gli ulteriori elaborati secondo gli indirizzi e criteri per la Microzonazione Sismica, 2008 e dai successivi aggiornamenti che costituiscono i presupposti alla realizzazione della Carta delle Microzone Omogenee in Prospettiva Sismica ed in particolare la Carta delle Indagini e la Carta geologico – tecnica;
109. i complessi litostratigrafici devono essere raggruppati e codificati in base alle caratteristiche tessiturali dei depositi, mentre le informazioni relative agli ambienti genetico-deposizionali costituiscono solo un dato accessorio;
110. lo spessore minimo da considerare per le coperture è di 3m;
111. i margini di incertezza che in alcuni casi caratterizzano le stratigrafie delle diverse zone della carta, (ad esempio substrato a profondità variabili tra 5m e 50m), lasciano prevedere comportamenti non omogenei dal punto di vista della risposta sismica ed è pertanto necessario una revisione dell'approccio con conseguente aggiornamento delle zone;
112. gli standard citati in precedenza devono essere previsti con una rappresentazione a scala non inferiore al rapporto 1:10.000.

Modelli geotecnica

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

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

TERRITORIO RURALE, ATTIVITÀ AGRICOLE, FAUNA SELVATICA ED ACQUATICA.

Reticolo idrografico superficiale ad uso irriguo

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

115. il proponente dovrà concordare con i Consorzi Irrigui operanti nelle aree di intervento le soluzioni individuate per risolvere le interferenze con gli impianti irrigui e con il reticolo irriguo esistente, nonché il cronoprogramma relativo alla realizzazione delle opere, in modo da assicurare la funzionalità della rete irrigua e da permettere l'effettuazione delle operazioni di manutenzione della rete stessa in maniera agevole e in sicurezza.
- Per quanto riguarda la Valle di Susa, il soggetto da contattare è il Consorzio irriguo delle Valli di Susa e Cenischia (Via Trattenero 15 – 10053 Bussoleno (TO) – tel. 0122/647092 – fax 0122/642850).

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

Interventi di compensazione del comparto agricolo

116. per quanto attiene al comparto agricolo la proposta di realizzazione dell'Agriparco della Dora può essere considerata idonea solo nel caso in cui sia prevista la realizzazione di ulteriori azioni compensative nell'ambito del progetto Smart Susa Valley.
117. Azioni idonee a compensare gli impatti nei confronti del comparto agricolo devono consistere nella realizzazione di interventi di miglioramento delle infrastrutture, con particolare riguardo a quelle irrigue ricadenti nei territori dei Comuni interessati dalla realizzazione della nuova linea ferroviaria, che consentono di aumentare la produzione agricola per unità di superficie e di operare un utilizzo maggiormente compatibile dal punto di vista ambientale della risorsa idrica ai fini irrigui.

Interventi di recupero, di mitigazione e di riqualificazione ambientale

Si esprimono perplessità sulla scelta delle specie individuate da utilizzare negli interventi di mitigazione dei muri individuate nella Relazione tecnica delle opere a verde di mitigazione e recupero ambientale in fase di cantiere (elaborato PD2-C3C-TS3-0193-A-AP-NOT) e nella Relazione tecnica delle opere a verde di mitigazione e recupero ambientale (elaborato PD2-C3C-TS3-0171-A-AP-NOT).

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

118. Dovrà essere affrontata la criticità derivante dall'emergenza fitosanitaria dovuta all'espandersi della flavescenza dorata, che la Regione Piemonte, in attuazione del Decreto Ministeriale del 31 maggio 2000 "Misure per la lotta obbligatoria contro la Flavescenza Dorata della vite", sta affrontando con interventi obbligatori di lotta con insetticidi e di espianto delle piante infette e dei vigneti abbandonati, trascurati e inselvaticiti;
119. nel caso si intendano utilizzare varietà con valenza maggiormente ornamentale, quali la varietà purpurea (indicata nel Capitolato tecnico delle opere a verde – elaborato PD2-C3C-TS3-0114-B-AP-NOT), occorre verificare se ospitano lo Scaphoideus titanus, insetto vettore, specifico per l'intero genere Vitis, del fitoplasma che provoca la malattia;
120. La scelta del Rubus fruticosus suscita perplessità poiché se si intende utilizzare la specie selvatica, questa è fortemente infestante, è a fogliame deciduo e non è rampicante tappezzante, si richiede pertanto di utilizzare proporzioni di specie alternative idonee a svolgere la funzione di mitigazione richiesta.

Sottopasso faunistico

121. Il sottopasso faunistico, così come progettato presenta alcune criticità di carattere funzionale che possono inficiare il suo effettivo utilizzo da parte della fauna selvatica, pertanto si richiede che nella progettazione dei passaggi per la fauna selvatica di media e grossa taglia, sia data fondamentale importanza alla posa in opera di elementi naturali (quinte arboree ed arbustive) che svolgano la funzione di invito ad invogliare gli animali ad utilizzare i varchi all'uopo destinati. Si richiede, pertanto, che tali aspetti siano adeguatamente sviluppati in fase di progettazione esecutiva concordandoli con la Direzione Agricoltura e con Arpa Piemonte;
122. in fase esecutiva dovranno essere ricercate soluzioni alternative in corrispondenza degli imbocchi, prevedendo una corretta progettazione degli inviti a verde indispensabili al corretto funzionamento della struttura. Tali aspetti dovranno essere adeguatamente sviluppati in accordo con la Direzione Agricoltura e con Arpa Piemonte.

Barriere antirumore

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

Interventi che interferiscono con i corsi d'acqua

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

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

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

MONITORAGGIO AMBIENTALE DEL PROGETTO IN FASE REALIZZATIVA

126. PMA e Sistema di Gestione Ambientale

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

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

Amianto

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

Tab.1: Esterno cantiere

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

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

Aria

- L'individuazione dei punti di monitoraggio ambientale relativi alla qualità dell'aria dovrà essere supportata da un dettagliato esame delle risultanze delle simulazioni modellistiche presentate dal proponente per il progetto definitivo che individuino le aree maggiormente sollecitate e quindi i ricettori maggiormente esposti. A tale scopo è necessario che siano prodotte le mappe in formato vettoriale o raster su grigliato di calcolo del modello relative ai diversi indicatori e ai relativi inquinanti derivanti dall'impatto sia delle sole attività legate all'opera

in costruzione, sia dell'impatto cumulato. Siano inoltre forniti per tutti gli anni di simulazione (in formato da concordare con Arpa) i seguenti dati relativi a tutte le celle del dominio di calcolo:

- Mappe di concentrazione degli impatti aggiuntivi (solo attività connesse all'opera) e cumulati per tutti gli indicatori calcolati (medie annuali e percentili);
 - Mappe di concentrazione della VAQ2008 riportati alla risoluzione target di 250 m per tutti gli indicatori calcolati (medie annuali e percentili);
 - Mappe di concentrazione degli impatti aggiuntivi per i seguenti indicatori: NO2 massime medie orarie, PM10 massime medie giornaliere;
 - Mappe emissive per tutte le sorgenti considerate (separate per inquinante e tipologia emissiva, totali per inquinante) per i diversi anni di simulazione;
 - File .shp relativi alle sorgenti considerate (cantieri, tratte stradali) e domini di calcolo.
- Analogamente al Monitoraggio del Cunicolo della Maddalena, i dati di Qualità dell'aria AO e CO, parametri chimici, polveri ecc., sia giornalieri, sia orari dei rilevamenti in continuo dovranno essere resi disponibili sulla base dati del Sistema Regionale di Rilevamento della QA (SRRQA), attuando tutte le procedure necessarie per il trasferimento.
- Il monitoraggio ante operam sarà da attivare almeno 12 mesi prima dell'inizio delle attività di cantiere al fine di poter disporre di un numero di misurazioni sufficienti per la valutazione dei dati in fase di corso di d'opera.
- Il PMA presentato dal proponente è da considerarsi un documento propositivo e deve essere integrato, tenendo conto altresì dell'esigenza di recepire la prescrizione n. 26 della Delibera CIPE n. 57/2011 per la quale risulta necessaria una sua riformulazione nel modo seguente:

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

Il Protocollo dovrà altresì stabilire

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

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

L'acquisto dei beni strumentali, necessari all'allestimento dei punti di misura, e la loro messa in esercizio sarà effettuato dal proponente sulla base di specifiche tecniche fornite da Arpa Piemonte che conterranno le indicazioni riguardo il tipo di strumentazione con le relative caratteristiche tecniche, il numero e l'ubicazione dei punti di misura. Arpa Piemonte provvederà ad aggiornare le specifiche tecniche della strumentazione in relazione alla

evoluzione normativa e tecnica; gli eventuali oneri economici aggiuntivi per la realizzazione di quanto previsto da tale aggiornamento saranno interamente a carico del proponente.

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

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

- L'individuazione dei punti di monitoraggio ambientale relativi alla qualità dell'aria dovrà essere supportata da un dettagliato esame delle risultanze delle simulazioni modellistiche presentate dal proponente per il progetto definitivo che individuino le aree maggiormente sollecitate e quindi i ricettori maggiormente esposti. A tale scopo è necessario che siano prodotte le mappe in formato vettoriale o raster su grigliato di calcolo del modello relative ai diversi indicatori e ai relativi inquinanti derivanti dall'impatto sia delle sole attività legate all'opera in costruzione, sia dell'impatto cumulato. Siano inoltre forniti per tutti gli anni di simulazione (in formato da concordare con Arpa) i seguenti dati relativi a tutte le celle del dominio di calcolo:
 - Mappe di concentrazione degli impatti aggiuntivi (solo attività connesse all'opera) e cumulati per tutti gli indicatori calcolati (medie annuali e percentili);
 - Mappe di concentrazione della VAQ2008 riportati alla risoluzione target di 250 m per tutti gli indicatori calcolati (medie annuali e percentili);
 - Mappe di concentrazione degli impatti aggiuntivi per i seguenti indicatori: NO2 massime medie orarie, PM10 massime medie giornaliere;
 - Mappe emissive per tutte le sorgenti considerate (separate per inquinante e tipologia emissiva, totali per inquinante) per i diversi anni di simulazione;
 - File .shp relativi alle sorgenti considerate (cantieri, tratte stradali) e domini di calcolo.
- Analogamente al Monitoraggio del Cunicolo della Maddalena, i dati di Qualità dell'aria AO e CO, parametri chimici, polveri ecc.. sia giornalieri, sia orari dei rilevamenti in continuo dovranno essere resi disponibili sulla base dati del Sistema Regionale di Rilevamento della QA (SRRQA), attuando tutte le procedure necessarie per il trasferimento.
- Il monitoraggio ante-operam dovrà essere attivato almeno 12 mesi prima dell'avvio dei lavori per consentire la definizione delle soglie da adottare nell'analisi dei dati di monitoraggio sia del corso d'opera che del post-operam.
- Il previsto sistema di monitoraggio in continuo (h24) delle emissioni di ogni cantiere dovrà comprendere un'adeguata taratura dei livelli acustici presso il perimetro esterno dei cantieri e presso i ricettori potenzialmente più esposti. Dovranno essere quindi definite specifiche soglie di attenzione e allarme.

Ambiente idrico

- Dovrà essere data contestualizzazione degli interventi e degli impatti attesi rispetto ai CI, GWB e Complessi Idrogeologici interessati
- Dovrà essere fornita la valutazione degli impatti in relazione agli obiettivi di qualità definiti dal PdG Po
- Dovrà essere considerata la correlazione degli impatti con le diverse categorie di elementi di qualità/parametri (chimico-fisici, biologici, idrologici, morfologici, idrogeologici, ecc.) potenzialmente interferiti.

- Dovranno essere definite le soglie riferite alla situazione Ante Operam da adottare nell'analisi dei dati derivanti dai monitoraggi di Corso d'opera e Post Operam.

Inquinamento acustico

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

Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

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

Funzionalità ecologica e Valutazione d'Incidenza

- Deve essere previsto un monitoraggio per le zone umide

Accompagnamento ambientale del progetto in fase realizzativa

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

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

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

La Giunta Regionale, condividendo le argomentazioni del Relatore;

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

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

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

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

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

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

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

visti i pareri ed i contributi tecnici acquisiti agli atti;

con votazione espressa nei termini di legge, unanime,

d e l i b e r a

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

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

- di approvare, ai sensi e per gli effetti dell'art 166 del D.lgs 163/2006 e s.m.i., le proposte di adeguamento, prescrizioni e varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere previste dal progetto preliminare, di cui alla Deliberazione CIPE n. 57 del 2011, indicate nelle premesse e che qui s'intendono integralmente riportate;

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

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

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

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

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

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

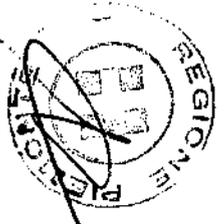
(Omissis)

Il Presidente
della Giunta Regionale
Sergio CHIAMPARINO

Direzione Affari Istituzionali
e Avvocatura
Il funzionario verbalizzante
Guido ODICINO

Estratto dal libro verbali delle deliberazioni assunte dalla Giunta Regionale in adunanza 29 settembre 2014.

cr/En



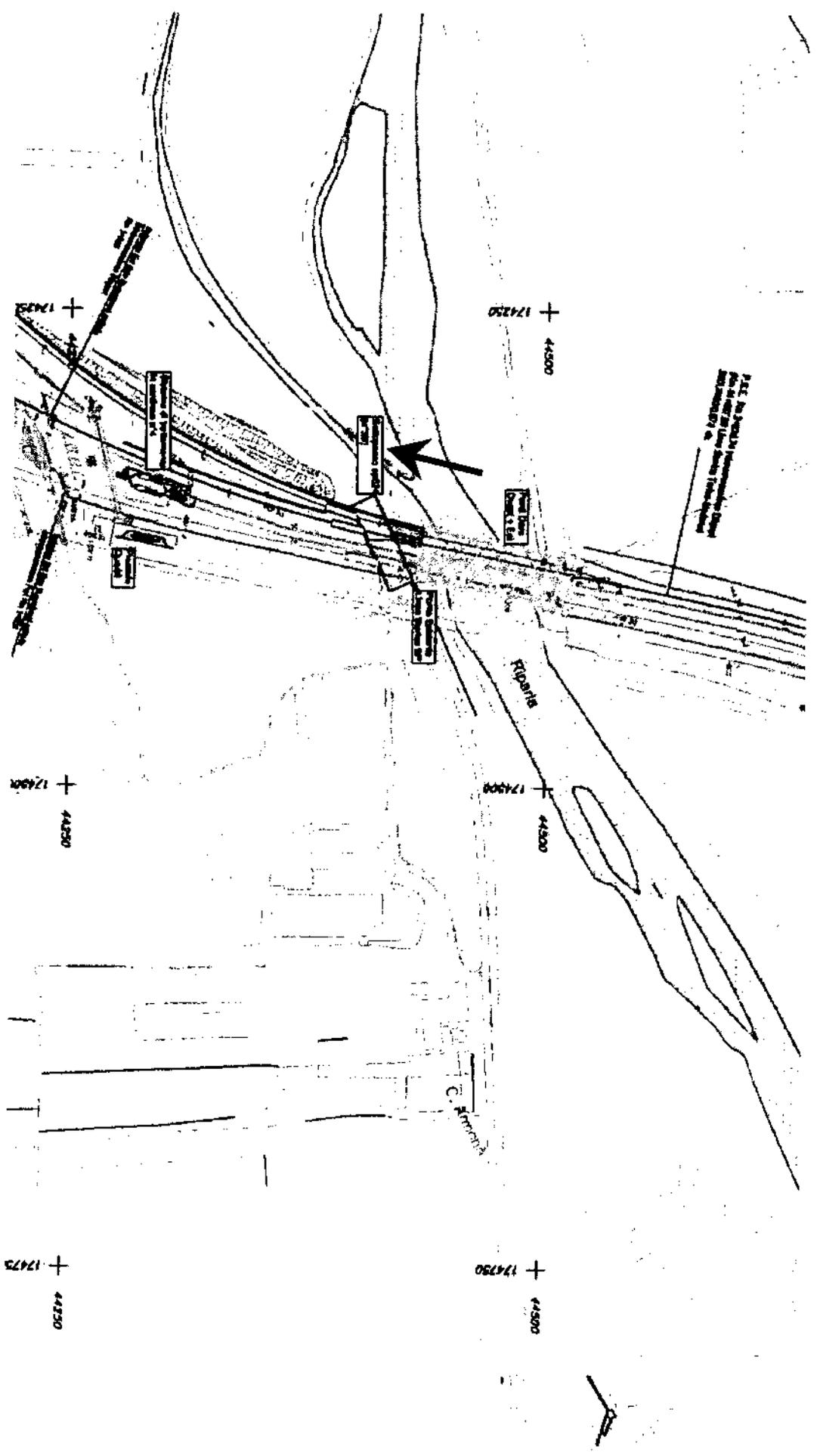
AMM. n. B-358

II COG. S. GIUSEPPE

Subbale

28-9-2014

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



MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario
Roberto Comandini

La presente copia fotostatica composta
di N° 133 fogli è conforme al
autografo.
Roma, 12-12-2014

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture
e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale

* * *

Parere n. 1676 del 12 Dicembre 2014

Procedura di VIA Speciale ex artt. 166 e 167, comma 5 e
Procedura di Verifica di Ottemperanza ex art. 166, comma 3 e art. 185, comma
4 e 5 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.l.

Progetto:	<p><i>Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione , parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano - Progetto Definitivo di prima fase - Domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi della Direttiva UE 337/85 e s.m.i., del D.Lgs 163/2006 (artt.167 e 182 e segg.) relativamente alle parti variate rispetto al progetto Preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011 (CUP C11J05000030001). ID VIP 2312</i></p> <p><i>Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione , parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano - Progetto Definitivo di prima fase. ID VIP 2313</i></p>
Proponente:	<i>LTF</i>

[Handwritten signatures and notes on the right side of the page]

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

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

MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE
PER LE VALUTAZIONI
AMBIENTALI
E PER LE VALUTAZIONI
AMBIENTALI
E PER LE VALUTAZIONI
AMBIENTALI

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

VISTA la nota DVA/9513/2013 del 23/04/2013 con cui la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) ha attivato presso la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) l'istruttoria di verifica di compatibilità ambientale relativa al "Progetto Definitivo di prima fase del Nuovo collegamento Torino-Lione, parte comune italo-francese, relativamente alle parti variate" presentato dalla Società Lyon Turin Ferroviarie S.p.A. (di seguito Proponente),

VISTA la nota DVA/9963/2013 del 02/05/2013 con cui la Direzione ha attivato presso la Commissione la procedura di Verifica di Ottemperanza sul progetto definitivo alle prescrizioni impartite con la valutazione di impatto ambientale di cui alla Delibera CIPE n. 57/2011 relativa al "Progetto Definitivo di prima fase del Nuovo collegamento Torino-Lione, parte comune italo-francese";

VISTA la nota DVA/30410/2013 del 30/12/2013 con cui la Direzione ha attivato presso la Commissione la procedura di verifica di compatibilità ambientale relativa sul "progetti definitivi dell'Autoparco della Società Sital e di Guida Sicura della Società Concepi" presentato dal Proponente;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

VISTO la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";

VISTO il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e s.m.i. che nella Parte II, Titolo III, Capo IV "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale ed in particolare art.185 "Compiti della Commissione Speciale VIA";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

CONSIDERATO che il progetto "Nuova Linea Torino-Lyon" è incluso con Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 "Legge Obiettivo 1 - Programma delle Infrastrutture Strategiche" (P.I.S.) e s.m.i. tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale nell'ambito dei "Corridoi Ferroviari", riconfermato in seguito con la Delibera CIPE del 6 aprile 2006, n. 130/2006 recante "Rivisitazione programma delle infrastrutture strategiche (Legge 443/2001)"; l'opera è stata inoltre inclusa tra quelle previste dall'Intesa Generale Quadro sottoscritta l'11 aprile 2003 tra il Governo e la Regione Piemonte; il progetto è stato annualmente confermato nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (D.E.F.): con la Deliberazione 136 del 21 Dicembre 2012 il CIPE ha approvato l'aggiornamento del P.I.S. costituente il X Allegato Infrastrutture al D.E.F. e, nella seduta del 1° agosto 2014 ha espresso parere favorevole sull'XI Allegato Infrastrutture al D.E.F.;

CONSIDERATO che il progetto preliminare dell'opera è stato approvato, ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006, con prescrizioni e raccomandazioni, dal CIPE con la Delibera N. 57 del 3 agosto 2001, pubblicata sulla G.U.R.I. n. 272 del 22 novembre 2011 avente per oggetto "Programma delle Infrastrutture Strategiche (Legge N. 443/2001). Nuovo Collegamento Internazionale Torino-Lione - Sezione Internazionale. Parte comune italo-francese - Tratta in territorio italiano - Approvazione del Progetto Preliminare";

VISTA l'entrata in vigore in data 1 agosto 2014 della Legge dello Stato di ratifica del trattato internazionale tra Italia e Francia, già siglato il 30 gennaio 2012 tra il viceministro alle Infrastrutture Marco Ciaccio ed il segretario di Stato ai Trasporti francese Thierry Mariani con cui viene ridefinito il percorso per realizzare il tunnel di base di 57 chilometri e le due stazioni internazionali di Susa e Saint-Jean-de-Maurienne, più le interconnessioni con le rispettive linee storiche;

PREMESSO che il collegamento della Nuova Linea Torino Lione comporta una "sezione internazionale" tra Saint-Didier-de-la-Tour e il Nodo ferroviario di Torino. La sezione internazionale si compone di tre parti:

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

La "sezione transfrontaliera", secondo la definizione data nell'accordo italo-francese, è la sezione della parte comune compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa - Bussoleno in Italia. Oggetto del presente parere è il progetto di competenza di Lyon Turin Ferroviarie S.p.a. della nuova linea ferroviaria compresa tra il confine di Stato e la piana di Susa-Bussoleno, cioè la tratta italiana della sezione transfrontaliera;

VISTA ed **ESAMINATA** la documentazione presentata dal Proponente:

- con nota prot. LTF 283/EO/30/PR/13-2497 del 11/04/2013;
- con nota prot. LTF 282/EO/29/PR/13-2496 del 11/04/2013;

CONSIDERATO che la prescrizione n. 1 della Delibera CIPE 57/2011, relativa al fasaggio, riporta che "[...] stante le risultanze dello studio di fattibilità richiesto dalla Commissione Intergovernativa, circa la possibilità di realizzare per fasi funzionali successive la "parte comune" della Torino-Lione, sviluppare tale ipotesi in fase di Progetto Definitivo. Tutte le parti dell'opera che risulteranno variate rispetto alla configurazione completa del progetto preliminare sottoposto ad istruttoria, dovranno essere sottoposte a nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale [...]";

CONSIDERATO che l'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale (di seguito "SIA"), presentato da LTF è relativo all'intera tratta dall'imbocco del tunnel di base fino all'innesto con la linea storica Torino-Modane prima dell'impianto della Stazione di Bussoleno, in ottemperanza alla prescrizione n. 1 della Delibera CIPE n. 57/2011;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto definitivo per la pubblica consultazione è avvenuta in data 15 aprile 2013 sui quotidiani: "La Stampa - edizione di Torino" e "La Repubblica";

PRESO ATTO che in data 17 dicembre 2013 è avvenuta la pubblicazione della documentazione integrativa volontaria, inerente il progetto definitivo della rilocalizzazione della pista Guida Sicura (CONSEPI) e dell'Autoporto (SITAF) e relativo SIA, sui quotidiani "La Stampa - edizione di Torino" e "La Repubblica" del 17 dicembre 2013;

CONSIDERATO che il progetto definitivo di prima fase della tratta italiana della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese comprende l'insieme delle opere, degli impianti e delle attrezzature ferroviari da costruire tra il confine di Stato e Bussoleno, tra cui la ricollocazione dell'autoporto Sitaf e della Pista di Guida Sicura gestita da CONSEPI, il tunnel di base transfrontaliero, la stazione internazionale di Susa, il tunnel dell'interconnessione con la linea storica del Frejus prima della stazione di Bussoleno e le opere all'aperto nella piana di Susa-Bussoleno;

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

PRESO ATTO che, secondo quanto riportato dal Proponente, la produzione della sopra citata documentazione è stata determinata dalle richieste di CONSEPI/Guida Sicura e SITAF nell'ambito della risoluzione delle rispettive interferenze con la realizzazione dell'opera, dopo aver individuato, durante la seduta di Conferenza dei Servizi del 13 giugno 2013, i siti per la rilocalizzazione dell'autoporto di SITAF e del Centro Guida Sicura di CONSEPI nei comuni di San Didero, Bruzolo e Avigliana, rispetto alla loro localizzazione attuale nel Comune di Susa;

VISTA la nota prot. DVA-2014-0001200 del 20 gennaio 2014, con cui la Direzione chiarisce che l'istanza e la relativa documentazione del progetto definitivo della rilocalizzazione della pista Guida Sicura (CONSEPI) e dell'Autoporto (SITAF) costituisce integrazione e completamento dell'istanza di procedura di VIA relativa al Progetto Definitivo di prima fase del nuovo collegamento ferroviario Torino Lione parte comune in territorio italiano;

PRESO ATTO che la società LTF, con nota prot. 284/EO/31/PR/13-2498 del 11 aprile 2013, acquisita agli atti della DVA con prot. DVA-2013-0008975 del 17 aprile 2013, ha richiesto l'ottenimento del parere per il progetto definitivo del Lotto 1 inerente i lavori di ristrutturazione della Caserma Henry da destinare a Punto Informativo Susa (prescrizione n. 196 della Delibera CIPE 57/2011);

VISTO l'esito positivo della verifica di ottemperanza della prescrizione n. 196 della Del. CIPE 57/2011, di cui al provvedimento direttoriale DVA-2013-0019709 del 28/08/2013 di cui al parere CTVA n. 1271 del 21 giugno 2013,

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

CONSIDERATO che con nota prot. CTVA-2014-000812 del 6 marzo 2014, il Presidente della Commissione "Con riferimento alla nota in oggetto allegata (Regione piemontese prot. 907/DD10.02 del 21.01.2014), con la quale la Regione Piemonte trasmette la richiesta di integrazioni progettuali ... si sollecita il Proponente ad ottemperare alla detta richiesta...";

VISTA ed **ESAMINATA** la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con note:

- prot. 284/EO/31/PR/13-2498 del 11/4/2013
- prot. 113/PECO/107/TEU/13 del 28/4/2013
- prot. 61/EO/9/TEU/14 del 29/1/2014
- prot. 102/EO/13/TEU/14 del 12/2/2014
- prot. 135/EO/15/TEU/14 del 20/2/2014
- prot. 407/EO/36/TEU/14 del 15/6/2014
- prot. 409/EO/38/TEU/14 del 13/6/2014
- prot. 707/EO/59/TEU/14 del 24/9/2014
- prot. 329/PECO/243/TEU/14 del 17/11/2014

PRESO ATTO che con nota prot. n. 6723 del 8 luglio 2014, acquisita agli atti della DVA in data 11 luglio 2014 con nota prot. DVA/2014/0023057, e agli atti della CTVA in data 23 luglio 2014, prot. CTVA-2014-0002624, il Proponente conferma la propria posizione in merito alle linee guida seguite per il progetto di ricollocazione dell'Area a servizio dell'A32 (ex Autoporto di Susa);

ESAMINATA E VALUTATA la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente, la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal Proponente, la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne le componenti ambientali, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore, la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali, il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal Proponente in relazione agli effetti ambientali;

PRESO ATTO del sopralluogo congiunto dagli Enti competenti in data 20 maggio sul territorio interessato dal progetto.

VISTI E CONSIDERATI i seguenti pareri pervenuti nel corso dell'attività istruttoria per il progetto in esame:

- Provincia di Torino, nota prot. 123403/1b6 del 25 luglio 2014, acquisito agli atti della DVA in data 29 luglio con prot. DVA-2014-0025119, di trasmissione del Verbale n. 31 di Delibera di Giunta Provinciale DGP 527-25117 del 23 luglio 2014 ;
- Autorità di Bacino del Fiume Po, prot. n. 5670/3.3 del 4 agosto 2014, con cui ha trasmesso parere favorevole con prescrizioni relativamente alla compatibilità con il PAI degli interventi infrastrutturali previsti: interventi infrastrutturali: NTL, Rilocalizzazione Autoporto nel Comune di San Didero e Guida Sicura nel Comune di Avigliana
- Provincia di Torino, nota prot. 41093/LB6 del 7 marzo 2014, cui è allegato il Verbale n. 31 di Delibera di Giunta Provinciale DGP 527-25117 del 23 luglio 2014 di comunicazione di conclusione del procedimento, acquisita agli atti della DVA in data 22 settembre 2014, con prot. DVA-2014-0030008;

VISTO E CONSIDERATO il parere positivo con prescrizioni espresso dalla Regione Piemonte con Delibera di Giunta Regionale n. 12-358 del 29 settembre 2014, parte integrante del presente parere;

VISTO E CONSIDERATO il parere positivo con prescrizioni espresso dal Ministero per i Beni, le Attività Culturali e il Turismo in data 2/12/2014 con nota prot. 30262 con nota prot. DVA-2014-0040275 del 5/12/2014 acquisito con nota prot. CTVA-2014-0004211 del 5/12/2014;

PRESO ATTO che, relativamente al progetto in esame sono state acquisite le osservazioni presentate dal pubblico come da Tabella B sotto riportata e che delle stesse è stato tenuto debito conto nelle considerazioni, valutazioni e prescrizioni del presente parere;