ENVIRONMENTAL COMPLIANCE FILE

IMPORTANT NOTICE

Instructions for compiling the Environmental Compliance File

The Environmental Compliance File will be used to check compliance in the context of the evaluation of your application.

It should cover all aspects of the project that may have an environmental impact.

Include the requested information/supporting documents that you have at the moment of your application.

Minimum font size: Arial 9 points. Page size: A4.

Project name and acronym:	Cross-border section of the new Turin-Lyon line	
Location:	Italy - Piedmont, France - Savoy	
Project type:	Works	X
	Study with physical intervention	☐
	Study without physical intervention	☐

ENVIRONMENTAL COMPLIANCE QUESTIONNAIRE

(To be filled in and uploaded as part of the application — merged into one file together with the signed and scanned declarations by the competent authorities.)

1. Development consent

1.1 Has a development consent[1] already been given to the project and when (if already issued)?

☐ No

X YES (dd/mm/yyyy)

Relevant environmental authorizations on the basis of Directive 2011/92/EU

- Authorizations in Italy
  - ***Delibera CIPE*** *(Interministerial Committee for Economic Planning)* ***n. 57 of 3/08/2011*** *– Approval of Preliminary Design (Progetto Preliminare) for the Italian Section of the International transborder Section (Annex E 1)*

[1] 'Development consent' means the decision of the competent authority or authorities which entitles the developer to proceed with the project (Directive 2011/92/EU). In practice, it is referred in several member states as an integrated permit or a construction permit.

- ***Delibera CIPE n. 19 of 20/02/2015 –*** *Approval of Final Design (Progetto Definitivo) for the Italian Section of the International transborder Section. (Annex E 2)*
- ***Delibere CIPE n. 30 of 21/03/2018 and n. 39 of 16/04/2018 –*** *Approval of the variant of the of Final Design (Progetto Definitivo) of the Italian section of the International common cross-border section. (Annex E 1.3 - E 1.4)*

- ***Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica*** *(MASE - Ministry of Environment and Energy Security)* ***Approval n. 248 of 28/09/2022****, of the "Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo" (Plan for the reuse of the Base Tunnel excavation materials). (Annexes E 1.5.1 - E 1.5.2)*

- ***TELT's Approval act n. 1004.TELT_UE_PROVV.1004.TEC.22 of 09/06/2022****, renewing the public utility of the project for the Italian section of the International common cross-border section. (Annex E 1.6)*

- Authorizations in France
  - ***Ministère de L'écologie, du Développement et de L'Aménagement Durables*** *(Ministry of Ecology, Development and Sustainable Development),* ***Décret of 18/12/2007*** *(JO le 20/12/2007) declaration of public utility (DUP) and urgent the work necessary for the realization of the railway connection Lyon– Turin between Saint-Jean-de-Maurienne and the Franco-Italian, excluding works and surface works planned in the territory of the municipality of Villarodin-Bourget, and including compatibility of the planning documents of the municipalities of Saint-Jean-de-Maurienne, Villargondran, Saint-Julien-Mont- Denis, Montricher-Albanne, Saint-André, Avrieux in the department of Savoie, whose effects were extended by decree of 06 December 2017. (Annex E 2.1)*

  - ***Prèfet de la Savoie*** *(Prefect of Savoy),* ***Arrêté préfectoral of 12/02/2007****, authorizing, pursuant to Articles L.214-1 to L.214-6 of the Environment Code, the work to build the new Lyon-Turin rail link between Saint-Jean-de-Maurienne and the Franco-Italian border. (Annex E 2.2)*

  - ***Prèfet de la Savoie*** *(Prefect of Savoy),* ***Arrêté préfectoral of 4/03/2011****, granting additional authorization under Articles L.214-1 to L.214-6 of the Environment Code, "initial status" and "follow-up" phases to be carried out in the context of the Lyon-Turin rail link. (Annex E 2.3)*

  - ***Prèfet de la Savoie*** *(Prefect of Savoy****), Arrêté préfectoral of 30/03/2011****, declaration of public utility including compatibility of the Land Use Plan of the municipality of Villarodin-Bourget for the project of works and surface works*

planned in the territory of the municipality of Villarodin-Bourget within the framework of the new rail link Lyon-Turin, whose effects were extended by prefectural decree of 14 March 2016. (Annex E 2.4)

- ***Prèfet de la Savoie*** *(Prefect of Savoy),* ***Arrêté Prefectoral n. 1166 of 16/08/2016****: this approval relates to the derogation from the law protecting the destruction of protected species ("Dérogations à la destruction d'espèces protégées" of the Conseil National de la Protection de la Nature CNPN) and concerns all the sites linked to the digging of the base tunnel, as part of the cross-border section of the project for a new rail link between Lyon and Turin (NLTL) (Annex E 2.5)*

Since then, and on the basis of framework prefectorial decrees under the law on water and protected species mentioned above, several additional prefectorial decrees have been adopted to take into account the modifications of the project in phase PRO and EXE, together forming the Environmental Authorisation.

☐ N/A

1.1.1 If YES, has an appeal been launched against the development consent?

X NO

☐ YES

If YES, explain:

N/A

1.1.2 If NO development consent has been given, please specify the administrative steps already taken and those still needed (e.g. a reasoned conclusion[2] has been issued, a request for a development consent has been submitted on dd/mm/yyyy):

N/A

By which date is the final decision expected?

	(dd/mm/yyyy)

[2] The 'reasoned conclusion' is the term used in the Directive 2011/92/EU. It finalises the examination of the environmental impact of the project (i.e. the environmental impact assessment procedure) by the competent authority. Depending on the permitting system in member state (a multi stage or an integrated procedure), it can take different forms.

2. Compliance with the EIA Directive (2011/92/EU)[3]

2.1 Is the project listed in Annex I or II of the Directive:

x Annex I of the Directive (go to question 3.2)

☐ Annex II of the Directive (go to question 3.3)

☐ Neither of the two annexes (please explain below)

2.2 If listed in Annex I, attach the following documents:

a) the non-technical summary of the EIA report[4]

See the attached annex:

EIA studies - Italy

- Annex E 3.1 - EIA Non-technical summary_IT_A of the Preliminary Design (Progetto Preliminare) C3C_0105_01-00-03_10-04_A_SINT_NON_TEC-F (09/07/2010).
- Annex E 3.2 - EIA Non-technical summary_IT_A of the Final Design (Progetto Definitivo) PD2_C3C_0167_01-01-04_10-01_Sintesi non tecnica_B_F (08/02/2013).
- Annex E 3.3 - EIA Non-technical summary_IT_A of the Variant of the Final Design (Progetto Definitivo) PRV_C3C_7260_01-01-04_10-02_Sintesi non tecnica_A_F (14/04/2017).

EIA studies - France

- Annex E 3.4 - Non-technical summary_FR_C of the variations of the "Avant-Projet de Référence Révisé" PR-C3C_0125_02-00-00_10-01 (20/05/2014)

b) information on consultations with environmental, local or regional authorities, the public concerned and, if applicable, consultations with other Member States, carried out in accordance with Articles 6 and 7 of the EIA Directive

ITALY

Various public consultations have been held for this project during the last decades and many local and national institutions have expressed their approval to the project. Here we provide reference of the most recent ones.

[3] Directive 2011/92/EU of the European Parliament and of the Council of 13 December 2011 on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment (OJ L 26, 28.1.2012).

[4] Prepared pursuant to Article 5 and Annex IV to the Directive 2011/92/EU.

Preliminary Design (*Progetto Preliminare* - 2011):

- Announcement on National end Regional newspaper of the launch of the approval procedure of the project and information on the access to the technical and environmental documentation;
- Private Citizens and involved stakeholders can send technical remarks on the project to the Competent Authority (Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica) within the 60 of the Announcement date.
- Regarding the EIA, Regione Piemonte (Regional Competent Authority) had activated n. 3 sessions of Conferenza di Servizi which is a technical consultation opened to the involved public parties: Public Offices, Municipality, Stakeholders interfered.

Final Design (*Progetto Definitivo* - 2013/2014):

- Announcement on National end Regional newspaper of the launch of the approval procedure of the project and information on the access to the technical and environmental documentation.
- Private Citizens and involved stakeholders can send technical remarks on the project to the Competent Authority (Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica) within the 60 of the Announcement date.
- Regarding the EIA, Regione Piemonte (Regional Competent Authority) had launched n. 3 sessions of Conferenza di Servizi, Technical Consultations opened to all the involved public parties: Public Offices, Municipality, Stakeholders interfered.
- Regarding the approval of the Detailed Design, the Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, had launched n. 2 sessions of National Conferenza di Servizi Technical Consultations opened to all the involved public parties: Public Offices, Municipality, Stakeholders interfered.

Variant of Final Design (Variante del *Progetto Definitivo* - 2017):

- Announcement on National end Regional newspaper of the launch of the approval procedure of the project and information on the access to the technical and environmental documentation.
- Private Citizens and involved stakeholders can send technical remarks on the project to the Competent Authority (Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica) within the 60 of the Announcement date.
- Regarding the EIA, Regione Piemonte (Regional Competent Authority) had launched n. 2 sessions of Conferenza di Servizi, Technical Consultations opened to all the involved public parties: Public Offices, Municipality, Stakeholders interfered.
- Regarding the approval of the Detailed Design, the Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, had launched n. 1 session of National Conferenza di Servizi Technical

Consultations opened to all the involved public parties: Public Offices, Municipality, Stakeholders interfered.

Additional details on the results of the public consultations can be found the in the following annexes:

- Technical Opinion of the Commissione Tecnica Valutazione Impatto Ambientale CTVIA (Technical Commission for EIA) n. 760 - 29/07/2011. (Annex E 5.2)
- Technical Opinion of the Commissione Tecnica Valutazione Impatto Ambientale CTVIA (Technical Commission for EIA) n. 1674 of 12/09/2014. (Annex E 6.2)
- Technical Opinion of the Commissione Tecnica Valutazione Impatto Ambientale CTVIA (Technical Commission for EIA) n. 2647 of 16/02/2018. (Annex E 7.2)
-

France

Various public consultations have been held for this project during the last decades and many local and national institutions have expressed their approval to the project. Here we provide reference of the most recent ones.

All the approvals issued to the project have been object of a public consultation. Various minor public consultations have been realized for limited interventions at local level. Details on the main public consultations follow:

- In accordance with the regulations, the public, as well as all associated public persons (decentralized, decentralized authorities, associations, population, etc.) was consulted by the State services as part of the various administrative procedures foreseen under the Environmental Code, the Urban Planning Code, etc. In the «visas» of the prefectorial orders were mentioned all the authorities and parties thus consulted. Their opinions were made available to the competent authorities. The parties that were consulted are for example the State services, the DDT and the DREAL, the DRAC for the archaeological part.
- Administrative acts were published, and therefore made public, by the authorities responsible for their publication and execution, where appropriate (collection of administrative acts of the Prefecture, official journal, display in town hall and on the websites of public authorities).
- ICPE - *Installations classées protection de l'environnement*

  Some works required administrative authorizations according to the regulations of the Environment Code. In particular, construction sites and material storage sites are subject to ICPE (Plants classified for environmental protection) declaration, registration or authorisation.

  The following prefectural decrees were issued considering the environmental, urban and heritage impacts:

  - AP ICPE registration 17/02/2023 for the deposit site of Les Resses in the municipality of Villargondran.
  - AP ICPE registration 16/11/2022 for the Tierces deposit site in the municipality of Villarodin-Bourget.

    (See Annexes E 2.3 - E 2.4)

  the decision of the competent authority issued in accordance with Article 8a of the EIA Directive, including information on how it was made available to the public and authorities referred to in point b) in accordance with Article 9 of the EIA Directive.

As mentioned, the final decisions in accordance with Article 8a of the EIA Directive were issued by:

Italy

Preliminary Design (*Progetto Preliminare - 2011*):

- Delibera della Giunta Regionale (DGR: Deliberation of the Regional Council) of April 29/04/2011, n. 18-1954 also aimed at the EIA approval. (Annex E 5.1)
- Technical Opinion of the Commissione Tecnica Valutazione Impatto Ambientale CTVIA (Technical Commission for EIA) n. 760 - 29/07/2011. (Annex E 5.2)

Final Design (*Progetto Definitivo - 2013/2014*):

- Delibera della Giunta Regionale (DGR: Deliberation of the Regional Council) of 29/09/2014, n. 12-358 also aimed at the EIA approval. (Annex E 6.1)
- Technical Opinion of the Commissione Tecnica Valutazione Impatto Ambientale CTVIA (Technical Commission for EIA) n. 1674 of 12/09/2014. (Annex E 6.2)

Variant of the Final Design (*Variante del Progetto Definitiva - 2018*):

- Delibera della Giunta Regionale (DGR: Deliberation of the Regional Council) of 2/02/2018, n. 17-6445 also aimed at the EIA approval. (Annex E 7.1)
- Technical Opinion of the Commissione Tecnica Valutazione Impatto Ambientale CTVIA (Technical Commission for EIA) n. 2647 of 16/02/2018. (Annex E 7.2)

France

Décret of 18/12/2007 *(JO le 20/12/2007) declaration of public utility (DUP) and urgent the work necessary for the realization of the railway connection Lyon–Turin between Saint-Jean-de-Maurienne and the Franco-Italian, excluding works and surface works planned in the territory of the municipality of Villarodin-Bourget, and including compatibility of the planning documents of the municipalities of Saint-Jean-de-Maurienne, Villargondran, Saint-Julien-Mont- Denis, Montricher-Albanne, Saint-André, Avrieux in the department of Savoie, whose effects were extended by decree of 06 December 2017. (Annex E 2.1)* including the "visas" issued with positive assessment on the environmental impact of the project, the urbanism planning and the protection of the cultural heritage (See Annex E 2.1)

2.3 If listed in Annex II, has an environmental impact assessment been carried out for this project?

☐ YES (attach the documents listed under point 3.2)

☐ NO (please provide:

a) a copy of the determination required in Article 4(5) of the EIA Directive ('screening decision'), including information on the main reasons for not requiring such assessment with reference to the relevant criteria listed in Annex III, and, where relevant, to any features of the project and/or measures envisaged to avoid or prevent what might otherwise have been significant adverse effects on the environment

or

b) if no determination has been undertaken, please provide the information on the thresholds or criteria used according to the national law and Article 4(2)(b) of the Directive explaining that the project does not require an EIA screening.)

N/A

3. Compliance with the SEA Directive (2001/42/EC)[5]

3.1 Is the project implemented as a result of a plan or programme (e.g. plan or programme prepared for the transport sector, country planning or land use)?

x NO

☐ YES

3.2 If the reply is YES, please specify if the plan/programme was made subject to a strategic environmental assessment in accordance with the SEA Directive?

☐ NO

☐ YES

If NO, please provide a short explanation:

Directive 2001/42/EC is not applicable to the project. The impact studies are carried out according to national standards by transposing directives 85/337/EEC and subsequently 2011/92/EU into national law.

If YES, please provide the non-technical summary[6] of the environmental report and the information required by Article 9.1(b) of the Directive – i.e. a decision on the adoption of the plan/programme (either internet link or electronic copy).

4. Compliance with the Habitats Directive (92/43/EEC)[7]

4.1 Is the project likely to have significant effects on the sites included or intended to be included in the Natura 2000 network?

☐ NO (declaration has to be signed by the competent authority)

---

5 Directive 2001/42/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2001 on the assessment of the effects of certain plans and programmes on the environment (OJ L 197 of 21.7.2001).

6 Prepared pursuant to Article 5 and Annex I to Directive 2001/42/EC.

7 Council Directive 92/43/EEC of 21 May 1992 on the conservation of natural habitats and of wild fauna and flora (OJ L206, 22.7.1992, p.7).

X YES please provide:

1) the decision of the competent authority approving the project

The following decisions issued by the Italian Competent Authority which is the Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (through its Commissione Tecnica Valutazione Impatto Ambientale CTVIA: Technical Commission for EIA) include the certification of no significant effects on the Natura 2000 network:

Preliminary Design: Technical Opinion CTVIA n. 760 - 29/07/2011; (Annex E 5.2)

Detailed Design: Technical Opinion CTVIA n. 1674 - 12/09/2014; (Annex E 6.2)

Variant of Detailed Design: Technical Opinion CTVIA n. 2647 - 12/02/2018; (Annex E 7.2)

Authorizations in France

Arrêté Prefectoral, including the assessment of the absence of significant effects on the Natura 2000 sites.

The Natura 2000 impact assessments have been carried out on several occasions and have always concluded that there was no impact, either at the time of the 2007 DUP, on the completion of the access track to the Avrieux site. (See Annex E 2.1)

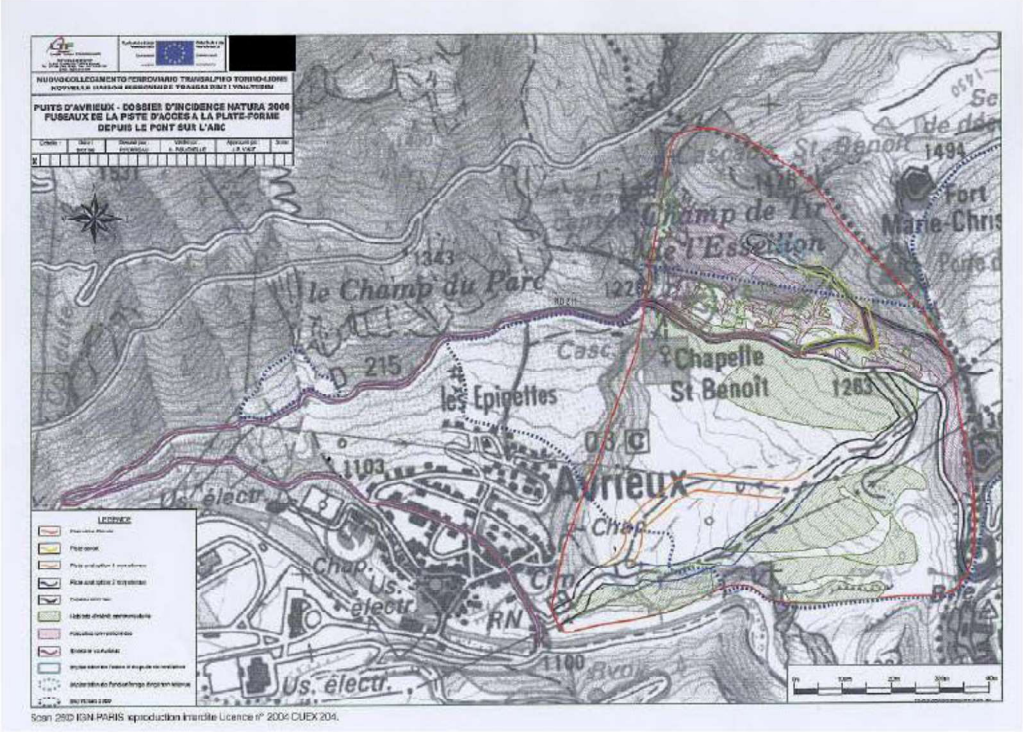
2) the results of the appropriate assessment carried out in accordance with Article 6(3) of the Habitats Directive (this information is not needed, if it is already included in the decision mentioned under point 1)

See the authorizations listed above, declaring the absence of significant effects on the Natura 2000 sites.

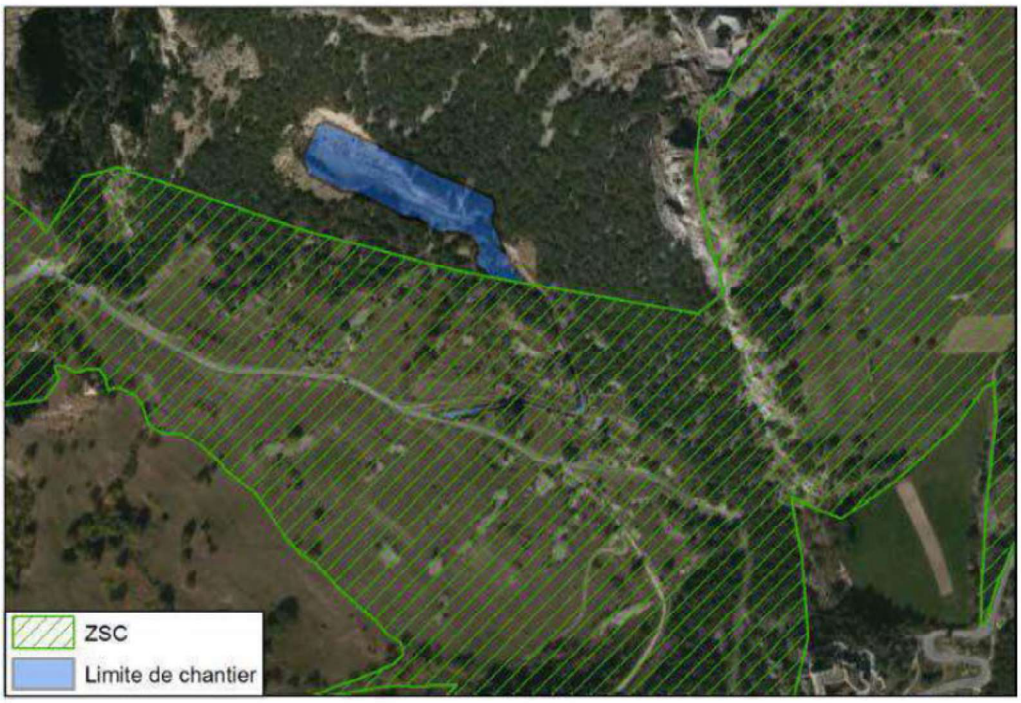
3) a map (at a scale of 1:100,000 or the nearest possible scale) indicating the location of the project and the Natura 2000 sites concerned.

CARTOGRAPHIES

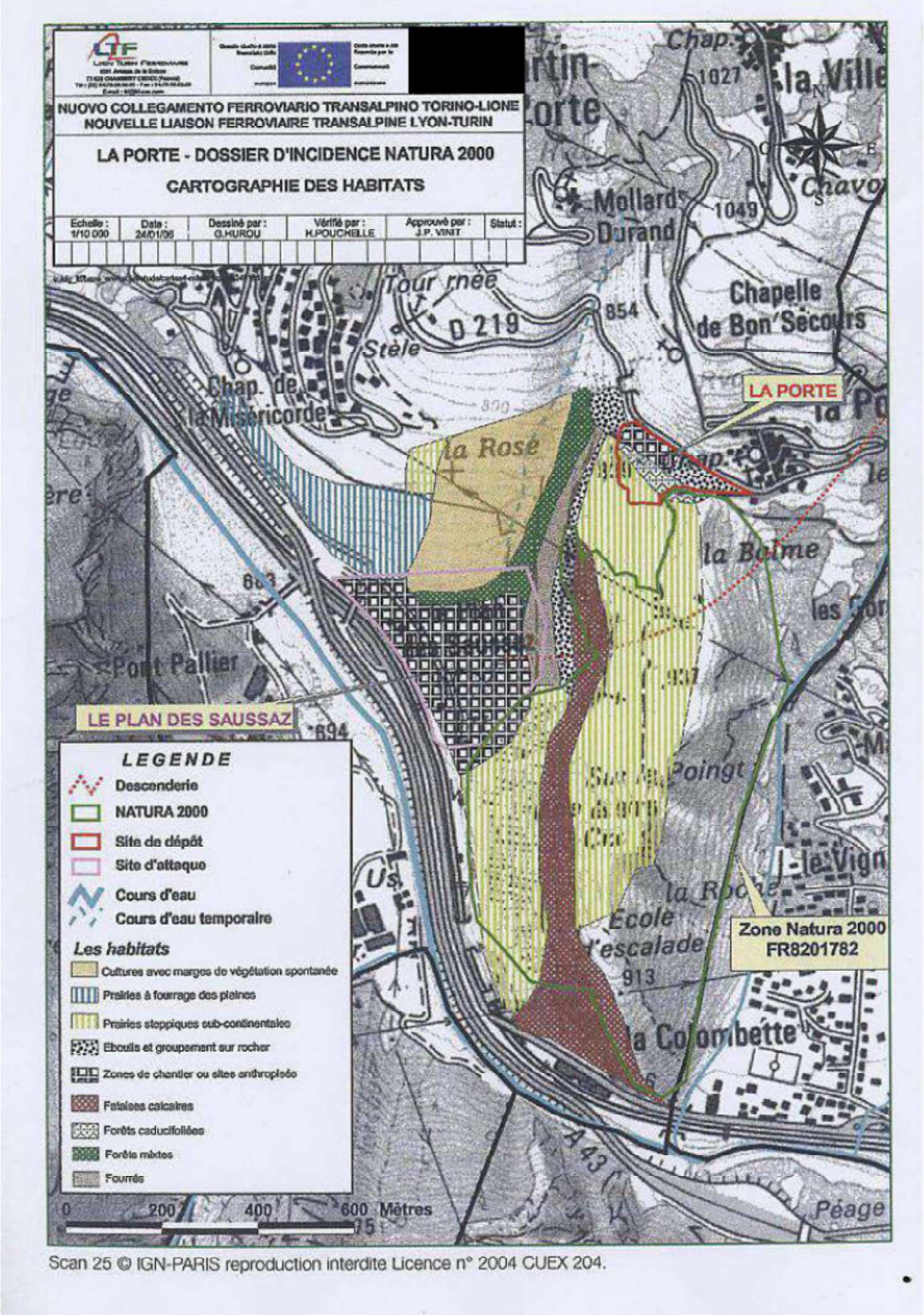
2006



NATURA 2000 Site Position Chart No. FR 8201779 (S38) - Avrieux ventilation shafts - Extract from the Natura 2000 Dossier Volume 7 / Volume 7 of the Public Inquiry Dossier (2006).



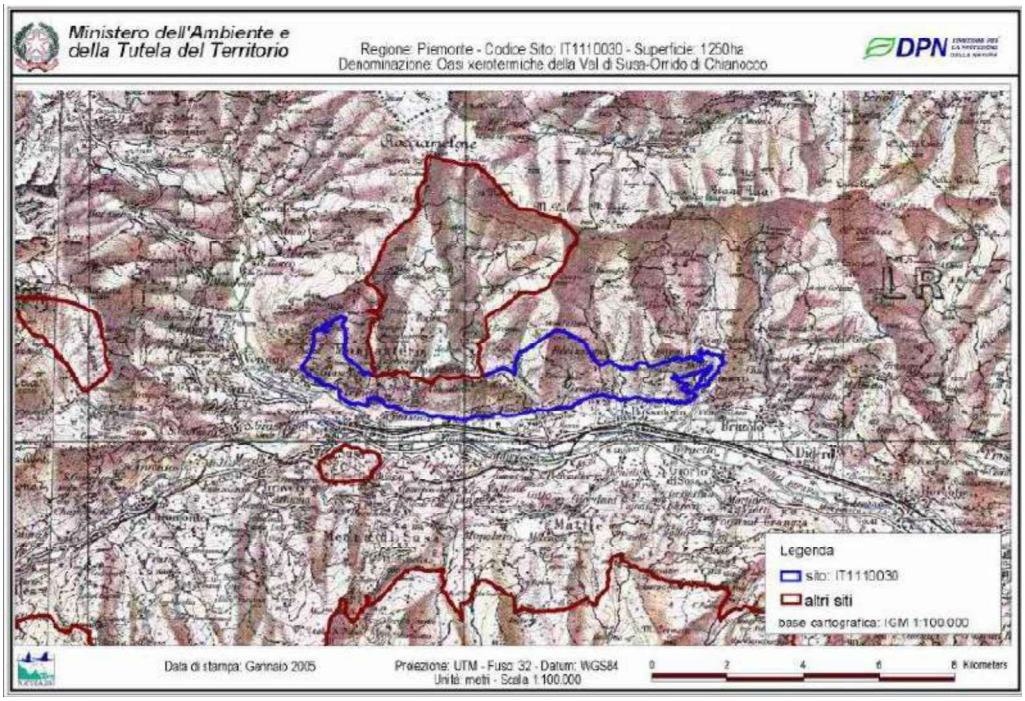
Location of the site for the creation of the Avrieux wells in relation to the NATURA 2000 site n. FR 8201779 (S38 - Avrieux ventilation shafts - (in blue the project area and in green the area of the Spéciale de Conservation Zone (ZSC)).



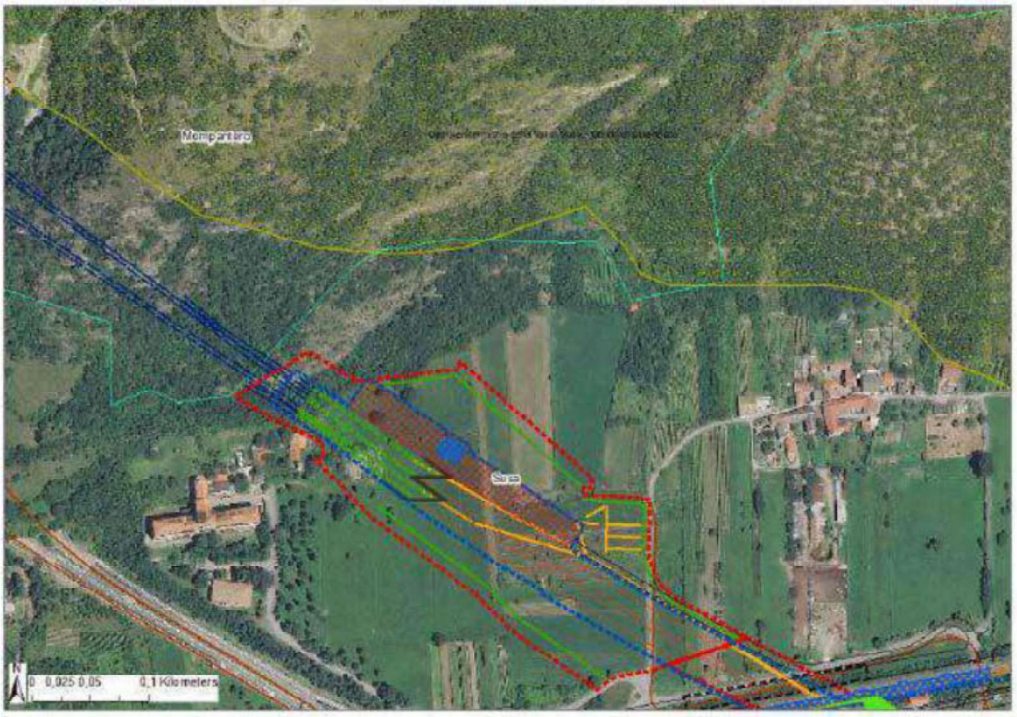
Position map of the Natura 2000 Site n. FR8201782 (S41) - Saint-Martin-la-Porte - Extract from the Natura 2000 Dossier Volume 7 / Volume 7 of the Public Inquiry Dossier (2006).



Site location of the Saint-Martin-la-Porte ventilation plant (blue) compared to FR8201782 (S41) (green).

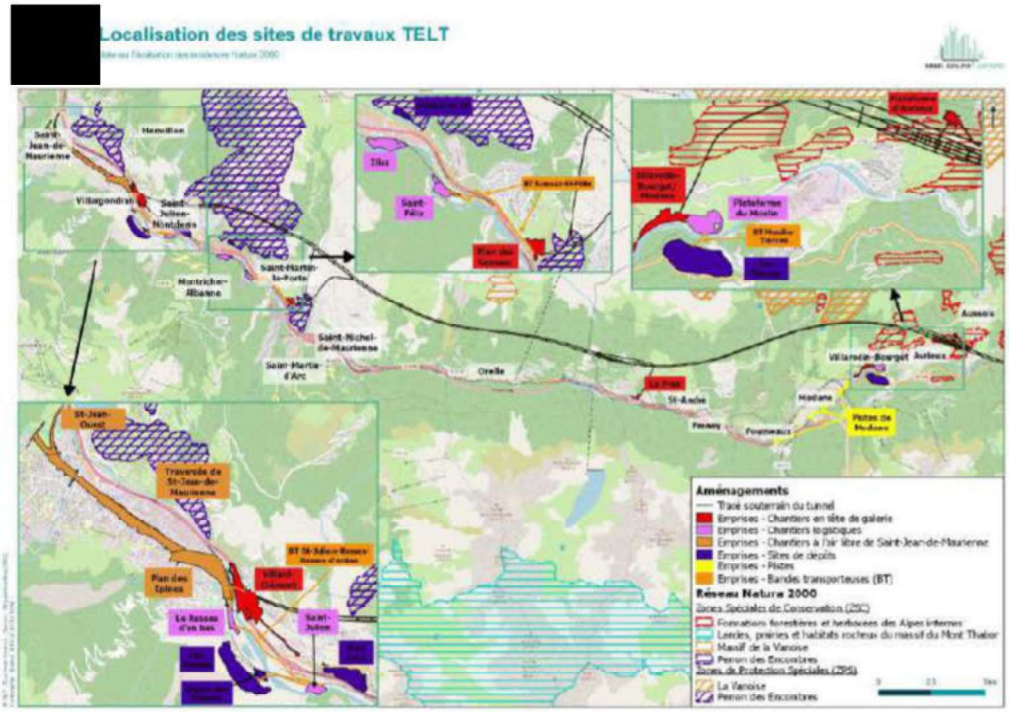


The only area on which it has been provided to deepen the potential effects related to the realization of the work, also in relation to the changes of the final project, was represented by the SIC "IT1110030 "xerothermic oasis of Val di Susa - Orrido di Chianocco". The outcome of the study confirmed that the incidence was not significant.

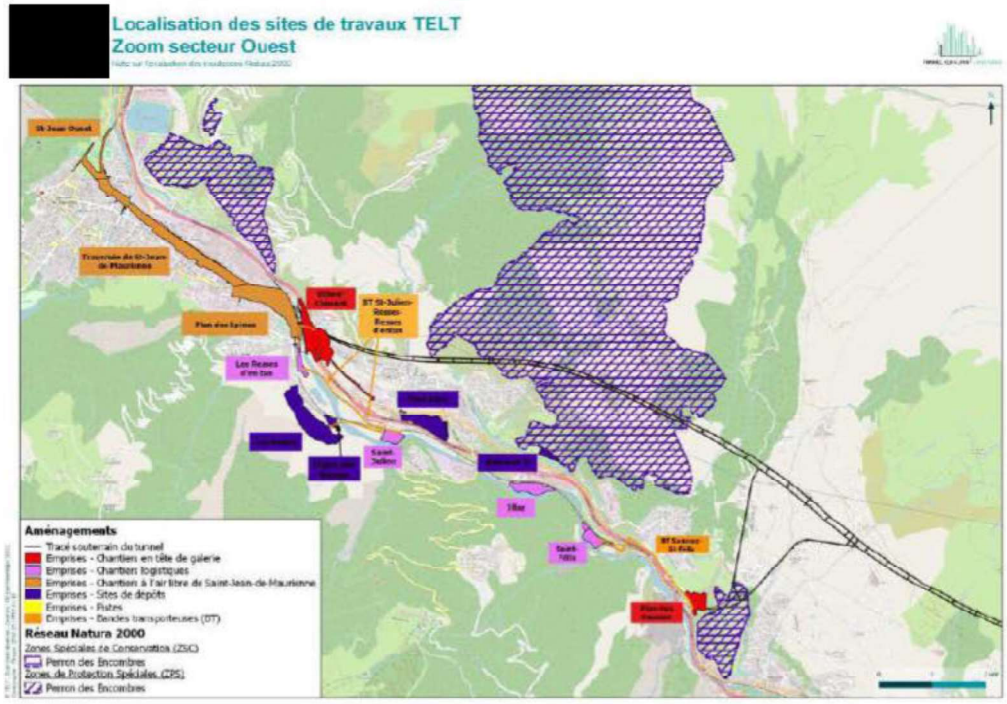


Location of the work compared to SIC IT1110030 (in yellow the perimeter of the SIC and in red the delimitation of the work including the yards).

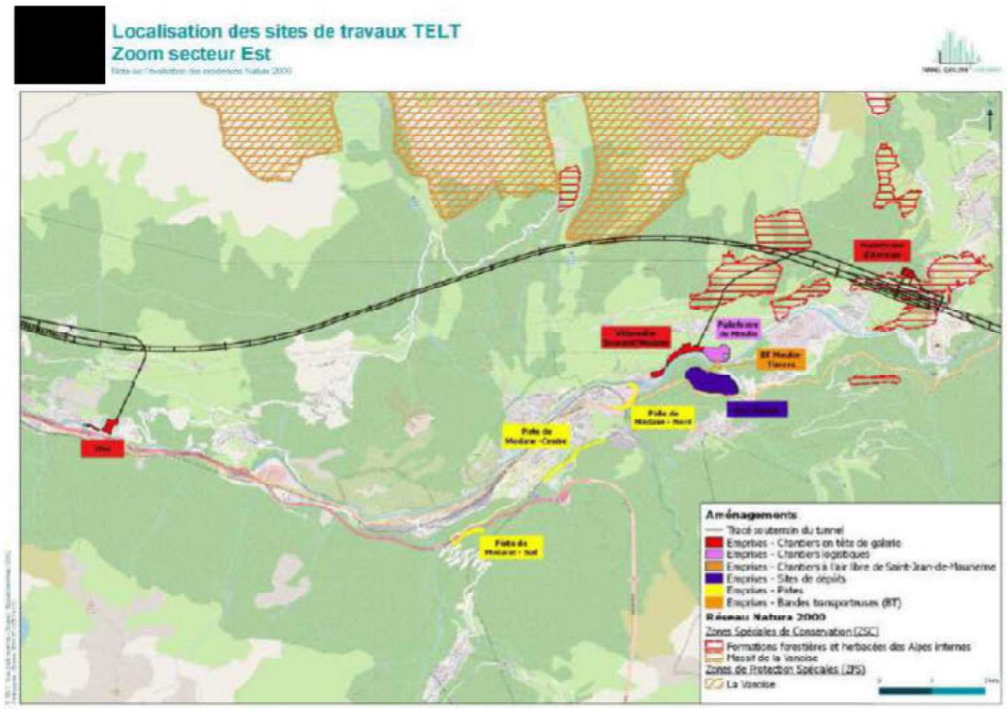
2019



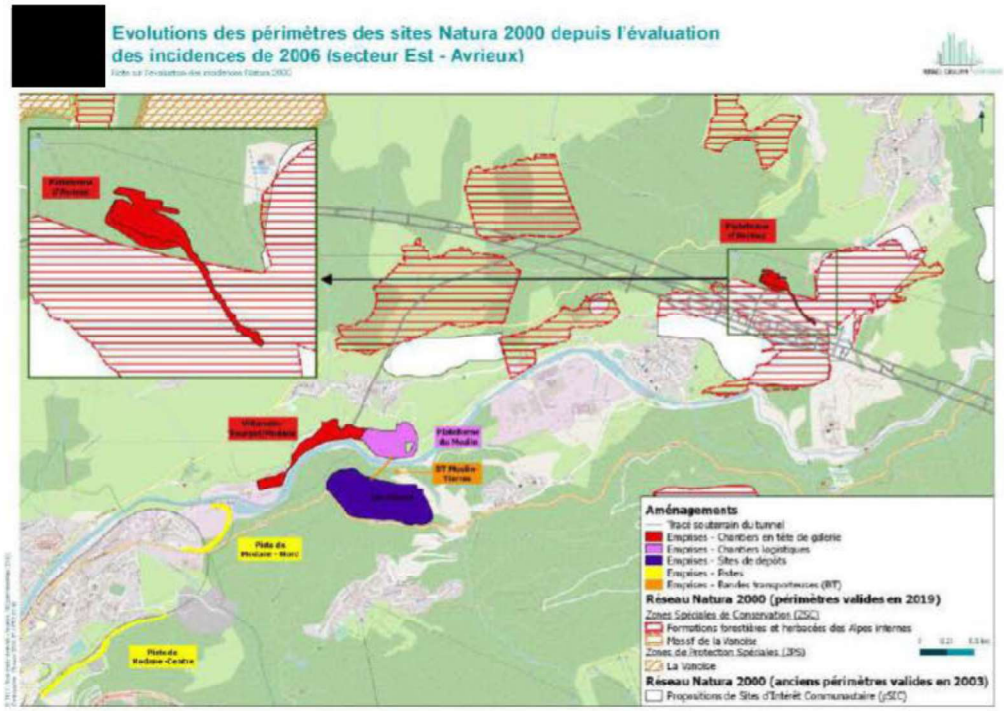
Location of the work sites



Location of the work sites (West sector)



Location of the work sites (East sector)



Changes in the perimeters of Natura 2000 sites following the impact assessment of 2006 (East Sector - Avrieux)

and

4) only in cases where the competent authority has determined that the project has significant negative effects on one or more sites included or intended to be included on the Natura 2000 network, the following information should be provided:

   a copy of the notification to the European Commission according to Article 6(4) of the Habitats Directive[8] and, if relevant,

   an opinion of the European Commission under Article 6(4) of the Habitats Directive in case of projects having significant impacts on the priority habitats and/or species and justified by imperative reasons of overriding public interest other than human health and public safety or beneficial consequences of primary importance for the environment.

5. Compliance with the Water Framework Directive (2000/60/EC)[9]

5.1 Does the project involve a new modification to the physical characteristics of a surface water body or alterations to the level of bodies of groundwater which may deteriorate the status of a water body or may cause failure to achieve good water status/potential?

X NO

☐ YES

---

8 Revised version adopted by the Habitats Committee on 26.4.2012

9 Directive 2000/60/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2000 establishing a framework for Community action in the field of water policy (OJ L 327, 22.12.2000, p.1).

5.1.1 If YES, please provide the assessment of the impacts on the water body and a detailed explanation of how the conditions[10] under Article 4(7) of the Water Framework Directive were/are fulfilled.

5.1.2 If NO, please provide evidence of the absence of impacts of the project on water (e.g. including the relevant assessments or studies).

We provide in the Annex the Impact Assessment on the waterbodies included in the Environmental Impact Assessment procedures.

The prefectorial decrees of 12/02/2007 (Annex E 2.2) and 04/03/2011 (Annex E 2.3) under the law on water authorize the works necessary for the project. Where needed, additional prefectorial decrees supplement certain provisions, depending on the needs.

The entire administrative corpus is available.

5.2 Please attach a confirmation by the competent authority (under Article 3(2) of the Directive).

Italia: Declaration of the Autorità di Bacino del Fiume PO.

France: Declaration of the DDT (*Direction Départementale des Territoires*) for surface water and groundwates and Declaration of the Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires

[10] - The reasons for the project are of overriding public interest AND/OR a detailed cost-benefit assessment demonstrates that the benefits of the project to human health, to the maintenance of human safety or to sustainable development outweigh the costs from deteriorating the status of water that are accruing to the environment and to society.
- The overriding public interest or the benefits expected from the project cannot, for reasons of technical feasibility or disproportionate cost, be achieved by alternative means that would lead to a better environmental outcome.
- All technically and economically feasible and ecologically relevant mitigation measures are implemented to reduce adverse impacts on water as well as on protected habitats and species directly dependent on water.
- The reasons for those modifications or alterations are specifically set out and explained in the river basin management plan required under Article 13 of the Water Framework Directive.

DECLARATION BY THE COMPETENT AUTHORITY UNDER THE WATER FRAMEWORK DIRECTIVE 2000/60/EC

(To be filled in and signed by the competent Member State authority under Article 3(2) of the Water Framework Directive and uploaded as part of the application— merged into one file together with the environmental compliance questionnaire and the other declaration(s).)

COMPETENT AUTHORITY	
Competent authority:	River Po Basin District Authority
Department:	[Central technical sector 2 - planning and management of water]]
Contact person:	[redacted]
Legal address:	[Garibaldi street], [75] [43121] [Parma] [Italy] [redacted]
COMPLIANCE DECLARATION	
Name of the project:	Cross-border section of the new Turin-Lyon railway line - Moncenisio Base Tunnel (TBM)
Location:	Italy, Piemonte
We hereby declare that:	
A detailed assessment of the potential impact of the project on all potentially affected water bodies has been carried out and it results that *(please tick the boxes as appropriate)*:	
- the project will not lead to deterioration of the status of water bodies	X
- where the project will lead to deterioration of the status of water bodies, all criteria set out in Article 4(7) of the Water Framework Directive are being complied with	☐
Additional comments *(optional)*	
We confirm that the works envisaged by the project do not affect the quality of surface and underground water bodies intersecting the areas covered by the construction sites	
SIGNATURE OF THE AUTHORISED PERSON	
Name and function:	[redacted] [redacted] of the Po River District Basin Authority]
Date of signature:	[05/12/2023]
Signature and stamp:	Firmato digitalmente da: [redacted] Data: 11/07/2023 15:33:52

DECLARATION BY THE COMPETENT AUTHORITY UNDER THE WATER FRAMEWORK DIRECTIVE 2000/60/EC

(To be filled in and signed by the competent Member State authority under Article 3(2) of the Water Framework Directive and uploaded as part of the application— merged into one file together with the environmental compliance questionnaire and the other declaration(s).)

COMPETENT AUTHORITY	
Competent authority:	Préfecture de de Savoie
Department:	Direction Départementale des Territoires de la Savoie
Contact person:	[redacted]
Legal address:	1 rue des Cévennes BP 1106 73011 Chambéry France www.savoie.gouv.fr

COMPLIANCE DECLARATION	
Name of the project:	New rail line Lyon-Turino, between Saint-Jean de Maurienne in France and the franco-italian border
Location:	France, Rhône-Alpes Région

We hereby declare that:

A detailed assessment of the potential impact of the project on all potentially affected water bodies has been carried out and it results that *(please tick the boxes as appropriate)*:

-	the project will not lead to deterioration of the status of water bodies	☒
-	where the project will lead to deterioration of the status of water bodies, all criteria set out in Article 4(7) of the Water Framework Directive are being complied with	☐

Additional comments *(optional)*

SIGNATURE OF THE AUTHORISED PERSON	
Name and function:	[redacted]
Date of signature:	13/06/2023
Signature and stamp:	[redacted]

DECLARATION BY THE COMPETENT AUTHORITY UNDER THE WATER FRAMEWORK DIRECTIVE 2000/60/EC

(To be filled in and signed by the competent Member State authority under Article 3(2) of the Water Framework Directive and uploaded as part of the application— merged into one file together with the environmental compliance questionnaire and the other declaration(s).)

COMPETENT AUTHORITY	
Competent authority:	Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires
Department:	Direction de l'eau et de la biodiversité
Contact person:	[redacted]
Legal address:	1, place Carpeaux 92800 Puteaux France [redacted]
COMPLIANCE DECLARATION	
Name of the project:	Liaison Transfrontalière Lyon Turin
Location:	Région : Auvergne Rhône-Alpes
e hereby declare that:	
A detailed assessment of the potential impact of the project on all potentially affected water bodies has been carried out and it results that *(please tick the boxes as appropriate)*:	
- the project will not lead to deterioration of the status of water bodies	X
- where the project will lead to deterioration of the status of water bodies, all criteria set out in Article 4(7) of the Water Framework Directive are being complied with	☐
Additional comments *(optional)* Les travaux permettant la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin de Saint Jean de Maurienne à la frontière italienne ont fait l'objet de plusieurs arrêtés d'autorisation environnementale. Le dernier arrêté préfectoral n°2023-0965 modifiant l'AP 2011-165 du 4 mars 2011 a été signé le 21 novembre 2023. Il modifie le protocole de surveillance de ressources en eau et milieux aquatiques ainsi que les prescriptions associées à leur mise en œuvre qui font l'objet d'un rapportage annuel.	
SIGNATURE OF THE AUTHORISED PERSON	
Name and function:	[redacted]
Date of signature:	26/12/2023
Signature and stamp:	[redacted]

ANNEXES ENVIRONMENTAL FORM

LIST OF ANNEXES

- *E 1.1 - Delibera CIPE_57 2011*
- *E 1.2 - Delibera CIPE_19 2015*
- *E 1.3 - Delibera CIPE_30 2018*
- *E 1.4 - Delibera CIPE_39 2018*
- *E 1.5.1 Determina MiTE n.248 2022*
- *E 1.5.2 CTVIA Parere n.538 2022*
- *E 1.6 Determina n.1004 TELT Proroga Pubblica utilità 2022 signed*
- *E 2.1 - DUP 18 12 2007*
- *E 2.2 - AP 12 02 2007*
- *E 2.3 - AP 04 03 2011*
- *E 2.4 - AP DUP 30 03 2011*
- *E 2.5 - AP 16 08 2016*
- *E 3.1 - Non Technical Summary IT F*
- *E 3.2 - Non Technical Summary IT B_F*
- *E 3.3 - Non Technical Summary IT A_F*
- *E 3.4 - Non Technical Summary FR C*
- *E 5.1 - DGR_18-1954 2011*
- *E 5.2 - CTVIA_760 2011*
- *E 6.1 - DGR_12-358 2014*
- *E 6.2 - CTVIA_1674 2014*
- *E 7.1 - DGR_17-6445 2018*
- *E 7.2 - CTVIA_2647 2018*
- *E 8.1 - Natura 2000 ajournée juillet 2019*

Classe di rimborsabilità: A

Prezzo ex factory (IVA esclusa): € 13,69

Prezzo al pubblico (IVA inclusa): € 22,60

Validità del contratto: 24 mesi

Sconto obbligatorio alle strutture pubbliche sul prezzo Ex Factory come da condizioni negoziali.

Art. 2.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale PLAVIX (clopidogrel): è la seguente: medicinale soggetto a prescrizione medica (RR)

Art. 3.

Soggetto a PHT Prontuario della distribuzione diretta, di cui all'allegato 2 e successive modifiche, alla determinazione 29 ottobre 2004 pubblicata nelsupplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 259 del 4 novembre 2004.

Art. 4.

Disposizioni finali

La presente determinazione ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio

Roma, 8 novembre 2011

Il direttore generale: RASI

11A14940

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 3 agosto 2011.

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. (CUP C11J05000030001). (Deliberazione n. 57/2011).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN - *T)* e vista la decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la suddetta decisione n. 1692/96/CE;

Vista la decisione C(2008) 7733 del 5 dicembre 2008 della Commissione europea, con la quale è stata approvata la concessione di un contributo finanziario a favore del progetto nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, sezione internazionale, parte comune italo-francese;

Visto il «Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica» sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunziato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1 (*Gazzetta Ufficiale* n. 64/2001) e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che le opere medesime siano comprese in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e successive modificazioni ed integrazioni;

Vista la legge 27 settembre 2002, n. 228, concernente la «ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Torino il 29 gennaio 2001»;

Vista legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE» (da ora in avanti «Codice dei contratti pubblici»), così come da ultimo modificato dal decreto-legge 31 maggio 2011, n. 70, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 12 luglio 2011, n. 106, e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione»;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la «Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la legge 13 dicembre 2010, n. 220, concernente «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2011)» e visto in particolare l'art. 1, comma 62, che prevede che «fino alla definizione del nuovo accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, integrativo di quello ratificato ai sensi della legge 27 settembre 2002, n. 228, la società Rete ferroviaria italiana S.p.A. è autorizzata a destinare l'importo massimo di 35,6 milioni di euro a valere sulle risorse disponibili indicate nel contratto di programma 2007-2011, e successivi aggiornamenti, per far fronte, limitatamente alla fase di studi e progettazione, ai maggiori oneri a carico dello Stato italiano derivanti dal cambiamento di tracciato sul territorio nazionale»;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° programma delle opere strategiche, che includeva all'allegato 1 nell'ambito del «Sistema valichi» la infrastruttura ferroviaria «Frejus» con un costo di 1.807,6 milioni di euro e all'allegato 2 concernente l'articolazione del programma per regioni e per macrotipologie, tra i corridoi ferroviari della regione Piemonte, la «Tratta AV Torino-Lyon»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 5 dicembre 2003, n. 113 (*Gazzetta Ufficiale* n. 98/2004), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare del «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione», sezione internazionale, tratta confine di Stato-Bruzolo;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/2006 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (*Gazzetta Ufficiale* n. 207/2005), all'allegato 1, nell'ambito del «Sistema valichi» conferma l'infrastruttura ferroviaria «Frejus» con un costo aggiornato di 2.278 milioni di euro;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 95/2011 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato ha dato parere favorevole in ordine all'8° allegato infrastrutture alla decisione di finanza pubblica che include l'opera in esame nella «Tabella 1 - Aggiornamento del programma infrastrutture strategiche luglio 2010» e nella «Tabella 2 - Programma infrastrutture strategiche: opere da avviare entro il 2013»;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 86 (*Gazzetta Ufficiale* n. 79/2011), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo del Cunicolo esplorativo della Maddalena quale opera propedeutica alla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione;

Visto il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e successive modificazioni ed integrazioni, con il quale — in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) — è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 2 agosto 2011, n. 30239, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'argomento all'esame;

Vista la nota 2 agosto, n. 30291, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso ulteriore documentazione istruttoria;

Viste le note 2 agosto 2011, n. 19469 e n. 88854, del Ministero dell'economia e delle finanze, con le quali, valutato positivamente il progetto per i profili tecnici, è stata ravvisata l'opportunità di procedere all'approvazione del progetto preliminare ai sensi dell'art. 165 del Codice dei contratti pubblici, e l'esigenza di sottoporre all'esame di questo Comitato gli aspetti finanziari e le forme di copertura dell'opera, non appena sarà individuata la ripartizione dei costi a carico di ciascuno Stato;

Considerato che il 29 gennaio 2001 — sulla base della proposta della Commissione intergovernativa italo-francese, istituita a Parigi il 15 gennaio 1996 per la preparazione della realizzazione della linea ferroviaria fra Torino e Lione — è stato firmato a Torino un «Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione», ratificato successivamente dal Parlamento francese con legge 28 febbraio 2002, n. 2002-91 e dal Parlamento italiano con legge 27 settembre 2002, n. 228, ed entrato in vigore il 1° maggio 2003;

Considerato che, in applicazione dell'art. 6 di detto accordo, i gestori delle infrastrutture italiana e francese hanno creato una «Società per azioni semplificata», la Lyon Turin Ferroviarie S.A.S. (nel prosieguo «LTF»), cui viene affidata la conduzione di studi, ricognizioni e lavori preliminari necessari alla definizione del progetto della parte comune del collegamento;

Considerato che l'opera è inclusa tra i progetti prioritari di cui alla citata decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 28 aprile 2004;

Considerato che l'opera è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e regione Piemonte, sottoscritta l'11 aprile 2003, tra le «infrastrutture di preminente interesse nazionale» che interessano il territorio regionale e che rivestono carattere strategico per la medesima regione Piemonte e nella rimodulazione dell'Intesa generale quadro tra Governo e regione Piemonte, approvata con deliberazione della giunta regionale in data 7 giugno 2011;

Considerato che l'opera all'esame è inclusa nell'aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A. (RFI S.p.A.), sul quale questo Comitato si è espresso con delibera n. 27/2010, nelle tabelle:

«opere in corso: A04 - Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità» con i seguenti progetti ferroviari:

«Alpentunnel GEIE Nuova linea Torino-Lione» con un costo di 43 milioni di euro (disponibili e già contabilizzati);

«Nuova linea Torino-Lione (studi e indagini opzionali e quota finanziata comprensiva delle risorse TEN la cui operatività è subordinata al reperimento della corrispondente quota nazionale)» con un costo di 916 milioni di euro, interamente coperto anche grazie al contributo finanziario comunitario;

«opere programmatiche»: tabella 04 - Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità», con riferimento al progetto ferroviario «Nuova linea Torino-Lione (completamento)», con un costo di 8.950 milioni di euro da reperire a carico dello Stato;

Considerato che con la decisione C(2008) 7733 del 5 dicembre 2008 la Commissione europea ha approvato la concessione di un contributo finanziario a favore del progetto «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, sezione internazionale, parte comune italo-francese»;

Considerato che l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 163 del decreto legislativo n. 163/2006, attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione»;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministero dell'economia delle finanze;

Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che il nuovo collegamento internazionale Torino-Lione è incluso nel programma delle infrastrutture strategiche con delibera n. 121/2001;

che con delibera n. 113/2003 il CIPE ha approvato il progetto preliminare del «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione», sezione internazionale, tratta confine di Stato-Bruzolo;

che, a seguito delle manifestazioni di dissenso del territorio e di opposizione alla realizzazione del cunicolo esplorativo di Venaus nel dicembre del 2005, i lavori di scavo all'imbocco del cunicolo sono stati sospesi e al fine di assicurare l'opportuno coinvolgimento del territorio nella fasi di progettazione e realizzazione dell'opera, è stato istituito con le comunità locali un Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione,

che ha individuato una soluzione progettuale che prevede lo sbocco del tunnel di base nel comune di Susa, con successiva interconnessione alla linea storica nei pressi di Chiusa San Michele/Sant'Ambrogio di Torino, e lo spostamento dell'imbocco del cunicolo esplorativo nel massiccio d'Ambin da Venaus a Chiomonte (località La Maddalena);

che, al fine di tenere conto delle citate modifiche del tracciato, il soggetto aggiudicatore (LTF) ha elaborato un nuovo progetto preliminare della parte comune dell'opera;

che il progetto della predetta parte comune è destinato a un traffico di tipo misto (viaggiatori, merci a Autostrada ferroviaria - *AF)* ed è dimensionato per una velocità di base di 220 km/h per i treni viaggiatori e di 100-120 km/h per i merci e AF;

che la sagoma ferroviaria è conseguentemente concepita per accogliere i treni AF «grand gabarit», che raggiungono i 5,2 m di altezza sopra il piano del ferro;

che lo sviluppo attuale del tracciato della parte comune del collegamento internazionale Torino-Lione ha un'estensione di circa 84 km, di cui oltre 35 km in territorio italiano, e si compone delle seguenti «sezioni»:

Interconnessione Saint-Jean de Maurienne;

Tunnel di base (57 *km)*;

Stazione di Susa e attraversamento della piana;

Tunnel dell'Orsiera;

Interconnessione Chiusa San Michele;

che in particolare il Tunnel di base è costituito da due gallerie monobinario, con sezione utile di circa 43 mq, disposte secondo un interasse variabile tra 30 e 80 m e che a intervalli di 333 metri sono previsti collegamenti pedonali tra le due gallerie;

che lungo l'intero Tunnel di base sono previsti:

la stazione di servizio in sotterraneo di Modane con funzione anche di area di sicurezza, con relativo pozzo di ventilazione e discenderia per l'accesso dall'esterno di soccorritori/manutentori;

le aree di sicurezza sotterranee di La Praz e di Clarea con relative discenderie per l'accesso dei manutentori/soccorritori;

la discenderia di St. Martin la Porte per la ventilazione e l'accesso di manutentori/soccorritori;

che in particolare l'area di sicurezza di Clarea prevede, oltre alla galleria della Maddalena, anche un pozzo di ventilazione;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone a questo Comitato l'approvazione del progetto preliminare del «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, Sezione internazionale, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano»;

che la tratta in territorio italiano si estende per circa 35,3 km e comprende:

il Tunnel di base, dal confine di Stato allo sbocco di Susa (12,2 km circa);

il nodo di Susa con la stazione internazionale, che include un collegamento pedonale tra la nuova linea e la linea storica, e l'area tecnica di sicurezza (2,8 km circa);

il Tunnel dell'Orsiera di circa 19,2 km, con le medesime caratteristiche del Tunnel di base);

l'area di sicurezza della Piana delle Chiuse, in corrispondenza della quale si trova l'interconnessione alla linea storica, a Chiusa di San Michele (1,1 km circa);

che la stazione internazionale di Susa si configura come un nodo intermodale stradale (autostradale e locale), ferroviario (internazionale e locale) e ciclabile, caratterizzato dalla presenza di aree di sosta per bus, taxi, veicoli privati, aree pedonali e zone verdi;

che con riferimento allo smaltimento del materiale di scavo eccedente, sulla base di approfondimenti richiesti dalla commissione VIA, è stato ipotizzato un sistema di trasporto e messa a dimora con utilizzo di aree a Est di Torino, adiacenti a linee ferroviarie in esercizio, e trasporto per ferrovia, in alternativa al trasporto per teleferica nel sito della Carriere du Paradis, con eliminazione della relativa area di cantiere di Prato Giò come punto di partenza;

che in data 10 agosto 2010 il soggetto aggiudicatore ha dato avviso di avvio del procedimento finalizzato alla pronuncia di compatibilità ambientale, alla localizzazione e all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006 mediante pubblicazione su un quotidiano a tiratura nazionale (Il Sole 24 *Ore)* nonché su due quotidiani a tiratura locale (La Stampa edizione di Torino e la Repubblica edizione di Torino);

che nella medesima data il soggetto aggiudicatore ha trasmesso il progetto preliminare e il relativo studio di impatto ambientale al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministero per i beni e le attività culturali, alla regione Piemonte, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - struttura tecnica di missione e a tutte le amministrazioni aventi titolo a esprimere valutazioni o pareri sullo stesso nonché ai gestori di opere interferenti;

che a seguito di richieste della Commissione tecnica VIA-VAS, in data 24 gennaio 2011, la documentazione integrativa relativa allo svincolo di Chiomonte, alla utilizzazione come sistema di trasporto del materiale di risulta della linea ferroviaria esistente, ivi compresi i tratti dismessi o semiabbandonati, alla utilizzazione del sito di area estrattiva dismessa (Caprie) come sito di deposito definitivo, è stata trasmessa ai fini della integrazione della domanda di pronuncia di compatibilità ambientale, dandone evidenza mediante pubblicazione di avvisi al pubblico su un quotidiano a tiratura nazionale (Il Sole 24 *Ore)* nonché su due quotidiani a tiratura locale (La Stampa edizione di Torino e la Repubblica edizione di Torino);

che la regione Piemonte ha espresso, con delibera di giunta regionale 29 aprile 2011, n. 18-1954, ai sensi degli articoli 165, 182-185 del codice dei contratti pubblici, una valutazione positiva ai fini dell'intesa sul progetto, condizionata al recepimento di prescrizioni e raccomandazioni;

che con nota 30 maggio 2011, n. DG/PBA-AC/34.19.04/18087 il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso, ai sensi degli articoli 182 e seguenti del codice dei contratti pubblici, parere favorevole con prescrizioni;

che, con parere 29 luglio 2011 trasmesso dal soggetto aggiudicatore in data 10 agosto 2010, la Commissione tecnica VIA-VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai sensi degli articoli 182 e seguenti del codice dei contratti pubblici, ha espresso parere favorevole con prescrizioni alla compatibilità ambientale del progetto preliminare all'esame;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto, esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

sotto l'aspetto attuativo:

che, ai sensi dell'art. 6 del citato accordo intergovernativo del 2001, il soggetto aggiudicatore è Lyon Turin Ferroviarie S.A.S., società costituita in parti uguali tra i due gestori delle infrastrutture delle reti ferroviarie nazionali italiana e francese;

che il cronoprogramma di realizzazione dell'opera prevede 9 anni e 10 mesi dall'affidamento dei lavori al contraente generale alla messa in esercizio;

che nell'ultima riunione della Commissione intergovernativa (CIG), tenutasi il 6 luglio 2011, le delegazioni dei due Paesi hanno concordato che «con riserva degli esiti del negoziato in corso tra l'Italia e la Francia per la ripartizione dei costi dell'infrastruttura ferroviaria, la CIG approva il principio della realizzazione per fasi e che, in particolare, il progetto definitivo dovrà prevedere lo sviluppo in dettaglio della realizzazione dell'opera in due fasi»;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo della parte comune italo-francese è stimato da LTF in 10 circa miliardi di euro;

che, come riporta la relazione istruttoria, il costo della tratta in territorio italiano della parte comune italo-francese, al netto dell'IVA, è pari a circa 4.285,5 milioni di euro, di cui 3.561,6 milioni di euro per lavori e 723,9 milioni di euro per somme a disposizione;

che, rispetto a tale importo, sono previsti i seguenti ulteriori costi:

236,5 milioni di euro come costo stimato delle prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, compresa la realizzazione per fasi;

41,5 milioni di euro per opere compensative;

che, pertanto, il limite di spesa della tratta in territorio italiano si attesta a 4.563,5 milioni di euro;

che la ripartizione dei costi tra Francia e Italia, al lordo del cofinanziamento europeo, è stata concordata nel 2004 (memorandum di intesa del 5 maggio 2004);

che sono in corso negoziati tra i due Paesi per un nuovo accordo sulla ripartizione dei costi che tenga maggiormente conto della incidenza territoriale delle opere della parte comune;

le coperture finanziarie disponibili sono indicate nell'aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 citato nelle premesse;

che, al fine di evitare il definanziamento del contributo comunitario assegnato all'opera in esame, si rende necessaria la sollecita approvazione del progetto in esame;

Delibera:

1. *Approvazione progetto preliminare*.

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e successive modificazioni ed integrazioni è approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e accolte da questo Comitato, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare del «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, sezione internazionale, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano».

1.2. Le prescrizioni citate al punto 1.1 sono riportate nella 1ª parte dell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella 2ª parte del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoporrà a questo Comitato gli esiti del negoziato in corso tra l'Italia e la Francia per la ripartizione dei costi dell'infrastruttura ferroviaria — secondo quanto stabilito della Commissione intergovernativa (CIG) nel corso della riunione in data 6 luglio 2011, citata nella presa d'atto della presente delibera — unitamente al dossier di valutazione aggiornato, previsto dal contratto di programma con RFI, contenente le forme di copertura finanziaria dell'opera.

2. *Clausole finali.*

2.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare dell'intervento «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese - tratta in territorio italiano», approvato con la presente delibera.

2.2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1.1, debbono essere recepite in tale fase, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione VIA.

2.3. Il suddetto Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

2.4. Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo — tra l'altro — l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo.

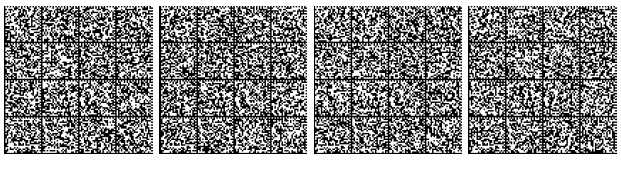
2.5. Il CUP assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera 29 settembre 2004, n. 24, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma, 3 agosto 2011

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario del CIPE: MICCICHÉ

Registrato alla Corte dei conti l'11 novembre 2011
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 11
Economia e finanze, foglio n. 16



ALLEGATO 1

NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO LIONE
PARTE ITALIANA DELLA TRATTA COMUNE

PROGETTO PRELIMINARE

Prescrizioni – parte 1ª

Raccomandazioni – parte 2ª

PRESCRIZIONI – PARTE 1ª

1 - INDIRIZZI PROGETTUALI E PROGRAMMATICI:

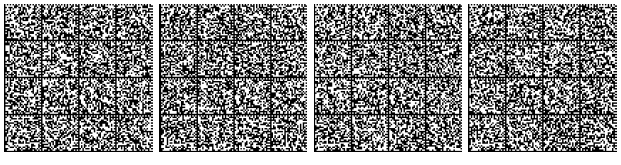
Nel corso della progettazione definitiva si dovrà :

1. **Fasaggio**: 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.

2. **Svìncolo di Chiomonte** : con riferimento all'ipotesi progettuale di realizzazione di uno svincolo provvisorio sulla A32 in comune di Chiomonte (loc. la Maddalena), non potendosi accettare il rischio di notevoli allungamenti delle tempistiche di cantiere, prevedere il dettaglio del relativo intervento, per il quale si esprime un'indicazione favorevole alla sua realizzazione secondo l'ipotesi progettuale n. 3, in considerazione della maggior salvaguardia rispetto ai possibili fenomeni franosi che caratterizzano l'area circostante il cantiere nei pressi del quale è previsto lo svincolo, e della minimizzazione delle opere da realizzarsi sul versante, con le seguenti precisazioni:

   - la progettazione dell'opera venga concordata e approvata in concertazione con tutte le componenti territoriale, Comune di Chiomonte, Provincia di Torino e Regione Piemonte, ANAS, 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 dei l'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 Committente sia per la fase di costruzione, che di manutenzione e successiva dismissione e rinaturalizzazione, in relazione alla finalità provvisoria di detto svincolo.

3. **Svincolo di Chiomonte**: la funzione principale dello svincolo autostradale di Chiomonte durante le fasi di cantiere sarà quella di consentire il conferimento ai siti dì deposito anche dello smarino prodotto con lo scavo del cunicolo esplorativo de La Maddalena, evitando lo stoccaggio nel sito già individuato nel procedimento autorizzativo relativo al cunicolo stesso.

4. **Svincolo di Chiomonte**: elaborare minuziosi approfondimenti di tipo geologico. geomorfologico e geotecnico che riguardino l'intero versante e non soltanto la porzione compresa tra il terrazzo e il cantiere. Le opere di protezione delle infrastrutture e del cantiere non potranno quindi limitarsi a delle barriere paramassi a monte dell'imbocco del cunicolo, ma dovranno avere almeno le medesime caratteristiche di durabilità e efficienza di quelle poste a protezione dell'autostrada. Ogni ulteriore ipotesi progettuale riguardante eventuali svincoli quindi non potrà prescindere dalle problematiche di tipo geologico e dovrà essere accompagnata da una analisi del rischio geologico sia in fase di realizzazione che di esercizio.

5. **Svincolo di Chiomonte**: relativamente all'ipotesi di svincolo di Chiomonte, si evidenzia che l'intervento, per la particolare visibilità, per la vicinanza al sito Archeologico di Ramat, per l'inserimento all'interno dell'ambito tutelato ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs 42/2004 (D.M. 01/08/1985 " Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona in località Ramat sita nel comune di Chiomonte") già fortemente inciso dalla presenza dell'esistente viadotto, presenta rilevanti e forti criticità. Pertanto potranno essere valutate soluzioni localizzative alternative, ovvero dovranno essere individuate ipotesi progettuali di elevata qualità architettonica, capaci di coniugare le esigenze funzionali con i caratteri paesaggistici del contesto e con le caratteristiche del viadotto esistente.

6. **Svincolo di Chiomonte**: sviluppare la progettazione dello svincolo autostradale di Chiomonte limitando il più possibile gli impatti diretti e indiretti sui vigneti D.O.C. dell'area.

7. **Generale**: sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati dal proponente nello Studio di Impatto Ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione, in particolare introdurre nel progetto elementi di



mitigazione e di compensazione in accordo con gli Enti territoriali di competenza, dettagliandone localizzazione, tipologia, modalità di esecuzione e costi analitici.

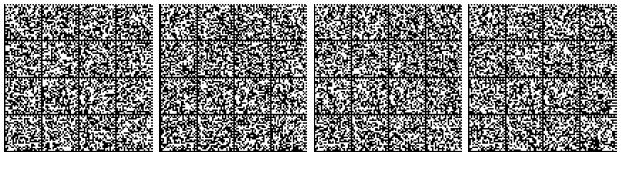
8. **Piano di gestione ed utilizzo dei materiali di scavo**: per i materiali fuori dal regime dei rifiuti: quali sottoprodotti come definito alla lettera qq) dell'art. n. 183 del D.Lgs 205/2010, provenienti dalle attività connesse alla realizzazione dell'opera, prevedere il riutilizzo integrale in tempi certi e definiti secondo trattamenti di normale pratica industriale in riferimento all'art. n. 186 del D. Lgs 4/2008, nel caso in cui gli stessi materiali non siano contaminati. Il piano di gestione ed utilizzo dei materiali da scavo deve contenere tutte le informazioni richieste ai sensi della normativa nazionale e regionale vigente in materia, ed essere corredato da un apposito progetto che preveda l'utilizzo integrale degli stessi nello stesso sito e per la medesima opera, oppure, qualora siano dimostrate le condizioni previste alla lettera f) del comma 1 dell'art 186 anche in siti diversi da quelli in cui sono stati scavati . L'apposito progetto dovrà essere corredato da uno studio degli impatti attesi sul sistema ambientale proprio del sito di destinazione considerando le componenti biotiche (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi) e le componenti abiotiche (geologia, geomorfologia, clima, idrografia) oltreché sui recettori in fase di trasporto delle terre al luogo di destinazione.

   I relativi progetti di riutilizzo dovranno essere autorizzati dagli enti/amministrazioni competenti per territorio.

   Qualora dai test di caratterizzazione chimico fisica risulti una contaminazione dei materiali da scavo superiore ai valore di concentrazione soglia di contaminazione (CSC) di cui alle colonne A e B, Tabella 1 Allegato 5, al Titolo V Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. con riferimento alla specifica destinazione d'uso urbanistica, questi dovranno essere trattati con operazioni di recupero, secondo le procedure di cui al D.M. 5/2/1998 e s.m.i., come previsto dall'Articolo 184 - ter, comma 3 del D.Lgs. 3 dicembre 2010, n. 205.

   Qualora, non effettuando alcuna procedura di recupero, si intenda smaltire le terre come rifiuti speciali dovranno essere previste la operazioni di smaltimento in impianto autorizzato/discarica per inerti, il piano di cantierizzazione dovrà indicare l'ubicazione delle stesse e la capacità recettiva per le tipologie di rifiuti ammessi; dovrà essere redatto uno studio sugli impatti generati in fase di trasporto dei rifiuti sui recettori e sulle componenti ambientali interessate.

   Approfondire e dettagliare lo studio sulla quantificazione ed utilizzo del materiale inerte non direttamente reimpiegato per la costruzione dell'opera.

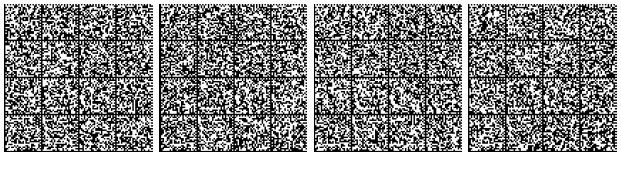


Attesa la valutazione negativa sulla originaria proposta di allocazione del marino presso la Carriere du Paradis si prescrive di prendere in considerazione anche tutti i siti che sono o sono stati interessati da attività estrattiva e/o da impianti trattamento inerti della bassa Val di Susa, a partire da quelli più prossimi alle aree di cantiere, e che;

- possano essere serviti da un collegamento ferroviario esistente, almeno in parte,ovvero che il sedime ferroviario esistente si presti per installare nastri trasportatori (rigorosamente coperti);
- siano luoghi anche non rilevanti sotto il profilo quantitativo, ma ove necessiti un recupero ambientale che si configura come reale opera di compensazione territoriale;
- possano rappresentare riserve/polmone in caso di necessità nel complesso processo dello smarino.

Si tenga in considerazione l'esistenza di diverse aree estrattive, dismesse o in parte ancora in coltivazione, che potrebbero ospitare volumi significativi di inerti e che presentano caratteristiche di degrado ambientale che, previa colmatura con il materiale di smarino, si presterebbero utilmente ad essere recuperate con incremento delle valenze ambientali e paesaggistiche del territorio. Si preveda un volume superiore a quello della effettiva necessità, individuando siti di riserva per l'allocazione del materiale anche oltre gli ambiti valsusini lungo l'intero corridoio infrastrutturale della NLTL. Estendere la ricognizione valutando la disponibilità di aree degradate, quali reliquati stradali/industriali o altro (ad esempio nelle zone adiacenti la discarica delle Basse di Stura, o nei territori tra Settimo, Brandizzo e Chivasso).

9. L'individuazione definitiva dei siti dovrà essere effettuata sulla base di una valutazione comparata tra possibili ipotesi localizzative. Tale elaborato venga predisposto tenendo in considerazione i seguenti punti:
   - specificare a quale tipologia di intervento si intende fare riferimento nella realizzazione del deposito definitivo, atteso che, a seconda che si tratti di '"rimodellazione" o di '"miglioramento ambientale", la norma impone condizioni diverse dal punto di vista realizzativo;
   - fornire un dettagliato protocollo di gestione dei materiali estratti che specifichi le procedure di movimentazione, lavorazione, deposito temporaneo del materiale estratto nonché le modalità di caratterizzazione dei medesimi (procedura di campionamento, metodiche analitiche, ecc..). Dovrà essere consentita all'autorità di



controllo la rintracciabilità dei singoli "lotti" scavati fino alla loro messa a dimora nei siti di stoccaggio definitivo per una verifica della sussistenza dei requisiti qualitativi richiesti. Allo scopo dovrà essere prevista una procedura di gestione interna ai cantieri dei dati inerenti la provenienza del cumulo (es. dalla progr. chilometrica "x" alla progr. chilometrica “y"), l'individuazione e numerazione univoca di ogni singolo lotto escavato, la data di produzione del medesimo, la sua volumetria, la data di campionamento, la posizione del cumulo all'interno dell'area/e individuate per lo stoccaggio temporaneo, le caratteristiche qualitative del lotto, la data di movimentazione verso il sito di deposito definitivo;

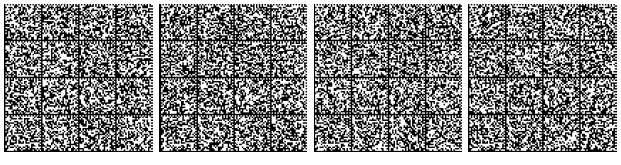
- descrivere le tipologie di lavorazioni ed i relativi macchinari (es. frantoi, vagli, ecc.) utilizzati nel trattamento del marmo.
- In merito alla caratterizzazione del materiale proveniente da gallerie, prevedere campionamenti ogni 250 m di avanzamento e/o al cambio di litologia e/o della tecniche di scavo. Per i metodi di scavo non in galleria occorrerà fare riferimento alle Linee guida della regione Piemonte (D.G.R. 15 febbraio 2010, n.24-13302).

In particolare, ai fini del riutilizzo dello smarino per la riqualificazione :

Torrazzo Piemonte: verificare la possibilità di operare un modellamento morfologico propedeutico alla realizzazione del progetto di polo intermodale per la logistica.

Montanaro: approfondire l'individuazione dei siti di Montanaro come possibile destinazione del materiale derivante dai lavori, per superare le incertezze sulle garanzie e sulle tipologie degli interventi cosi come evidenziate dal Comune interessato con:

- specifico studio di approfondimento, che colga in tutti i suoi aspetti l'eventuale compatibilità del sito individuato, tenuto conto del forte impatto che avrebbe l'allocazione dello smarino. Lo studio dovrà altresì prendere in considerazione la compatibilità delle previsioni di smaltimento dello smarino con gli eventuali altri progetti di recupero/riutilizzo dell'area e con le effettive capacità ricettive di conferimento dell'area medesima, rapportate ai quantitativi di smarino stimati;
- interpello della società proprietaria della cava, al fine di specificare sia l'attuale stato dell'attività estrattiva in corso unitamente al suo esaurimento, sia se esistano vincoli dai medesimi concordati con Enti superiori ovvero progetti di recupero futuro del sito, di qualsivoglia specie e provenienza (dal recupero ambientale a quello artigianale ovvero di altro tipo) riguardanti il sito interessato ed eventualmente promossi da alcuni degli Enti in indirizzo;



- approfondimento particolareggiato sulle reali qualità e quantità del materiale che eventualmente potrebbe trovare ricovero nel sito interessato, nonché sulle eventuali possibilità di reimpiego del medesimo per altri scopi, con altri metodi o in altri luoghi;
- esatta descrizione e quantificazione dei materiali nocivi eventualmente presenti sulla tratta interessata dagli scavi compresi nello smarino da localizzare, oltre ad un'approfondita analisi sui metodi che si intendono utilizzare sul luogo di estrazione al fine di inertizzare totalmente - qualora se ne ravvisi la necessità - il materiale di scarto da eventuale presenza di tracce di carattere tossico/nocivo (fibre amiantifere e materiali uraniferi o derivati dell'Uranio);
- puntuali e particolareggiati chiarimenti sulle modalità di stoccaggio e ricovero con le quali eventualmente si conferirà il materiale in deposito, nonché un'indicazione la più precisa possibile sul tempo per il quale detto materiale potrebbe stare in deposito presso il sito interessato e con quali modalità e quali saranno gli interventi di recupero ambientali che si porranno in essere ed in quali tempi studio di fattibilità sulla logistica di un eventuale conferimento nel sito, tenuto anche conto del fatto che la linea ferrata Chiasso - Aosta, seppure lambisca il sito interessato, è una linea non elettrificata, monobinario e già oggi fortemente congestionata. Nella relazione richiesta, sentite le parti, si dovrà tenere conto anche delle problematiche che il passaggio di convogli in Chivasso potrebbe creare alla stazione di Chivasso ed alla viabilità ferroviaria di tutte le altre linee che transitano in Chivasso, senza escludere la circostanza per la quale l'abitato di Montanaro subirebbe notevoli disagi dal passaggio di convogli merci, siano essi in ore diurne ovvero notturne.

S.Ambrogio : verificare le possibilità di utilizzo dei 4 siti estrattivi alle pendici del Monte Pirchiriano in parte abbandonati, in particolare di quello più a ovest, posto poco più a valle della partenza della ferrata per la Sacra di San Michele, che potrebbe ospitare i volumi più significativi di inerti.

Caprie: verificare la possibilità di riutilizzare lo smarino per riqualificare l'area paesaggisticamente; specificare il sistema di trasporto del materiale dalla stazione di Chiusa S.Michele sino all'area di cava e la sua conseguente movimentazione all'interno dell'area stessa di cui dovrà essere predisposto un piano di rinaturalizzazione dell'area.

10. **Caprie** : predisporre di concerto con le autorità preposte e il Comune, un piano di contenimento e abbattimento delle sostanze aerodispersibili.



11. **Trasporto via ferro del marino**: In considerazione della valutazione negativa sulla originaria proposta di allocazione dello smarino, in quanto la scelta di destinarlo alla Camere du Paradis comporta un elevato impatto ambientale paesaggistico e logistico legato alla necessità di eccessivi trasferimenti su gomma per conferire tutta la grande quantità di materiali a Prato Giò per alimentare una imponente teleferica; si prescrive l'adozione della soluzione di conferimento del materiale in siti sostitutivi mediante l'utilizzo della ferrovia, come presentato nelle integrazioni ripubblicate. In particolare sono stati individuati i siti estrattivi di Torrazza Piemonte, Montanaro, Caprie, S. Ambrogio e Cantalupo in provincia di Torino e raggiungibili per ferrovia. Il Proponente dovrà produrre idonea documentazione che dimostri la disponibilità (bonaria o in via amministrativa) delle aree di utilizzo dello smarino mediante proposte progettuali concordate con gli Enti territorialmente competenti. Tale garanzia dovrà coprire l'intero periodo di durata dei lavori.

12. **Mobilizzazione del marino per ferrovia**: dimostrare la compatibilità dei traffici merci aggiuntivi con la capacità residua del nodo di Torino . Nel caso in cui risultino incompatibilità anche parziali, il proponente dovrà indicare le soluzioni da adottare, quali, per es.:

    - 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;
    - l'analisi del ciclo del treno con indicazioni sugli effettivi tempi delle operazioni;
    - l'organizzazione della circolazione dei treni che trasporteranno lo smarino, tenendo conto sia delle eventuali criticità d'esercizio, quali l'inversione di banco nella stazione di Chivasso, sia del crono programma dei lavori di realizzazione delle nuove infrastrutture già in corso di progettazione (quali per esempio "la lunetta di Chivasso") che potrebbero interferire con le tratte ferroviarie che si intendono utilizzare;
    - l'organizzazione dei siti di destinazione dello smarino.

13. **Area di carico su ferrovia a Susa** : nell'ambito delle soluzioni alternative individuate per lo smaltimento dello smarino attraverso la ferrovia all'imbocco est della galleria di base presso Mompantero si adotti la soluzione 3 che prevede il riuso dell'area interessata dal "ex piano caricatore militare di Bussoleno, su cui insiste un fascio di binari attualmente adibiti a deposito carri. L'area, attualmente sedime ferroviario, risulta

pertanto già infrastrutturata e direttamente collegata con i binari della stazione di Bussoleno e non necessita e/o comporta significative trasformazioni d'uso.

14. **Piana di Susa** : si adotti l'alternativa di tracciato sviluppata nelle integrazioni che prevede uno spostamento del portale est del tunnel di base volto a salvaguardare la Cascina Vazone, edificio che denota interesse storico-architettonico e, nel contempo, che si allontana dalla Casa di Riposo San Giacomo in modo da minimizzare l'impatto della nuova linea su questo ricettore sensibile. Lo spostamento comporta la necessità di raccordare la linea con l'allineamento dei binari all'imbocco del tunnel dell'Orsiera e determina la traslazione, verso est della stazione internazionale di circa 20 metri, nonché alcuni adeguamenti alla viabilità di collegamento alla stazione stessa.

15. **Attività di Cantiere**: 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 dì:

- 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.

16. **Dispersione fibre di Amianto**: prevedere un efficace controllo delle attività 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;

2 - IL PROGETTO DEFINITIVO INOLTRE DEVE :

17. **Compensazioni Ambientali storico architettoniche e archeologiche:** recepire e svilupparle, così come proposte nello Studio di Impatto Ambientale come aggiornato e integrarle 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.

18. **Impatti** Attuare tutte le indicazioni volte al contenimento degli impatti e contenute nel presente quadro prescrittivo ai punti 1,16, 21, 24, 26, 27, 53, 57.

19. **Mitigazioni Impatti in fase di costruzione**: 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.

20. **Sistemazione Maestranze**: 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 stanziate) e possibili soluzioni. Prevedere 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 con termini;

21. **Cantieri**: 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.

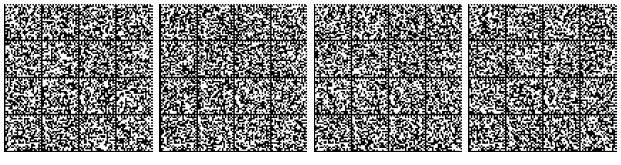
22. **Trasporto a Susa**: venga garantita adeguata soluzione, da concertare con l'Amministrazione comunale di Susa, al problema del trasporto pubblico durante l'interruzione di non breve durata per i lavori di adeguamento della linea ferroviaria storica Susa -Torino (il servizio si rivolge ad un rilevante numero di utenti valutabili in 800 unità ogni giorno).

3 - IN RELAZIONE ALLE COMPONENTI AMBIENTALI SI DOVRÀ'

23. **Qualità dell'aria**: 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 sia per la popolazione che per quanto riguarda la protezione di vegetazione, flora e fauna ed ecosistemi.

24. **Radioattività**: 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 m3);
- 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.



25. **Qualità dell'aria**: 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 clic 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.

26. **Protocollo Operativo**: 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), evidenzi 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.

27. **Assetto Idrogeologico**: 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 Vlargara) e nelle aree interessate da fenomeni di DGPV (area a monte di Vaie), si sottolinea la necessità e sulla 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.



28. **Indagini geognostiche**: 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.

29. **Zone di faglia**: prevedere per i tratti ricadenti in zone di faglia c/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.

30. **Studio Idraulico**: 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).

31. **Ecosistemi fluviali** : Verificare che le opere provvisionali 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.

32. **Fauna vertebrata** : 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..).

33. **Parco della Dora**: 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. In merito alle modalità realizzative e progettuali - che saranno dettagliate



nella fase di progettazione definitiva vengano seguite le indicazioni relative a Rete Ecologica e Fasce Perifluviali - Corridoi di Connessione Ecologica delle Norme di Attuazione del PTC2 (artt. 35, 46 e 47 delle NdA).

34. **Piana delle Chiuse**: 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.

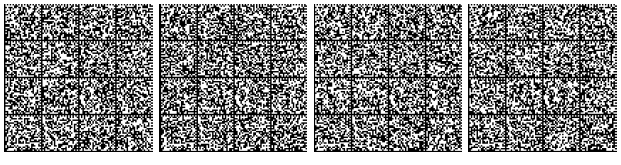
35. **Cantalupo**: si preveda una riduzione dell'area di deposito di Cantalupo ai fine di non interferire (durante nessuna fase di lavoro) con la superficie occupata dall'Habitat 92A0 (al cui interno ricadono due zone umide), evitandone ogni consumo, cosi come previsto dalla misura mitigativa finalizzata alla tutela degli habitat nel SIC di Cantalupo-IT1110055.

36. **Collisione volatili**: al fine di mitigare gli impatti causati dalla possibile collisione di volatili con i convogli ferroviari, prendere opportuni provvedimenti lungo il tracciato all'aperto della linea ferroviaria, (piantumazioni, siepi alte almeno quanto le sagome dei convogli e/o quanto l'eventuale rete di recinzione, come "barriere vegetali", o altri provvedimenti) cosi da obbligare gli uccelli e i chirotteri ad elevare l'altezza di volo.

37. **Piantumazioni**: 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.

38. **Lucanus Cervus**: 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.

39. **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.



40. **Sottopassi**: 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).

41. **Cantalupo** : 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.

42. **Misure compensative**: 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: - riqualificazione fluviale secondo le metodologie e le esperienze del ECRR/CIRF (Centro Italiano per la Riqualificazione Fluviale), quali ad es.

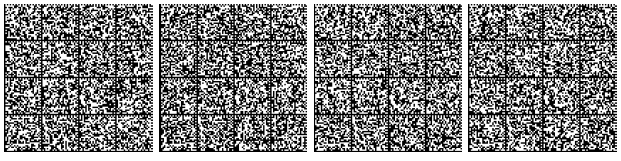
    - fasce tampone boscate, zone umide, ecc;
    - ripristino della connettività ecologica (cfr. rete ecologica locale e Piano Tutela delle Acque);
    - attuazione misure di conservazione della Rete Natura 2000 (cfr. Piani di Gestione SIC/ZPS);

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

43. **Vasche di raccolta**: 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 ridurne la superficie massimizzandone comunque il volume.

44. **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 .

45. **Bilancio delle superfici boscate** : quantificare in dettaglio le aree da disboscare e le aree rispettive di rimboschimento 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.

46. **Rumore**: 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).

47. **Rumore - Misure mitigative** : 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 lutti i ricettori per i quali non siano rispettati i limiti sia notturni che diurni per riportarli nei limiti di legge.

48. **Circolazione idrica nel mezzo fratturato**: per questi aspetti, 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 durante gli scavi; ad integrazione dello studio idrogeologico le sorgenti ritenute strategiche ai fini dell'approvvigionamento idropotabile dei comuni maggiormente interferiti dall'opera (ad esempio: 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.

49. **Piani di approvvigionamento di emergenza dei comuni** per quelli 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.

50. **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.

51. **Geotermia** : il progetto definitivo contempli l'integrazione di sistemi per il collettamento separato delle acque con caratteristiche geotermiche rilevanti (T>25°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.

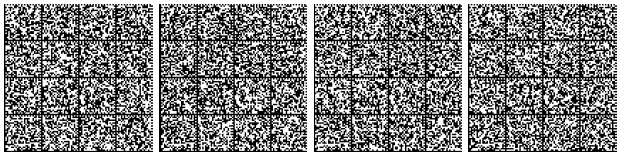
4 - PER LA FASE DI CANTIERE SI DEVE :

52. **Cantierizzazione** : Dettagliare:

- 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 D.lgs 152/1999 e sue s.m.i., prevedendo, se necessario, ulteriori misure di sicurezza;
- prevedendo per tutti i siti dei cantieri la realizzazione di impianti con riciclo d'acqua 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 mantenere nel tempo la vegetabilità;



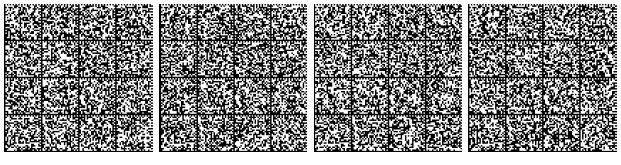
- indicando le proposte e linee guida per la sistemazione delle maestranze nella ricettività locale valutandone i possibili costi (alla luce delle somme stanziate) e possibili soluzioni.

53. **Mezzi d'opera**: predisporre e 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.

54. **Fase di scavo della galleria**: prevedere 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 derivami 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.



55. **Sorgenti di rumore in fase di cantiere**: silenziare 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.

56. **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 ;

57. **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.

58. **Fauna**: 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 cosi la dispersione del fascio di luce, installandovi lampade a basso impatto ecologico (es lampade a spettro di emissione ridotto).

59. **Opere di mitigazione**: 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.

60. **Fase di realizzazione delle opere** : prevedere, 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.

61. **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 dì 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.

62. **Progetto di Monitoraggio Ambientale dell'opera** : predisporre , in accordo alle nonne tecniche dell'allegato XXI del D.L.gs. 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.

5 - IL PROPONENTE NELLA REDAZIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO DEVE INOLTRE:

63. **Monitoraggio Ambientale ante operam**: avviare, già nella fase di progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori, le attività. 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.

64. **Monitoraggio delle risorse idriche**: estendere il monitoraggio 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.

65. **Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri** : entro la consegna dei lavori adottarne uno secondo i criteri di cui alla ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);

66. **Punti Informativi** : 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.

67. **Opere di sistemazione a verde** di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto: svilupparle 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.

6 - IN RELAZIONE ALLE OSSERVAZIONI INSORGENTI DAL TERRITORIO, INOLTRE DOVRÀ':

68. **Impatti sulle attività**: 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.

69. **Monitoraggi**:

- si raccomanda che contemplino la verifica dell'effettivo utilizzo dei passaggi, con foto-trappole 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.
- è' 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.

70. **Viabilità**: 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.

71. **Analisi Costi-Benefici**: il quadro di riferimento generale del progetto, vista la complessità dell'opera e i diversi ambiti territoriali interessati, dovrebbe tuttavia considerare e/o approfondire i seguenti aspetti:

- una definizione dello scenario '"senza progetto " (identificazione delle opere di cui è prevista la realizzazione o il completamento anche in assenza del progetto con un'analisi delle implicazioni connesse alle diverse azioni);
- una definizione dello scenario '"con progetto" (identificando un crono programma specifico delle fasi di cantiere e delle date di messa a regime delle tratte considerate come costi di gestione e manutenzione);
- identificazione di un cronoprogramma condiviso per le opere previste in progetto e un insieme di relative misure.

72. **Analisi Costi-Benefici** : approfondire ulteriori ipotesi relative a:

- la valorizzazione dello smarino estratto nelle fasi di realizzazioni dei numerosi tratti in galleria della NLTL (in particolare un'analisi delle diverse quantità/volumi e tipologie di smarino estratto che saranno estratte nelle diverse aree previste ed alcune ipotesi generali di utilizzo e di indicazione dei gruppi di beneficiari);
- la valutazione delle potenzialità di sfruttamento di energia geotermica che potrebbe rendersi disponibile dagli scavi;
- la possibilità di realizzare impianti di energia elettrica da fonti rinnovabili.

73. **Valorizzazione del marino**: presentare uno studio bibliografico, anche in relazione ad esperienze pregresse (di LTF, ma anche di altre grandi opere recentemente realizzate o in corso di realizzazione), sulle caratteristiche del marino, in funzione del tipo di macchina scelto e delle proprietà petrografiche, fisiche, meccaniche, tessiturali e dello



stato di fratturazione della roccia in cui avviene lo scavo. In tale studio dovranno essere analizzati i possibili miglioramenti apportabili alle caratteristiche del marino, prevedendo l'ottimizzazione del sistema accoppiato di scavo e di trattamento dei materiali di risulta, al fine di massimizzare la quantità di marino di elevato livello qualitativo, da utilizzarsi per la produzione di calcestruzzo (classe CL1). Inserire, nel progetto definitivo, eventuali dati sperimentali di campo misurati nell'ambito della realizzazione del cunicolo.

74. **Viabilità a Susa**: produrre analisi del traffico comprensive dei livelli di servizio ante/in corso/post operam previsti per la nuova viabilità per la verifica della funzionalità della stessa e a giustificazione del dimensionamento delle rotatorie previste.

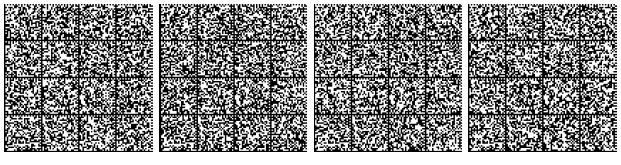
75. **Stazione Internazionale di Susa** : venga introdotta progressivamente, a mano a mano che si renderà possibile, la funzione di intermodalità della nuova stazione internazionale di Susa fino al raggiungimento della sua configurazione finale con la messa in esercizio della nuova linea.

76. **Stazione di Condove**: per la stazione ferroviaria della linea storica a servizio di Condove/Chiusa di San Michele ripensare il progetto confrontandosi con le ipotesi progettuali dell'Amministrazione di Condove, incentrate su una precisa logica dì funzionalità rispetto alla domanda principale e di presidio attivo anche attraverso la complementarietà con altre attività di tipo commerciale e sociale.

77. **Viabilità a Susa**: perseguire, con i necessari approfondimenti, la nuova soluzione studiata relativamente alla viabilità locale in particolare 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 Traduerivi, non modificando ulteriormente il tracciato della Strada Statale 24 rispetto al progetto preliminare.

78. **Interferenza alla S.P 24** in località frazione Traduerivi del Comune di Susa:

- il sottopasso dovrà essere progettato con sezione tipo C1 (DM novembre 2001) prevedendo su entrambi i lati una pista ciclabile;



- il sottopasso dovrà essere attrezzato dei servizi tecnologici previsti dalle norme (smaltimento acque meteoriche,illuminazione,ventilazione ecc);
- il progetto andrà adeguato portando la pendenza longitudinale entro il limite massimo del 7% adottabile per il tipo di strada C1;

Si chiede di valutare il diametro della nuova rotatoria posta a servizio tra la S.P n. 24 e la frazione Traduerivi in quanto nell'ottica dei futuri costi manutentivi appare eccessivamente grande per il tipo di interferenza viabile.

79. **Area del cunicolo della "Maddalena".** Sia valutato - in termini di costi-benefici un cronoprogramma dei lavori per la realizzazione delle infrastrutture legate a questo cunicolo (fornello di ventilazione di CIarea, camerone di sicurezza ecc.) che consenta di ridurre l'uso dei camion per trasportare gli inerti dall'imbocco del cunicolo de La Maddalena e favorendo sistemi a contenuto impatto ambientale.

80. **Gestione del marino**: dettagliare le modalità di gestione dei materiali di scavo da identificare come "rifiuto" (es. luogo e modalità di stoccaggio, ecc..) dalla fase di produzione sino al loro conferimento presso soggetti autorizzati alla gestione dei rifiuti.

81. **Inerti**: si ritiene che la complessità e la dimensione del problema degli inerti richiedano una specifica attività di studio ed approfondimento che accompagni il progetto nel suo sviluppo per cogliere tutte le possibilità di diminuzione delle pressioni e/o di mitigazione degli impatti. Per tale ragione si ribadisce l'esigenza di redigere un progetto di fattibilità tecnica e procedurale per il riutilizzo dei materiali in esubero ed idonei ad impieghi industriali da parte di terzi, con un piano di attività di prova e valorizzazione tecnica e merceologica del marino.

82. **Materiale proveniente dallo scavo**: si richiede che la sua permanenza sulle piane di Susa e delle Chiuse sia limitata allo stretto uso locale del progetto, prevedendo che la parte non strettamente necessaria sia invece allontanata verso i siti di stoccaggio, lavorazione e deposito definitivi.

83. **Carico dei materiali da immettere nei circuiti produttivi di pianura, senza stoccaggio in loco**: individuare e adottare tecnologie innovative e capaci di minimizzare gli impatti (ambienti e strutture di lavoro chiuse, appositamente studiale e dotate di sistemi di controllo dell'atmosfera e di sistemi di captazione e abbattimento delle polveri, realizzazione di idonee opere di protezione a tutela e salvaguardia delle preesistenze urbane più prossime alle zone di lavoro, e metodologie di trasporto con mezzi a basso impatto ambientale che non interessino la viabilità urbana).



84. **Lavorazione dei materiali nei cantieri previsti nelle piane valsusine**: limitatamente ai quantitativi che verranno usati localmente per l'opera, sì richiede l'individuazione e l'adozione delle stesse tecnologie di cui al punto precedente (lavorazione in ambienti e strutture il più possibile chiuse, appositamente studiate e dotate di sistemi di controllo dell'atmosfera e di sistemi di captazione e abbattimento delle polveri, realizzazione di idonee opere di protezione a tutela e salvaguardia della salute e della qualità della vita dei nuclei abitati in genere e soprattutto di quelli delle frazioni più prossime alle zone di lavoro, ecc).

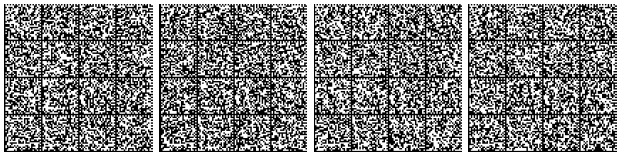
85. **Piano Paesaggistico Regionale** (PPR) adottato con DGR 53-11975 del 4 agosto 2009 che sottopone in salvaguardia gi arti. 13-14-16-18-26 e 33 delle norme di attuazione del Piano: verificare la conformità degli interventi previsti con le prescrizioni contenute nel piano.

86. **Ambito paesistico regionale 38** : tenere in considerazione le indicazioni del PPR riguardo alle strategie per la conservazione attiva del patrimonio naturalistico e degli aspetti di qualità agroforestali, in quanto connesse alla realizzazione della linea ferroviaria, quali azioni di tutela e rinaturalizzazione della fascia fluviale della Dora, con recupero delle formazioni forestali seminaturali e delle zone umide .

87. **Territorio urbanizzato**: tenere in considerazione, con particolare riferimento al tema dei nuovi interventi connessi ai cantieri ed alle nuove previsioni insediative nonché della riqualificazione quale esito di compensazioni ambientali e territoriali relativi alle opere in progetto, le indicazioni per la pianificazione definite dal PPR per l'ambito territoriale interessato dagli interventi.

88. **Monitoraggio archeologico degli scavi**: oltre ai beni ed alle aree già compresi negli elenchi dei beni vincolati e nella valutazione del grado di rischio archeologico a corredo del Progetto preliminare, prevedere, dì concerto con la competente Soprintendenza, un progressivo monitoraggio degli scavi al fine di registrare eventuali ulteriori ritrovamenti sia nelle aree già individuate di presunto interesse archeologico sia in altre zone della valle ritenute non a rischio, allo stato attuale delle conoscenze.

89. **Attraversamento fiume Dora**: negli ambiti soggetti ai disposti di cui all' art. 142 del D.gls 42/04, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 14 comma c9 delle norme del PPR, porre particolare attenzione nella realizzazione delle opere di attraversamento del Torrente Dora, relativamente al rispetto ed al ripristino della vegetazione spondale eventualmente interessata.



90. **Pianificazione locale** porre particolare attenzione nell'armonizzazione delle nuove opere con il tessuto consolidato, costituendo la trasformazione in progetto il presupposto per la riqualificazione e valorizzazione a scala locale del tessuto insediativo, economico ed ambientale di Susa nonché della media Valle.

91. **Infrastrutturazione dell'area** : sviluppare analisi sui flussi di passeggeri e/o utenti previsti, al fine di dimensionare spazi di sosta adeguati e definire una funzionale organizzazione della viabilità di collegamento e dei servizi connessi al trasporto pubblico.

92. **Autoporto di Susa**: in considerazione delle destinazioni d'uso in atto e delle attività insediate ed operanti analizzare puntualmente le necessità di spazi e superfici su cui sviluppare il cantiere logistico nella prima fase e dell'area tecnica definitiva al fine di limitare allo stretto necessario l'uso del suolo, utilizzando prioritariamente le parti di suolo compromesse o sottoutilizzate .

93. **Interconnessione tra la nuova infrastruttura ferroviaria e la linea storica a valle dell'imbocco est della galleria dell'Orsiera**: in fase di realizzazione degli interventi in progetto potrebbe determinarsi una parziale interferenza tra le attività di cantiere per la costruzione delle opere in progetto e l'operatività nella contigua area industriale D.la; si ravvisa pertanto la necessità di adottare adeguate misure di mitigazione al fine di garantire il regolare svolgimento delle attività produttive insediate.

94. **Rischio amianto - piano di monitoraggio**: si ritiene che un efficace controllo della dispersione di fibre connessa alle attività in corso possa essere ottenuta solamente 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.

95. **Rischio amianto**: prevedere una validazione indipendente da parte di un ente terzo dei dati del monitoraggio sui controlli effettuati per la determinazione quali/quantitativa di eventuali fibre dì amianto aerodisperse, secondo le seguenti modalità:

- validazione delle analisi in SEM (microscopia elettronica a scansione): lettura di verifica, da parte di un ente terzo, di un campione, in numero da definirsi, di filtri tra quelli utilizzati dal laboratorio consociato ad LTF che esegue le determinazioni



analitiche che dovrà quindi conservare le membrane in esteri di cellulosa misti utilizzati per i campionamenti;

- validazione dei campionamenti: campionamenti congiunti tra LTF e un ente terzo, in numero da definirsi, al fine di validare le condizioni di campionamento;
- validazione delle tarature: verifica della documentazione su taratura e controllo dei campionatori volumetrici a cura di un ente terzo.

96. **Rischio amianto**: qualora vengano superati i valori di preallarme/allarme previsti dal DM 06/9/94, all'interno delle aree di cantiere e/o nel caso in cui venga superato il valore di 1 f/l all'esterno delle aree di cantiere, o negli ambienti di vita, dovranno essere interrotte le autorità lavorative.

97. **Rischio amianto**: I costi relativi alle validazioni e ai controlli indipendenti dovranno trovare riscontro nella valutazione del costo dell'opera in analogia a quanto previsto per il cunicolo della Maddalena (Parere Commissione VIA n. 566 del 29/10/2010).

98. **Rischio amianto**: ripetere le analisi realizzate sui campioni solidi nel rispetto della vigente normativa nazionale, operando con la corretta tecnica microscopica, tralasciando l'aspetto dimensionale ed utilizzando i liquidi di Cargille appropriati.

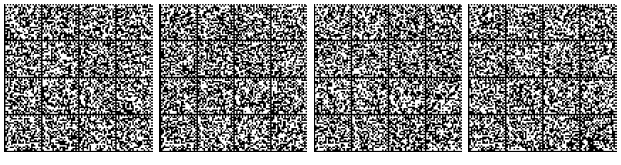
99. **Classi materiali** : si rende necessario ridefinire la destinazione dei materiali CL3a ed il criterio di classificazione dei rifiuti di classe CL3b.

100. **Rischio amianto**: applicare le modalità di campionamento già indicate e fornire le corrette condizioni operative utilizzate per le analisi in SEM.

101. **Rischio amianto**: in relazione alla fase operativa di scavo e di deposito marino si richiede di:

- applicare procedure di lavoro idonee alla tutela di lavoratori ed ambiente, quando è prevista la presenza di amianto;
- produrre procedure adeguatamente descritte e documentale, anche mediante elaborati grafici;
- non utilizzare esplosivi per scavare in presenza di rocce amiantifere.

102. **Rischio amianto**: fatto salvo quanto sopra richiesto, a corredo del progetto definitivo dettagliare le procedure operative per la gestione dei materiali contenenti amianto a partire dal documento già presentato in sede di progettazione preliminare.



103. **Radioattività ambientale e radon**: nell'ambito di applicazione per l'avvio delle procedure di gestione del materiale di scavo quale "radioattivo" tenere conto oltre che dei riferimenti normativi nazionali, in termini di concentrazione media e di attività totale del singolo radionuclide, anche dei riferimenti internazionali sulla base dei livelli di allontanamento previsti dal documento "Radiation Protection n. 122" della Commissione Europea.

104. **Cantieri**: progettare a livello definitivo i cantieri 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 polveri e di rumore.

105. **Cantieri - Ciclo delle acque**: specificare per ogni cantiere e verificare la fonte di approvvigionamento sia industriale sia idropotabile i cui sistemi di approvvigionamento ed adduzione dovranno essere separati. Tale approfondimento è necessario per valutare se l'approvvigionamento idropotabile è compatibile con la disponibilità idrica esistente ad oggi, per verificare la disponibilità dei corpi idrici da cui verrà derivata l'acqua necessaria agli utilizzi industriali di cantiere e l'ubicazione e l'entità dei relativi scarichi sia civili che industriali.

106. **Cantieri**: in fase di progetto definitivo, specificare ulteriormente le aree interessate dagli insediamenti. Gli approfondimenti dovranno riguardare l'esatta estensione dell'area di cantiere e delle linee di trasporto dei materiali polverulenti presso zone di carico esterne alle aree di cantiere, ove presenti.

107. **Cantieri**: (Gli approfondimenti dovranno riguardare): il layout del cantiere con esatto posizionamento delle attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico, scarico e stoccaggio di materiali polverulenti, nonché delle macchine e mezzi di lavoro.

108. **Cantieri** : (Gli approfondimenti dovranno riguardare) : diagramma di Gantt delle fasi di lavorazione/attività previste.

109. **Cantieri - Emissioni di polveri**: in accordo con il punto 1.2 dell'allegato V del D.Lgs. 152/2006, al fine di stabilire le prescrizioni per il contenimento delle emissioni in fase di progetto definitivo, risulta necessario definire, per ogni singolo cantiere, i seguenti elementi:



- condizioni meteorologiche, con particolare riferimento all'andamento dei venti, al fine di evitare stoccaggi di materiali polverulenti in zone soggette a venti di una certa entità;
- pericolosità delle polveri;
- flusso di massa delie emissioni;
- condizioni dell'ambiente circostante

110. **Cantieri - Emissioni in atmosfera** : con riferimento al comma 1, punto h art. 11 del D.Lgs. 155/2010, approfondire, in fase di progetto definitivo le azioni intraprese al fine di prevenire o limitare le emissioni che si producono nel corso delle attività svolte presso i singoli cantieri nonché la dotazioni di macchine mobili non stradali e di veicoli di cui all'art. 47, comma 2 lettera c) - categoria N2 e N3 del D.Lgs. 285/1992 - rispondenti alle più recenti direttive comunitarie, vigenti al momento di attività del cantiere, in materia di controllo delle emissioni inquinanti e/o dotati di sistemi di abbattimento del particolato.

111. **Cantieri**: sostituire la misura del particolato PTS con il particolato PM2.5 ed incrementare la durata delle campagne di misura a 30 giorni al fine di ottenere una migliore rappresentatività riguardo le condizioni meteo della stagione. Per l'ubicazione dei punti di monitoraggio è necessario fare riferimento, per quanto possibile, a quanto prescrive il D.Lgs 155/2010.

112. **Cantieri** : Aggiornare i riferimenti normativi e tecnici in relazione alla pubblicazione del D.Lgs 155/2010.

113. **Cantieri**: Collocare la sonda di prelievo del monossido di carbonio presente nella stazione mobile a una altezza conforme a quanto previsto nell'allegato III del D.Lgs 155/2010 e comunque non differente da quella degli altri inquinanti gassosi. Per quanto riguarda il campionamento del particolato per la determinazione quantitativa dei metalli tossici dovrà essere effettuato con filtri caratterizzati da bassi valori di bianco.

114. **Sistema di monitoraggio**: mettere a disposizione i dati prodotti sia come elaborati sotto forma di report informatico nel formato pdf, sia al massimo di dettaglio di misura sotto forma di tabelle di database relazionale georiferite, tali da rendere fattibile e agevole la loro elaborazione e valutazione con gli strumenti informativi geografici .

115. **Emissioni**: utilizzare i fattori emissivi più aggiornati (qualora disponibili), relativi ai mezzi effettivamente utilizzati e al massimo li vello di dettaglio.



116. **Emissioni** : calcolare per tutte le attività previste per la realizzazione dell'opera e i risultati siano riportati in relazione in modo da permettere una valutazione quantitativa dell'incidenza sul totale delle emissioni.

117. **Emissioni** : produrre tabelle riassuntive - per quanto riguarda la descrizione delle emissioni - fra di loro omogenee per quanto riguarda le unità di misura adottate e dalle quali sia immediatamente verificabile il termine emissivo utilizzato in ogni sito, sia a livello parziale (per numero e tipo di veicoli, nonché tipo di lavorazione) sia totale.

118. **Simulazioni modellistiche**: vengano prodotte anche per la fase di "drenaggio e opere accessorie"; per la fase di "posa di traversine e binari" da valutare in funzione della stima delle relative emissioni.

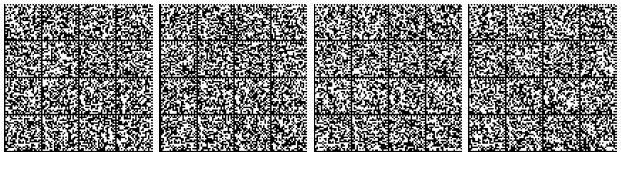
119. **Dati emissivi**: produrre sotto forma di dati cartografici digitali in formato vettoriale o raster e mettere a disposizione gli input emissivi necessari alla realizzazione delle simulazioni modellistiche da concordarsi con ARPA .

120. **Emissioni**: Nel progetto definitivo, in funzione di una valutazione delle strutture ricettive locali presso le quali si intendono alloggiare le maestranze e della distribuzione del personale nelle stesse, dovranno essere effettuate stime più realistiche sullo spostamento casa-lavoro e le emissioni corrispondenti vengano attribuite alle tratte stradali (descritte come sorgenti lineari) anziché alle aree di cantiere.

121. **Emissioni** : nel Progetto Definitivo si dovrà provvedere a simulare le emissioni all'imbocco della galleria nel modo più rappresentativo possibile delle condizioni reali. Dovranno essere forniti, per ogni sottoarea di simulazione e per ogni inquinante, i valori massimi assoluti calcolati per i diversi indicatori di legge e, qualora questi ricadano all'interno del perimetro di cantiere, i corrispondenti massimi nelle aree esterne al cantiere; tali informazioni devono essere corredate dalle coordinate dei punti di accadimento.

122. **Emissioni** : nel progetto definitivo dovranno essere prodotte:

- mappe di concentrazione chiaramente leggibili (eventualmente fornendo una mappa complessiva e degli zoom sulle sottoaree) relative all'impatto cumulato, sulle quali vengano indicati, per ogni inquinante e ogni indicatore, i punti coincidenti alle massime concentrazioni previste, nonché il posizionamento dei ricettori sensibili;
- tabelle riassuntive riportanti, per ogni indicatore, ogni inquinante e ogni sottoarea di simulazione, i massimi assoluti di concentrazione risultanti nella valutazione dell'impatto cumulato accompagnati, qualora ricadenti all'interno del perimetro di



cantiere, dai corrispondenti massimi nelle aree esterne al cantiere e dai valori risultanti presso i ricettori sensibili; tutte queste informazioni dovranno essere corredate dalle coordinate dei punti di accadimento;

- oltre alle mappe cartacee, 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;
- i dati di output delle simulazioni modellistiche a livello di dettaglio orario e in formato condiviso.

123. **Simulazioni modellistiche**: in generale, si richiede che vengano messi a disposizione i dati di ingresso utilizzati per la realizzazione delle simulazioni modellistiche (emissivi e meteorologici) in un formato condiviso.

124. **Valutazione modellistica**: Il progetto definitivo dovrà essere corredato da una valutazione modellistica, relativa alla fase di esercizio, nella quale si descrivano le possibili aree di ricaduta interessate dalla fuoriuscita di fumi generati in occasione di un evento incidentale all'intento del tunnel, soprattutto nel caso di emissioni a ridosso delle aree abitate.

125. **Rumore e vibrazioni**: definire, nella fase di progettazione definitiva dell'opera, specifici criteri per la gestione di eventuali superamenti delle soglie di legge, articolando tali criteri secondo lo schema :

I - Buone pratiche per la limitazione delle emissioni :

- produrre una stima dei livelli sonori immessi ai ricettori, nelle diverse condizioni dì esercizio e di attività, identificando le sorgenti responsabili e quantificando i periodi temporali in cui è previsto il superamento dei limiti di legge;
- indicare le ulteriori azioni di mitigazione del rumore fattibili, di tipo organizzativo, comportamentale, tecnico, sia sulla sorgente che sulla via di propagazione;
- stimare i livelli di rumore ai ricettori a seguito delle azioni di cui al punto precedente, valutando l'entità e la durata di eventuali superamenti residui dei limiti.

II - Gestione delle criticità transitorie - per la gestione dei superamenti residui, predisporre un'istanza di autorizzazione in deroga, ai sensi della normativa vigente, allegando le valutazioni di impatto acustico di cui al punto I, contenente una stima dei periodi in cui ci si può attendere il superamento dei limiti.



III - Gestione delle criticità permanenti - nel caso il superamento residuo sia previsto in modo continuativo, integrare le istanze di autorizzazione in deroga con i seguenti approfondimenti:

- identificazione di tutti gli ambienti abitativi esposti significativamente al rumore;
- valutazione dei livelli di rumore previsti a finestre chiuse all'interno degli ambienti abitativi esposti, imputabili all'attività di cantiere;
- nel caso i livelli di rumore previsti all'interno degli ambienti abitativi superino le soglie di accettabilità indicate nella tabella RP-81 , predisposizione di un progetto di intervento diretto sul ricettore.
- il progetto di intervento deve contenere anche un'analisi dei benefici acustici previsti e dei costi connessi.

Tab. RP-81: Soglie di applicazione della gestione delle criticità permanenti per cantieri industriali e logistici.

Livelli massimi di immissione per le attività di cantiere, riferiti ad una qualsiasi ora, all'Interno degli ambienti abitativi e a finestre chiuse (LAeq/h)	
Periodo diurno (ore 06 - 22)	Periodo notturno (ore 22 - 06)
40 dB(A)	30 dB(A)*

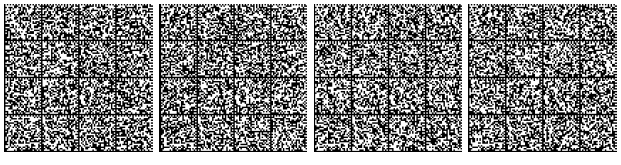
* il livello di 30 dB(A) nel periodo notturno è indicato quale soglia per prevenire effetti di disturbo del sonno dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (WIIO, Guidelines for Community Noise, 1999)

IV – Autorizzazioni: I Comuni rilasciano autorizzazione in deroga a condizione che sia garantito il rispetto delle soglie di accettabilità per gli ambienti abitativi di cui alla tabella RP-81. Nel caso siano previsti interventi diretti al ricettore, il Comune rilascia l'autorizzazione in deroga contestualmente all'approvazione dei progetti di intervento.

V - Gestione degli imprevisti - qualora il superamento dei limiti di legge venga riscontrato in corso d'opera e non sia stato previsto nelle valutazioni di impatto acustico, si dovrà in ogni caso procedere secondo quanto indicato nei punti II, III, IV e V.

126. **Gestione Rifiuti**: il progetto definitivo venga corredato da uno specifico piano programma inerente la gestione dei rifiuti prodotti sia in fase di allestimento, sia in fase di esercizio della tratta ferroviaria. In particolare tale piano programma dovrà contenere:

- la stima dei quantitativi di rifiuti speciali e speciali pericolosi, prodotti nei cantieri, nelle aree di lavoro ed industriali, nei campi base, nei sili di deposito provvisori, nelle aree di lavaggio mezzi, nei cantieri di costruzione della stazione internazionale di Susa, ecc.;



- la caratterizzazione dei suddetti rifiuti, elencati per tipologia, con attribuzione dello specifico codice CER;
- i quantitativi di rifiuti suscettibili di un riutilizzo direttamente nella realizzazione dell'opera;
- i quantitativi di rifiuti destinati al recupero e l'individuazione degli impianti terzi presso cui conferirli;
- i quantitativi di rifiuti destinali al trattamento e/o allo smaltimento finale e l'individuazione degli impianti aventi idonee caratteristiche e capacità adeguate, presso cui effettuare i conferimenti;
- l'individuazione, nel rispetto delle prescrizioni e degli adempimenti previsti dal D.Lgs 152 e s.m.i, nei siti destinati a cantiere e a deposito provvisorio, delle modalità di stoccaggio e di gestione dei rifiuti ivi prodotti e/o conferiti.

127. **Cantiere di Clarea - Sistemazione finale del sito Val Clarea**: si richiede che la messa in sicurezza del torrente Clarea, che viene prevista con scogliere di massi cementati, venga realizzata con metodologie/tecniche di ingegneria naturalistica, al fine di evitare un'eccessiva artifìcializzazione del corso d'acqua. Dovranno essere approfonditi i seguenti aspetti, anche in considerazione del fatto che nelle integrazioni e stato considerato solo l'evento alluvionale del 2000 e non quello del 2008 :
   - interferenze di carattere idrologico, con particolare riferimento alle sorgenti di Prato Vecchio e alla dinamica torrentizia del Torrente Clarea (anche in termini di legge: distanze e fasce di rispetto ex R.D. 523/1904);
   - aspetti progettuali relativi ai muri di contenimento del piazzale di cantiere e relativa mitigazione degli impatti.

128. **Cantiere Orsiera Ovest**: esplicitare meglio gli aspetti della deviazione del canale di Coldimosso, che interferisce con l'imbocco ovest del tunnel dell'Orsiera ed il cronoprogramma delle fasi di costruzione. Dovrà essere meglio specificata la fonte di approvvigionamento di acqua industriale.

129. **Orsiera Est - Chiusa San Michele**: verificare l'interferenza tra l'idrografia superficiale e l'argine di protezione del cantiere in progetto. Indicare all'interno del cantiere la localizzazione e la geometria dell'area da destinare al trattamento separato degli inerti pericolosi.

130. **Salute Pubblica**: approfondire gli aspetti relativi alla salute pubblica secondo i modelli accreditati dalla VIS (Valutazione di Impatto Sanitario).

131. **Circolazione idrica nel mezzo fratturato (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 durante gli scavi; ad integrazione dello studio idrogeologico le sorgenti ritenute strategiche ai fini dell'approvvigionamento idropotabile dei comuni maggiormente interferiti dall'opera (ad esempio: 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.

132. **Risorse Idriche**: a completamento ed integrazione di quanto richiesto al precedente punto dovrà essere eseguito, per due anni idrologici, un campionamento quadrimestrale delle acque sorgive lungo il tracciato per la determinazione degli isotopi ambientali della molecola dell'acqua (18O, D); contemporaneamente e per lo stesso arco temporale, lungo l'asse del tracciato dovranno essere individuate almeno tre stazioni meteo-climatiche distribuite a quote differenti comprese tra i 500 e i 1500 m s.l.m. in corrispondenza delle quali saranno raccolte mensilmente le precipitazioni meteoriche, secondo le specifiche metodologiche previste dall'Agenzia Internazionale per l'Energia Atomica delle Nazioni Unite (IAEA Vienna, Austria) per l'analisi di 18O e D, per definire sia la correlazione tra le due specie isotopiche (retta meteorica locale) sia il gradiente dell'18O in relazione alla quota (quota media di ricarica). Nel corso dell'esecuzione dell'opera le principali venute d'acqua in galleria dovranno essere campionate per la caratterizzazione isotopica (18O, D). Tale approfondimento è necessario per completare la caratterizzazione delle aree di ricarica delle principali sorgenti interferite dagli scavi e per correlare con maggiore precisione le venute d'acqua in galleria con il proprio circuito idrogeologico.

133. **Risorse Idriche**: per gli aspetti inerenti la permeabilità primaria, e quindi riguardanti la circolazione idrica nel mezzo poroso, dovranno essere effettuate valutazioni generali sulle interferenze dell'opera nel suo complesso (non solo i tratti in galleria) con

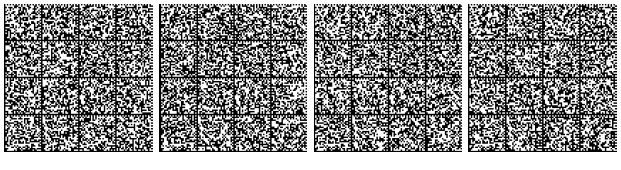
l'andamento della sottostante falda, evidenziando le criticità che si dovessero presentare; tali criticità, in questo caso, potrebbero essere causate, nella zone di fondovalle attraversate trasversalmente dall'opera, dal cosiddetto "effetto diga" ovvero lo sbarramento del naturale deflusso delle acque sotterranee che potrebbe causare un innalzamento (da quantificare) della falda a monte e un conseguente abbassamento (da quantificare) a valle dell'opera. In particolare nelle valli del Clarea. del Cenischia e nelle piane di Susa e di Chiusa dovrà essere effettuata una caratterizzazione litostratigrafica ed idrogeologica del materasso alluvionale fino al substrato (geoelettrica, sismica, sondaggi). Al fine di quantificare l'effetto diga sopra descritto che più probabilmente potrebbe interessare la val Cenischia e la piana di Chiusa dovrà essere inoltre effettuata una modellizzazione matematica che a partire dalle previste indagini di dettaglio simuli l'interferenza dell'opera nei confronti del regime idrogeologico; a questo proposito dovrà essere incrementato il numero dei sondaggi aggiungendone almeno uno a monte dell'opera in senso idrogeologico. Tutti i sondaggi dovranno raggiungere il substrato roccioso dove possibile o la base dell'acquifero superficiale.

134. **Interventi a garanzia del mantenimento del servizio idropotabile**. Per i comuni a più elevato rischio di interferenza 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.

135. **VALUTAZIONE DI INCIDENZA SIC/ZPS Area di deposito Cantalapo**: Rivedere la sistemazione dello smarino nel sito:

- utilizzando come riferimento il perimetro delineato nella Tav. 6 della Valutazione d'Incidenza, ma rivedendo il limite altimetrico dello stesso al fine di evitare di appoggiare il deposito di inerti sul versante roccioso esposto a Sud della vallecola, indicato dalla medesima carta come area occupata da habitat a Vescicaria (transetto 5);
- presentare un progetto dettagliato e conforme agli obiettivi di tutela del SIC, per il ripristino e il recupero dell'area di deposito, rispetto al quale sarà necessario fare la fase di Screening di Valutazione d'Incidenza.

136. **VALUTAZIONE DI INCIDENZA SIC/ZPS Alternative e modifiche progettuali**: verificare l'insorgenza di ulteriori incidenze negative su habitat e specie tutelate dai SIC IT 1110027 e IT 1110055 che non siano già state affrontate nello Studio d'Incidenza presentato in questa fase dell'istruttoria, derivanti da eventuali modifiche relative al



tracciato ferroviario, all'ubicazione e all'organizzazione delle aree di cantiere e di deposito degli inerti.

137. **Tutela specie faunistiche**: presentare un piano di monitoraggio mirato alle specie di chirotteri al fine di valutare i reali effetti della luminosità e del rumore sulle popolazioni presenti nell'area ;

138. **SIC IT11100030 Oasi xerotermiche della Val Susa - Orrido dì Chianocco - Monitoraggi**: per quanto riguarda le praterie:

- verificare mediante posizionamento di una stazione di monitoraggio degli inquinanti atmosferici nella porzione del SIC che risulta esposta ed al controllo della composizione specifica della flora in quadrati permanenti;
- applicare le tecniche di monitoraggio fitopatologico proposte per il controllo della vegetazione delle sorgenti oltre all'impiego di tecniche riportate nella letteratura più recente che tendono ad accertare sintomi di perturbazione della vegetazione mediante rilievo in campo (es. plant-traits su alcune specie delle praterie aride, accompagnati da analisi dei suoli e dei vegetali). I risultati di tale monitoraggio dovranno essere accompagnati da controlli in fase di Gestione Ambientale di cantiere programmando le attività di cantiere in modo da rispettare gli standard emissivi e contenere le emissioni di NOx (media annua).
- presentare un piano di monitoraggio nell'area del SIC adiacente l'imbocco est del tunnel di base prima e durante la fase di cantiere finalizzato a valutare gli effetti della luminosità e del rumore sulle popolazioni di chirotteri. Si richiede di poter disporre di tutti i dati dei monitoraggi effettuati sia per la progettazione che durante la fase di costruzione dell'opera.

139. **Misure di mitigazione**: approfondire e specificare le modalità di razionalizzazione delle attività di cantiere volte a rispettare gli standard emissivi ed a contenere le emissione di NOx.

140. **Misure di mitigazione**: studiare azioni correttive per gli ambienti sorgentizi potenzialmente interferiti e presentare mitigazioni adeguate in relazione all'effettiva vulnerabilità di tali ambienti.

141. **Misure di mitigazione**: evitare le lavorazioni maggiormente rumorose o in alternativa prevedere idonei sistemi di abbattimento del rumore durante le attività di cantiere per evitare il disturbo dell'avifauna e dei chirotteri di interesse comunitario.



142. **Alternative e modifiche progettuali**: qualora gli scenari alternativi relativi alla gestione dello smarino (trasporto su treno all'esterno della Valle con carico in tre possibili aree poco distanti dal SIC) e lo spostamento dell'imbocco est del tunnel di base, non trattati nello studio di incidenza, vengano confermati, occorre avviare una verifica finalizzata a valutare l'insorgenza di incidenze negative sugli habitat e sulle specie del SIC.

143. **SIC IT1110006 Orsiera Rocciavré**: presentare un piano di monitoraggio dell'area umida '"Laghi Paradiso" nel comune di San Giorio in località Cortavetto (Travers a Mount).

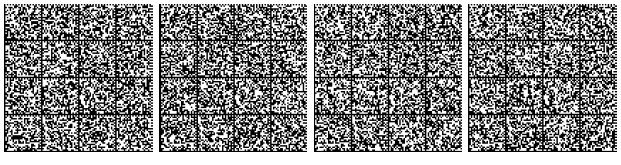
144. **Geotecnica e rapporto con l'applicazione del D.M. 14.01.08** realizzare un elaborato guida che sia valido per l'intero progetto, e specifichi in modo univoco la progettazione secondo il DM 14.01.08, definendo la vita nominale, le classi d'uso e il periodo di riferimento, gli stati limite, gli approcci che devono essere adottati, le metodologie di calcolo, di verifica e di indagine, a cui devono riferirsi tutti gli elaborati specifici sulle singole porzioni di opera.

145. **Applicazione del D.M. 14.01.08**: adeguare il piano delle indagini rispondendo alla necessità di verificare tutte le opere in base al D.M. 14.01.08, tenendo conto della necessità della misura diretta del parametro Vs30 implementando, rispetto all'attuale previsione, le indagini dirette e indirette (sismiche) in modo da coprire tutto lo sviluppo dell'opera, con attrezzaggio di tutti i fori di sondaggio; le prove sismiche dovranno prevedere anche la misura delle onde “s" quando realizzate in terreni sciolti; specifici approfondimenti dovranno essere resi nelle zone di fondovalle ove sono previste le opere maggiori e si attraversano terreni maggiormente problematici .

146. **Metodo Osservazionale**: ove necessario adottare il Metodo Osservazionale, di cui al § 6.2.4 delle norme tecniche sulle costruzioni; dovranno essere specificate le possibili soluzioni alternative, con le relative verifiche, e la specificazione delle grandezze geometriche, fisiche e meccaniche da tenere sotto controllo per l'adozione di una delle soluzioni alternative previste e dei relativi limiti di accettabilità, nonché l'illustrazione del piano di monitoraggio, con l'individuazione della strumentazione di controllo e la definizione delle procedure di acquisizione, archiviazione ed elaborazione delle misure.

147. **Cartografia sismica** : rivedere con adeguata scala di dettaglio al fine di individuare correttamente le interferenze per effetto stratigrafico, topografico, per bordo di valle e altre eventuali analoghe interferenze.

148. **Metodi di calcolo inusuali** : qualora si scelga di effettuare verifiche e dimensionamenti con metodi di calcolo inusuali, derivanti da metodologie non aderenti al D.M. 14.01.08, le



opere e i pendii dovranno comunque essere ri verificati attraverso i metodi di approccio propri della normativa vigente.

149. **Verifiche geotecniche**: presentare prime verifiche, in particolar modo dei fronti di scavo e dei pendii coinvolti, sia per quanto riguarda l'opera vera propria che per quanto concerne tutte le opere accessorie, con particolare attenzione alle interferenze con altri manufatti e zone antropizzate.

150. **Cedimenti**: dovranno essere valutali eventuali cedimenti derivanti dalle operazioni di scavo, con particolare attenzione alle aree antropizzate.

151. **Accumuli di smarino** : dovranno essere effettuate, già nell'ambito del Progetto Definitivo, le verifiche preliminari degli accumuli provvisori e definitivi, al fine di verificare puntualmente il piano degli inerti; ciascun sito, provvisorio o definitivo, dovrà essere sottoposto a specifiche indagini geologico - geotecniche riguardanti l'idoneità geotecnica e geomorfologica.

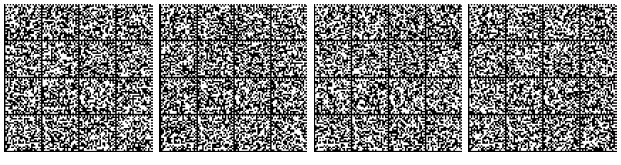
152. **Quadro del dissesto geologico e geomorfologico**: per la progettazione definitiva si ritiene che l'analisi dei dissesti e del quadro geologico e geomorfologico debbano essere rielaborati, reinterpretati e soggetti a nuovi rilievi di maggior dettaglio al fine di una più corretta definizione del dissesto ai fini progettuali. Redigere un elaborato guida unico, che contenga tutte le metodologie di analisi e le introduzioni generali.

153. **Quadro del dissesto geologico e geomorfologico:** effettuare studi di dettaglio per ogni opera particolare, quali imbocchi di gallerie, cantieri, aree di deposizione temporanee e definitive, costruzioni ed edifici, e in generale per le varie tratte del tracciato.

154. **Quadro del dissesto geologico e geomorfologico** verificare per ogni situazione le corrette tipologie di rischio geologico e approfondire adeguatamente i temi così individuati.

155. **Quadro del dissesto geologico e geomorfologico** individuare le eventuali criticità e proporre le più opportune soluzioni, indicando in quali elaborati progettuali sono state materializzate.

156. **Quadro del dissesto geologico e geomorfologico**: realizzare gli approfondimenti individuati dagli attuali elaborati progettuali, che devono assumere un carattere prescrittivo per il progetto che verrà presentato.



157. **Quadro del dissesto geologico e geomorfologico**: i chiarimenti ed integrazioni dovranno essere corredati da una chiara esposizione dei metodi utilizzati, da un'analisi critica dei dati di input che dovranno essere resi disponibili per le opportune verifiche, e da una puntuale verifica sul campo delle risultanze.

158. **Monitoraggi geotecnici**: redigere un piano dei monitoraggi geotecnici, con la finalità di verificare lo stato di attività dei principali movimenti franosi planimetricamente interferiti dalle gallerie e in particolare dalla galleria Orsiera.

159. **Monitoraggi geotecnici**: redigere un piano dei monitoraggi geotecnici - con la finalità di verificare eventuali cedimenti in superficie derivanti dalla realizzazione di trincee e altre opere in pianura.

160. **Monitoraggi geotecnici**: redigere un piano dei monitoraggi geotecnici, con la finalità di verificare eventuali cedimenti e effetti secondari derivanti dallo scavo del tunnel di base, soprattutto nella zona di Mompantero e nell'attraversamento della valle Cenischia .

161. **Monitoraggi geotecnici**: redigere un piano dei monitoraggi geotecnici, con la finalità di verificare eventuali cedimenti in superficie come conseguenza del depauperamento degli acquiferi. Tale piano dovrà evidenziare i metodi e i punti di monitoraggio, in funzione delle specifiche problematiche dei luoghi, il periodo e le cadenze di misura. I dati derivanti dalle attività di misura dovranno essere resi disponibili al pari degli altri monitoraggi ambientali.

162. **Monit.geotecnici -Problematiche puntuali - imbocco galleria ventilazione Clarea** : effettuare approfondimenti di tipo geologico, geotecnico, nivologico e idraulico di estremo dettaglio su tutti i fenomeni coinvolgenti l'area .Un'attenta analisi dovrà interessare anche i versanti retrostanti per verificare eventuali fenomeni di caduta massi o dissesti generalizzati. Dovrà essere attentamente valutata la funzionalità dell'opera prevista in relazione agli eventi attesi, individuando tutti i possibili rischi con particolare attenzione alle conseguenze per le aree circostanti. In particolare, oltre ad eventuali lesioni alle opere realizzate, dovrà essere attentamente valutato il posizionamento di eventuali deposizioni temporanee e dei cantieri anche in relazione all'elevata capacità di trasporto solido del torrente Clarea, ricordando che il medesimo impatta anche nel sottostante cantiere della Maddalena.

163. **Monit. geotecnici -Problematiche puntuali -Imbocco Tunnel di Base Lato Susa** : si prescrive un attento e dettagliato studio geologico-geomorfologico delle condizioni del versante a fronte analizzando tutti i possibili meccanismi evolutivi, con particolare attenzione alla caduta di porzioni litoidi tipica di questi areali. Eventuali opere di



protezione dovranno avere un carattere permanete e difficilmente soggette a usura e ammaloramento.

164. **Monit.geotecnici -Problematiche puntuali- Galleria Orsiera- Vaie:** si ritiene necessario un approfondimento volto a uno studio dettagliato dei fenomeni franosi interferiti, onde individuarne la geometria e soprattutto lo stato di attività. Questo approfondimento appare particolarmente opportuno nella zona dell' imbocco lato Vaie, laddove esiste una possibile interferenza tra il tracciato e alcuni dissesti (frana di Prese Durando, a monte del cimitero), che dovranno essere adeguatamente studiati e riclassificati in base alle risultanze dei rilievi. Si ritiene opportuno valutare eventuali modifiche del tracciato in relazione all'interferenza con tali dissesti, anche al fine di evidenziare le conseguenze in termine di produzione di inerti.

165. **Reticolo idrografico superficiale ad uso irriguo**: redigere uno studio di dettaglio che evidenzi tutte le interferenze con le infrastrutture irrigue. Le interferenze dovranno essere risolte con attraversamenti opportunamente dimensionati a tutela della pratica irrigua in uso. Nel caso si riscontrino interferenze con impianti in pressione, prevedere interventi atti a risolvere eventuali disfunzioni .

166. **Reticolo idrografico superficiale ad uso irriguo**: verificare e quantificare in quale misura l'utilizzo dei pozzi e la presenza delle sorgenti nelle aree limitrofe possa essere compromesso, sulla base delle soluzioni costruttive adottate, sia nella fase di esecuzione dell'opera, sia a opera completata.

167. **Reticolo idrografico superficiale ad uso irriguo**: sviluppare uno studio dettagliato sul recupero e riutilizzo delle acque che saranno intercettate durante la realizzazione delle tratte in galleria, e che potrebbero essere sfruttate ad uso irriguo corredato del progetto di allacciamento alla rete irrigua esistente.

168. **Reticolo idrografico superficiale ad uso irriguo**: effettuare un'attenta verifica dei volumi delle acque reflue che saranno convogliati nella rete di fossi e canali locali; il dimensionamento degli eventuali attraversamenti dei canali deve tenere in considerazione non solo la funzione irrigua della rete dei canali, ma anche la funzione di smaltimento e di laminazione delle piene della rete idrica naturale.

169. **Reticolo idrografico superficiale ad uso irriguo** : prendere tutti gli accorgimenti necessari a garantire il monitoraggio e l'eventuale depurazione di tutte le acque che saranno immesse sia direttamente nella rete irrigua, sia nei corsi d'acqua naturali dai quali la rete irrigua trae i suoi approvvigionamenti .



170. **Reticolo idrografico superficiale ad uso irriguo:** nelle fasi di predisposizione dei progetti definitivo ed esecutivo, il proponente dovrà concordare con i Consorzi irrigui operanti nell'area di intervento le soluzioni individuate per risolvere le interferenze con gli impianti irrigui e con il reticolo irriguo esistente, nonché il crono programma 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 rete irrigua presente sul territorio dei Comuni di S. Antonino di Susa, di Vaie e di Chiusa San Michele, il proponente dovrà fare riferimento anche agli uffici tecnici dei singoli Comuni.

171. **Viabilità rurale e assetto fondiario** : individuare tutte le soluzioni necessarie a minimizzare l'interferenza e prevedere, laddove necessario, una serie di infrastrutture accessorie (sovrappassi e sottopassi) atte a garantire l'accesso ai fondi agricoli sia in fase di cantiere, sia in relazione alla persistenza dell'infrastruttura in progetto sul territorio.

172. **Viabilità rurale e assetto fondiario** : corredare il progetto definitivo con una proposta di piano di ricomposizione fondiaria e di riconnessione della viabilità rurale per minimizzare eventuali effetti negativi sulle aziende.

173. **Cantierizzazione**: sviluppare il piano di cantierizzazione in un'ottica di contenimento del consumo di suolo agricolo e naturale, ancorché di tipo temporaneo, prevedendo un'ottimizzazione delle aree di cantiere e privilegiando l'utilizzo di aree già compromesse, impermeabilizzate o a bassa naturalità.

174. **Cantierizzazione**: sviluppare il piano di gestione del terreno dì scotico, al fine di tutelare suoli agricoli e naturali che ricadono in seconda classe di capacità d'uso del suolo, a partire dalle indicazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale.

175. **Cantierizzazione**: descrivere le modalità logistiche di realizzazione e di smantellamento del sistema di nastri trasportatori e fornire un crono programma ed una previsione del taglio boschivo necessario. Dovrà inoltre essere fornita una valutazione degli impatti di questo sistema sul territorio, relativamente alla sottrazione di risorsa agricola e di formazioni boschive, agli ecosistemi ed alla comunità faunistica. Tale valutazione dovrà essere effettuata relativamente alla fase di costruzione, di esercizio e di smantellamento.

176. **Cantierizzazione**: prevedere delle strutture per il superamento dei nastri trasportatori da parte della fauna selvatica, almeno in corrispondenza dei corridoi ecologici interferiti.



177. **Cantierizzazione**: sviluppare la progettazione definitiva in un'ottica di miglioramento dell'inserimento dei cantieri nel contesto territoriale, prevedendo tra l'altro la realizzazione di siepi e filari schermanti sul perimetro, anche con funzioni fonoassorbenti e di abbattimento delle polveri, utilizzando specie autoctone a rapido accrescimento, e il ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica, ove possibile.

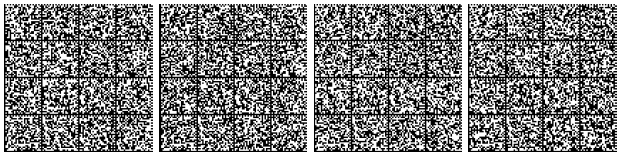
178. **Interventi di recupero, mitigazione e riqualificazione ambientale**: sviluppare gli interventi di recupero delle aree di cantiere e di tutte le aree sede di attività temporanee connesse alla realizzazione delle opere in oggetto o comunque interferite dalla loro realizzazione, nonché quelli di mitigazione e di riqualificazione ambientale indicati nel progetto preliminare, con particolare riferimento al Parco della Dora.

179. **interventi di recupero, mitigazione e riqualificazione ambientale**: nelle aree che non potranno più essere recuperate all'utilizzo agrario prevedere l'inerbimento e la messa a dimora di specie arbusti ve ed arboree autoctone adatte alle condizioni stazionali. Ove sia necessario prevedere interventi di consolidamento di versanti o di sistemazione idraulica di corsi d'acqua dovrà essere privilegiato l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica.

180. **Interventi di compensazione nei confronti del comparto agricolo** : individuare nell'ambito delle opere di compensazione interventi di compensazione nei confronti del comparto agricolo, proporzionati agli impatti generati dalle opere in progetto (ad esempio miglioramento delle strutture irrigue, o recupero di aree all'utilizzo agricolo o a verde...).

181. **Impatti sulla fauna selvatica ed acquatica e misure di mitigazione** : sviluppare la progettazione definitiva ed esecutiva dei passaggi per la fauna da realizzare in corrispondenza dei corridoi ecologici interferiti e dei relativi impianti di specie arboree ed arbusti ve, secondo le indicazioni contenute nella pubblicazione "Fauna selvatica ed infrastrutture lineari. Indicazioni per la progettazione di misure di mitigazione degli impatti delle infrastrutture lineari di trasporto sulla fauna selvatica" (Reg. Piemonte e ARPA Piemonte, 2005).

182. **Impatti sulla fauna selvatica ed acquatica e misure di mitigazione** : Nel caso in cui si evidenzi la necessità di utilizzare barriere antirumore costituite da pannelli fonoassorbenti trasparenti, questi dovranno essere realizzati con materiali opachi o colorati o satinati, evitando materiali riflettenti o totalmente trasparenti, in modo da risultare visibili all'avifauna e evitare collisioni. A questo proposito fare riferimento alla pubbl. "Costruire con vetro e luce rispettando gli uccelli" (Stazione ornitologica svizzera Sempach, 2008).



183. **Interventi che interferiscono con i corsi d'acqua** (Dora Riparia e suoi affluenti) : attenersi alla "Disciplina delle modalità e procedure per la realizzazione di lavori in alveo, programmi, opere e interventi sugli ambienti acquatici ai sensi della LR n. 37/2006" art. 12, approvata con D.G.R. n. 72-13725 del 29 marzo 2010.

184. **Interventi che interferiscono con i corsi d'acqua**: preventivamente al rilascio dell'autorizzazione delle opere e degli interventi che interferiscono con l'alveo bagnato o con gli ambienti acquatici acquisire il parere di compatibilità con la fauna acquatica formulato dal Settore Tutela e Gestione della Fauna Selvatica e Acquatica della Direzione regionale Agricoltura (cfr. art. 5 della "Disciplina delle modalità e procedure per la realizzazione di lavori in alveo, programmi, opere e interventi sugli ambienti acquatici ai sensi della LR n. 37/2006".

185. **Opere idrauliche nella "Piana delle Chiuse"** : la progettazione definitiva dovrà essere supportata dall'impiego di una modellazione bidimensionale del corso d'acqua principale in moto vario estesa a valle sino al ponte tra S.Ambrogio e Villardora.

186. **Interferenze con corsi d'acqua** soggetti a tutela dell'Amministrazione regionale (cioè iscritti negli elenchi delle acque pubbliche e/o aventi sedime statale-regionale): fornire l'individuazione anche catastale effettuando per ciascuna interferenza puntuali analisi idrologico - idrauliche pre e post interventi, accertando la compatibilità idraulica delle nuove strutture, sulla base di quanto disposto dalle direttive AdB PO.

187. **Aspetti forestali** : rispettare il nuovo Regolamento approvato con D.P.G.R. N.4/R del 15/02/2010 in attuazione dell'art. 13 della L.R. 4/2009, in particolare l'art. 45 "disciplina della aree di pertinenza dei corpi idrici", recante gestione e tutela delle formazioni forestali e delle vegetazioni ripariali.

188. **Impatto sull'immagine turistica**: limitare al massimo l'impatto visivo delle aree di cantiere, valutando eventuali ubicazioni alternative meno impattanti e comunque limitando al massimo l'estensione delle aree e l'altezza di impianti e fabbricati. Limitare al minimo indispensabile lo stoccaggio in cumulo delle terre e rocce da scavo provvedendo al pronto allontanamento dal cantiere del materiale di risulta conferendolo ai siti di sistemazione definitiva. L'infrastrutturazione dei cantieri dovrà essere pianificata in modo tale che sia visivamente percepito l'ordine e la razionalità dei cantieri stessi provvedendo, se del caso, al mascheramento delle zone che, per intrinseche esigenze impiantistiche e di lavorazione, non possono rispondere ai suddetti criteri di ordine e razionalità. In fase di esercizio dei cantieri dovrà essere assolutamente evitato il deposito di materiali, impianti, attrezzature e mezzi d'opera e la presenza di fabbricati e

baracche che non siano strettamente indispensabili all'esecuzione delle lavorazioni in corso e a garantire l'esercizio dei cantieri stessi.

189. **Impatto sulla fruizione turistica - Aumento dei tempi di percorrenza** : pianificare i lavori di modifica della viabilità esistente in modo da limitare l'impatto sul traffico turistico, e privilegiare, il conferimento del materiale di risulta con trasporto su treno. Nel caso in cui tale sistema di trasporto, nelle successive fasi progettuali, dovesse rivelarsi non più attuabile, i percorsi e la gestione dei flussi dei mezzi d'opera dovranno essere oggetto di una specifica ed approfondita analisi delle interferenze con i flussi dei turisti al fine di poter effettuare le scelte meno impattanti.

190. **Tutela dei beni paesaggistici - Attraversamento Dora in Comune di Susa**: evitare la realizzazione di opere che, seppur di rilevanza architettonica e ingegneristica, possano costituire ulteriori elementi di intrusione e di impatto di un contesto già ampiamente caratterizzato da una considerevole sovrapposizione di infrastrutture. Sarà pertanto necessario che i manufatti di attraversamento e i sovrappassi autostradali siano oggetto di approfondimenti ed elaborazioni progettuali (in merito agli aspetti formali, alle tipologie architettoniche, all'uso dei materiali, ecc,) volti ad individuare ed orientare le scelte verso opere che si integrino con la rete viaria locale, l'asse autostradale e le fasce fluviali della Dora, senza imporsi come strutture eccessivamente emergenti.

191. **Barriere fonoassorbenti**: ridurre, per quanto possibile, le dimensione delle stesse e prevedere l'utilizzo di materiali e cromatismi idonei ai vari siti paesaggistici d'appartenenza: in alternativa ricorrere a dune e rimodellamenti morfologici adeguatamente inerbiti ed piantumati con vegetazione arborea e arbusti va; e valutare la possibilità, in alcuni traiti, di abbassare la quota di imposta dei binari rispetto al piano di campagna.

192. **Aree di cantiere**: adottare tutte le cautele necessarie al fine di consentire un appropriato recupero ambientale dei siti interessati al termine dei lavori, nonché l'esecuzione di interventi di mitigazione in corso d'opera modulati in funzione delle percezioni visuali dei siti dai punti di vista di maggiore fruibilità (es. Sacra di San Michele) e prevedendo, in fase di realizzazione, modalità esecutive tali da favorire la rapida schermature delle aree interessate.

193. **Aree di cantiere**: progettarle, sia dal punto di vista formale/tipologico che sotto il profilo cromatico, in modo da ridurne globalmente la percezione, contenendo sia l'eventuale formazione di cumuli di materiali di rilevante altezza sia la localizzazione degli stessi in aree particolarmente visibili.



194. **Centrale di Ventilazione di Val Clarea**: con riferimento alle soluzioni progettuali inerenti la realizzazione della centrale di ventilazione di Val Clarea, che ricade in area soggetta a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 lett. c) (torrente Clarea) e lett. g) (area boscata) del D.l.gs 42/2004, si ritiene preferibile adottare la soluzione che preveda manufatti che si sviluppano seguendo planovolumetricamente l'andamento morfologico dell'area interessata.

195. **Aree boscate** nel progetto definitivo dovrà trovare riscontro il rispetto dei contenuti del D.Lgs. 227/01, in merito alle aree boscate e dovrà essere verificata la conformità degli interventi previsti con le prescrizioni degli articoli posti in salvaguardia (artt. 13, 14, 16,18, 26 e 33) delle norme di attuazione del Piano Paesaggistico Regionale adottato dalla Regione con DGR n. 53-11975 del 4/8/2009.

196. **Comunicazione e informazione alla popolazione**: si richiede di predisporre a Susa un Punto Informativo sul modello di quello realizzato alla "Rizerie" di Modane, dove allestire un centro permanente di comunicazione e inforni azione alla popolazione sulle attività di realizzazione della nuova linea ferroviaria. Si propone a tal fine la sede dell'attuale caserma "Henry", opportunamente adattata. La stessa struttura potrebbe, in simbiosi con gli allestimenti puntuali che saranno realizzati nei siti operativi, assumere il ruolo di centro per le attività proprie del "turismo di cantiere". Conclusa la fase di realizzazione dell'infrastruttura la stessa realtà potrebbe, mantenendo in gran parte la sua nuova vocazione, essere adibita a laboratorio permanente in cui sviluppare tematiche e approfondimenti legati alle esperienze maturate, come ad esempio quelle trasportistiche, ambientali, storico culturali, ecc..

197. **Accompagnamento ambientale del progetto in fase realizzativa**: individuare una struttura tecnica che possa garantire un adeguato "accompagnamento ambientale" del progetto e della sua realizzazione, intervenendo sia su aspetti metodologici (metodi di monitoraggio e di campionamento, scale di valutazione dei risultati) sia nel merito delle rilevazioni condotte (verifica dei dati, analisi delle anomalie, definizione delle azioni correttive, verifiche in campo), in analogia ad esperienze pregresse nelle quali il Ministero dell' Ambiente e la Regione Piemonte si sono avvalse di Arpa Piemonte per tali finalità. I costi per il funzionamento di tale struttura di accompagnamento ambientale che dia supporto in campo e sul territorio al Ministero dell'Ambiente, alla Regione e agli Enti Locali devono essere parte del costo globale dell'opera, non potendosi fare fronte con le risorse ordinarie all'onere per una attività straordinaria e di cosi vasta portata. Alla luce di quanto sopra riportato, si propone di richiedere la messa a disposizione di adeguate

risorse per l'accompagnamento ambientale del progetto da parte dell'Autorità Competente e degli Enti Locali.

198. **Lavori di scavo**: l'intero svolgimento (di qualsiasi entità siano, compresi gli scotichi iniziali dei cantieri da realizzarsi fino all'affioramento degli strati naturali) dovrà essere seguito costantemente da personale specializzato archeologico (da reperirsi attraverso Università o Ditte Archeologiche specializzate esterne al Min. per i Beni e le Attività Culturali, le quali prestazioni saranno a carico di LTF) e realizzate, ove si rendesse necessario lo scavo a mano per la presenza di reperti, da ditte in possesso di attestazioni SOA per la categoria OS 25. Quanto sopra al fine di identificare e salvaguardare reperti di interesse archeologico che dovessero emergere nel corso di scavi e che possono determinare l'avvio, a carico di LTF, di ulteriori indagini archeologiche. Il suddetto personale specializzato archeologico e le ditte specializzate e incaricate dovranno operare secondo le direttive della competente Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte e del Museo delle Antichità egizie, con la quale pertanto manterranno costanti contatti.

199. **Scavi archeologici esplorativi**: si prescrive che non vengano compiuti durante i periodi di massime precipitazioni atmosferiche o nel quale lo sviluppo stagionale della vegetazione impedisca una concreta visibilità del terreno, che potrebbero di conseguenza causare ostacolo ad una corretta esplorazione del sottosuolo.

200. **Indagini geognostiche:** si prescrive che qualunque attività di indagine, che eventualmente fosse nel frattempo realizzata, dovrà in ogni caso essere effettuata con assistenza archeologica continua da parte di operatori specializzati sotto la supervisione della competente Soprintendenza per i Beni archeologici, come indicato nella prescrizione n° 1, allo scopo di verificare la presenza e prevenire possibili danneggiamenti a strutture e/o depositi di natura archeologica non altrimenti individuabili.

201. **Ritrovamenti**: si prescrive che se durante i lavori dovessero essere casualmente ritrovati resti antichi, manufatti o elementi di natura archeologica, anche di apparente non interesse, siano immediatamente sospesi tutti i lavori in atto e ne sia data immediata comunicazione alla Soprintenza per i Beni Archeologici competente, la quale, se ne ravviserà la necessità, chiederà l'ampliamento delle indagini al fine di consentire una corretta ed adeguata documentazione dei resti sepolti.

202. **Accantonamenti**: prevedere che nel quadro economico dei progetti definitivo ed esecutivo siano accantonate adeguate somme per la realizzazione di eventuali scavi

archeologici che si rendessero necessari nel caso in cui fossero rinvenuti siti o contesti di interesse archeologico allo stato attuale non conosciuti.

203. **Sito di Susa-Cascina Vazone**: o di San Giacomo (sito n° 38 della Relazione Archeologica allegata al PP), dovrà essere approfondito lo studio sui documenti e sulle cartografie storiche, ampliando la ricerca anche ai catasti più antichi disponibili.

204. **Prospezioni nel sito 38**: ai sensi del D. Lgs 163/2006, art. 96 comma l, lettera a), si richiede l'esecuzione di prospezioni geofisiche e sondaggi archeologici nel sito n° 38 sopra citato, cosi come nell'area di intervento compresa tra la torre Traduerivi (sito n° 53) e la Dora Riparia. Le caratteristiche e la localizzazione di tali indagini dovranno essere concordate con la competente Soprintendenza per i beni archeologici, che ne assumerà la direzione scientifica, previa redazione di un progetto specifico.

205. **Sito di Chiusa S. Michele** : si richiede, ai sensi del D. Lgs 163/2006 e s.m.i. art. 96 comma 1, lettera a), l'esecuzione di prospezioni geofìsiche preliminari al piano delle trincee di verifica archeologica in probabile presenza di resti di strutture pertinenti al sistema di clausura e di epoca tardo antica – longobarda.

206. **Approfondimenti** : sulla base della risultante di quanto richiesto nelle prescrizioni n° 5,6 e 7, la competente Soprintendenza per i Beni archeologici si riserva di richiedere sulle aree oggetto di approfondimento indagini di scavo in estensione, ai sensi dell'art. 96 comma 1 lettera b) del D. Lgs 163/2006 e s.m.i.; tali indagini dovranno essere eseguite, ai sensi della norma citata, ad integrazione della progettazione definitiva.

207. **Scavi superficiali**: qualsiasi opera di scavo superficiale che possa compromettere l'eventuale stratigrafia archeologica ed eventualmente introdotta in variante agli elaborati attuali, sarà soggetta ad apposita autorizzazione della Soprintendenza per i Beni archeologici del Piemonte e del Museo Antichità Egizie e all'assistenza archeologica di cui alle prescrizioni n° 1 e 9.

208. Nella successiva fase di PD si dovrà allegare opportuna relazione, corredata di elaborati grafici in numero adeguato, sulle opere di cantiere e sulla logistica di servizio alla realizzazione dell'infrastruttura in esame, con particolare riferimento alle possibili interferenze con il patrimonio culturale esistente ed agli impatti dovuti al passaggio di mezzi nei centri storici, nel rispetto degli "obiettivi specifici di qualità paesaggistica per ambiti di paesaggio" elencati nell'allegato b) delle NTA del PPR ai punti 1.8.4; 1.9.3; 2.4.1; 4.5.1.



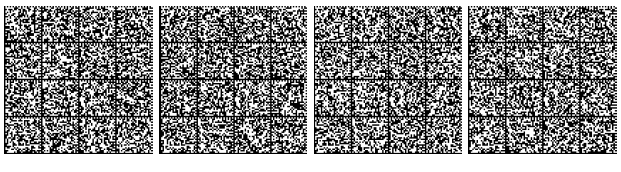
209. **Siti di cava**: nella successiva fase di PD dovrà essere approfondito il piano relativo all'individuazione dei siti di cava, con specificazione delle opere previste, accompagnate dai relativi progetti di sistemazione ambientale da attuarsi al termine dei lavori.

210. **Aree boscate**: per tulle le aree boscate interessate dall'opera dovrà essere rispettato quanto previsto dalla L.R. 4/2009 art. 19 comma 7. Nel merito si richiede, visto l'impegno territoriale dell'opera in esame, di rispettare in ogni caso, i territori coperti da boschi, secondo le indicazioni contenute nell'art. 16 comma 5 delle NTA del PPR. Si dovranno invece rispettare le prescrizioni definite per i territori coperti da boschi dal comma 8 del medesimo art. 16.

211. **Aree agricole** : considerato che il progetto in esame interferisce con territori ad uso agricolo si richiede, visto l'impegno territoriale dell'opera in esame, di rispettare in ogni caso quanto indicato in merito dall'art. 20, "aree di elevato interesse agronomico", delle NTA del PPR, prevedendo di conseguenza adeguati e pari recuperi in siti limitrofi alle aree interessate.

212. **Dora Riparia**: Si dovrà porre particolare attenzione alla tutela della fascia fluviale della Dora Riparia, attenendosi alle prescrizioni contenute nelle NTA del PPR all'art. 14 comma 9 lettera a), in particolare tutte le opere che interferiscono con il fiume devono essere oggetto di una progettazione attenta a salvaguardare le caratteristiche paesaggistiche dei luoghi, da attuarsi attraverso opere di elevata qualità architettonica e con l'utilizzo prevalente di tecniche di ingegneria naturalistica.

213. **Impatto paesaggistico**: Nella successiva fase di PD dovrà essere altresì prodotto un dettagliato progetto di mitigazione dell'impatto paesaggistico dell'opera, corredato da documentazione descrittiva grafica, fotografica ante operam e corrispondente post operam (fotoinserimenti) aggiornato con le soluzioni adottate ad ottemperanza delle prescrizioni intervenute nella fase approvativa dal presente PP, con indicazione su adeguata planimetria dei punti di ripresa. Gli interventi di mitigazione dell'intervento, qualora i relativi svincoli e cavalcavia o ingressi e uscite di galleria ovvero terreni di riporto o trinceroni risultino particolarmente visibili, dovranno prevedere l'inserimento di specie arboree o arbustive autoctone scelte sia nella tipologia sia nella disposizione in relazione alle caratteristiche paesaggistiche di ogni singola zona interessata dall'intervento (montana, collinare, vali iva, ecc.). In particolare dovranno essere verificate le zone di interferenza dell'opera in esame e quindi previste opportune opere di mitigazione laddove l'opera comporti un'interferenza visiva con cascine, cappelle, piloni



o altri manufatti di valenza storico-culturale o con lo sfondo paesaggistico esistente, come la piana di Susa od il tracciato in prossimità del Monte Pirchiriano.

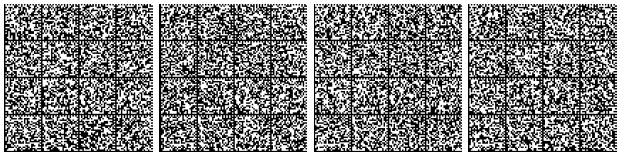
214. **Trincea a cielo aperto a Chiusa S. Michele al di sotto della Sacra di S. Michele**: dovranno essere previste con il PD opportune mitigazioni visive attraverso l'uso di finiture appropriate quali ad esempio l'utilizzo di cementi colorati in pasta e l'inserimento di barriere boschive con elementi vegetazionali autoctoni disposti "a gruppo". Per tali interventi di mitigazione dovranno essere prodotti specifici elaborati progettuali comprensivi di fotoinserimenti di dettaglio come anche dai punti di vista già individuati per l'illustrazione del PP in variante in esame.

215. **Piano di Monitoraggio**: con il PD dovrà essere redatto uno specifico Piano di Monitoraggio dedicato alla verifica in continuo degli impatti prodotti sul patrimonio culturale interessato dai cantieri e dalla medesima infrastruttura in esame, tale da consentire con immediatezza, tramite procedure preliminarmente definite, l'individuazione di criticità e quindi la progettazione e realizzazione delle necessarie varianti e mitigazioni.

216. **Mitigazioni**: nella successiva fase di PD dovranno altresì essere illustrati e valutati, anche mediante adeguati fotoinserimenti ed in modo dettagliato, se e quali opere di mitigazione (in particolare arboreo arbusti ve) siano previste per le aree di carico/scarico, stazioni di trattamento, depositi inerti, aree di ricovero o di sosta dei mezzi, in particolare pesanti, ecc., che abbiano rilevanza nell'alterazione dell'aspetto paesaggistico dei luoghi, in particolare sul lungo periodo.

217. **Cunicolo esplorativo de La Maddalena**: relativamente al cantiere e alla sistemazione definitiva dell'Imbocco del Cunicolo esplorativo de "La Maddalena" si confermano le prescrizioni a suo tempo già esplicitate per il relativo PD con il parere del Ministro per i Beni e le Attività Culturali n°DG/PBAAC/34.19.04/24805/2010 del 19/08/2010 e recepite nella Deliberazione del CIPE n. 86/2010 del 18/11/2010.

218. **Mitigazioni vegetali** : tutte le opere di mitigazione vegetale e di eventuale reimpianto delle piante recuperate dai siti dell'infrastruttura in esame e di cantiere previste nel PP dovranno essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici ed agronomi e con l'obbligo di una verifica continua dell'attecchimento e vigore delle essenze piantate. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno immediatamente sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica. Si intende che le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate immediatamente con l'impianto dei cantieri, se non prima se tecnicamente possibile.



219. **Ripristino aree** : tutte le aree agricole temporaneamente occupate dai cantieri relativi all'intervento in argomento, come anche le piste di servizio, dovranno essere riportate al termine dei lavori ai caratteri morfologici e vegetazionali originari.

220. **Ripristino aree** : entro sei mesi dalla prevista dismissione di ogni singola area di cantiere sarà presentato per l'approvazione alla DG PBAA e alle Soprintendenze di settore competenti un progetto esecutivo aggiornato relativo alla sistemazione definitiva dell'area occupata.

221. **Prescrizioni in corso d'opera**: in corso d'opera le Soprintendenze di settore competenti potranno impartire ulteriori e maggiori prescrizioni per rutti gli interventi corollari al progetto non dettagliatamente illustrati nella documentazione presentata. Per quanto sopra LTF avrà cura di comunicare con congruo anticipo l'inizio di tutti i lavori, compresi gli impianti di cantiere, alle competenti Soprintendenze di settore e alla DG PBAAs.

222. **Prescrizioni in corso d'opera**: tutte le suddette prescrizioni dovranno essere ottemperate da LTF con la redazione del PD, se non diversamente specificato nelle suddette prescrizioni dal n° 1 al n° 30 da presentarsi prima dell'inizio delle opere (compresi i cantieri) e i relativi elaborati progettuali di recepimento andranno sottoposti alla verifica di ottemperanza da parte di DG PBAA e delle Soprintendenze di settore.

RACCOMANDAZIONI – PARTE 2^{A}

1. **Certificazione Ambientale** : qualora non previsto, venga inserito nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura possegga 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 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere.

2. **Ripristino della vegetazione** : il progetto definitivo preveda, per quanto riguarda, 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.).

3. **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.

4. **Monitoraggio ambientale** : avvalersi, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni.

5. **"Parco fluviale della Dora "** : in assenza di informazioni di maggior dettaglio sul progetto, finalizzarlo 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; finalizzare 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.

11A15018

Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale„ n. 181 del 6 agosto 2015 - Serie generale

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Giovedì, 6 agosto 2015** **SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI**

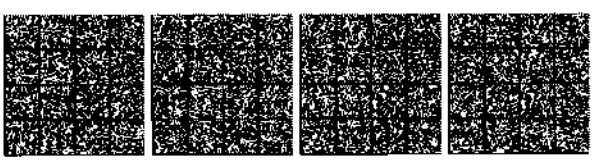
DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 1027 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

N. 45

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 20 febbraio 2015.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Nuova linea ferroviaria Torino - Lione (NLTL) - Sezione internazionale: Parte comune italo-francese - Sezione transfrontaliera: Parte in territorio italiano - CUP C11J05000030001. Approvazione progetto definitivo. (Delibera n. 19/2015).



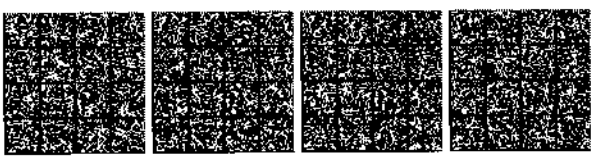
SOMMARIO

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 20 febbraio 2015.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Nuova linea ferroviaria Torino - Lione (NLTL) - Sezione internazionale: Parte comune italo-francese - Sezione transfrontaliera: Parte in territorio italiano - CUP C11J05000030001. Approvazione progetto definitivo. (Delibera n. 19/2015). (15A06011) . . . . . *Pag.* 1

ALLEGATO 1 . . . . . » 13



DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 20 febbraio 2015.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Nuova linea ferroviaria Torino - Lione (NLTL) - Sezione internazionale: Parte comune italo-francese - Sezione transfrontaliera: Parte in territorio italiano - CUP C11J05000030001. Approvazione progetto definitivo. (Delibera n. 19/2015).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE, e visto il Regolamento (UE) n. 1316 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, siano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e s.m.i.;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001;

Vista la legge 27 settembre 2002, n. 228, concernente la "ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino – Lione, fatto a Torino il 29 gennaio 2001";

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione" che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (da ora in avanti "CUP");

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" (da ora in avanti "codice dei contratti pubblici"), e s.m.i., e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "Struttura tecnica di missione" alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la "Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la legge 24 dicembre 2012 n. 228 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2013)" che all'art. 1, comma 208, per il finanziamento di studi, progetti, attività e lavori preliminari nonché lavori definitivi della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione ha autorizzato la spesa di 60 milioni di euro per l'anno 2013, di 100 milioni di euro per l'anno 2014, di 680 milioni di euro per l'anno 2015 e 150 milioni per ciascuno degli anni dal 2016 al 2029.

Visto l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, che individua le modalità di monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-*bis* e 176, comma 3, lettera *e)*, del citato decreto legislativo n. 163/2006;

Vista la legge 23 dicembre 2014, n. 190, "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2015)", e vista in particolare la "Tabella E Importi da iscrivere in bilancio in relazione alle autorizzazioni di spesa recate da leggi pluriennali, con evidenziazione dei rifinanziamenti, delle riduzioni e delle rimodulazioni", che riporta le risorse disponibili a valere sulla legge di stabilità n. 228/2012, art. 1, comma 208: "Nuova linea ferroviaria Torino - Lione (Set.11), interventi nel settore dei trasporti (2.5 - CAP. 7532)", al netto dei residui;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*G.U.* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che include all'allegato 1 nell'ambito del "Corridoio plurimodale padano – sistemi ferroviari" la infrastruttura "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino - Trieste)";

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*G.U.* n. 87/2003, errata corrige in *G.U.* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*G.U.* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*G.U.* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei e informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 86 (*G.U.* n. 79/2011, errata corrige in *G.U.* n. 236/2012), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo del Cunicolo esplorativo de La Maddalena quale opera propedeutica alla realizzazione della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione;

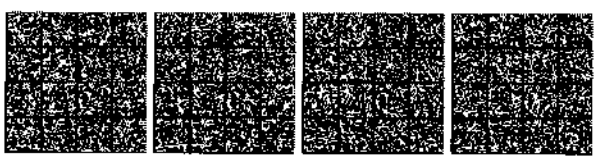
Vista la delibera 3 agosto 2011, n. 57 (*G.U.* n. 272/2011) con la quale questo Comitato ha approvato, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare del "Nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione – Sezione internazionale – Parte comune italo-francese – Tratta in territorio italiano", con un limite di spesa di 4.563,5 e ha individuato, nell'ambito del medesimo limite di spesa, un importo del di 41,5 milioni di euro per opere compensative atte a favorire l'inserimento territoriale della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione;

Vista la delibera 20 gennaio 2012, n. 6, (*G.U.* n. 88/2012), con la quale questo Comitato ha ridotto l'assegnazione di 12 milioni di euro per il Cunicolo esplorativo de La Maddalena a carico del Fondo infrastrutture di cui all'art. 6-*quinquies* della legge 6 agosto 2008, n. 133, che ha convertito,con modificazioni, il decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, e assegnato al medesimo intervento lo stesso importo a carico del Fondo sviluppo e coesione di cui all'art. 33, comma 3, della legge 12 novembre 2011, n. 183, per la relativa copertura finanziaria;

Vista la delibera 23 marzo 2012, n. 23 (*G.U.* n. 196/2012), con la quale questo Comitato:

ha assegnato per le opere e misure compensative atte a favorire l'inserimento territoriale della "Nuova linea ferroviaria Torino - Lione" euro 10.000.000 a valere sulle risorse recate dall'art. 32, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, secondo la seguente articolazione temporale: 2 milioni per il 2013, 5 milioni per il 2014 e 3 milioni per il 2015, disponendo che entro 120 giorni dalla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica italiana della delibera, l'Osservatorio sulla Torino - Lione, istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, d'intesa con la Regione Piemonte e la Provincia di Torino, sentiti gli enti locali, trasmettesse al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le proposte relative alle misure compensative strettamente correlate alla funzionalità dell'opera da finanziare con la assegnazione di cui sopra nel quadro delle misure emerse sul territorio per preparare e accompagnare l'inserimento della nuova linea;

ha disposto che la Società LTF Lyon Turin Ferroviaire s.a.s (da ora in avanti anche "LTF") dovesse preliminarmente sviluppare, ai fini della relativa realizzazione, la progettazione definitiva della prima fase funzionale dal confine di Stato a Susa/Bussoleno (raccordo con la linea storica) della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione, compatibilmente con il tracciato approvato con il progetto preliminare;



Viste le delibere 26 ottobre 2012 n. 97 (*G.U.* 89/2013), 18 febbraio 2013, n. 8 (*G.U.* 129/2013) e, da ultimo, la delibera 31 maggio 2013, n. 29 (*G.U.* n. 227/2013), con la quale questo Comitato:

ha rimodulato l'articolazione temporale dei 10 milioni di euro assegnati, con delibera n. 23/2012 a valere sulle risorse recate dall'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011, per la realizzazione delle opere e misure compensative atte a favorire l'inserimento territoriale della "Nuova linea ferroviaria Torino - Lione": 2 milioni di euro per il 2013 e 8 milioni di euro per il 2014;

ha individuato il costo complessivo delle succitate opere nell'importo di 10.101.019 euro, di cui 101.019 euro a carico della Provincia di Torino e ha identificato la Regione Piemonte quale soggetto aggiudicatore delle medesime opere, individuate nell'elenco riportato nell'allegato 1 della medesima delibera;

con riferimento alla Nuova linea ferroviaria Torino - Lione – Sezione internazionale – Parte comune italo-francese – Tratta in territorio italiano, ha confermato il limite di spesa dell'intervento fissato in 4.563,5 milioni di euro con la delibera n. 57/2011 e ha stabilito che in sede di presentazione del progetto definitivo della prima fase funzionale dal confine di Stato a Susa/Bussoleno (raccordo con la linea storica) della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione, come previsto al punto 2.1 della delibera n. 23/2012, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti indicasse le voci del quadro economico ridotte, al fine di assorbire il maggior costo delle opere compensative pari a 730.938 euro;

Vista la delibera 17 dicembre 2013, n. 91 (*G.U.* n. 115/2014), con la quale questo Comitato:

ha disposto che, in luogo della Regione Piemonte come previsto nella delibera n. 29/2013, i soggetti aggiudicatori delle opere e misure compensative "di priorità 1", atte a favorire l'inserimento territoriale della "Nuova linea ferroviaria Torino - Lione", fossero individuati come rappresentato nell'elenco allegato alla delibera stessa;

ha aggiornato il costo complessivo delle succitate opere in 13.741.019 euro, di cui 10.000.000 euro a valere sulle risorse statali di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011 assegnate con delibera n. 23/2012, 101.019 euro a carico della Provincia di Torino, 3.600.000 euro a carico delle risorse POR della Regione Piemonte e 40.000 euro a carico di risorse del Comune di Susa;

ha disposto che l'assegnazione del succitato importo di 10.000.000 euro fosse ripartita per 6.100.000 euro alla Regione Piemonte e 3.900.000 euro al Comune di Susa;

ha disposto che, con riferimento alla Nuova linea ferroviaria Torino - Lione – Sezione internazionale – Parte comune italo-francese – Tratta in territorio italiano, in sede di presentazione del progetto definitivo della prima fase funzionale dal confine di Stato a Susa/Bussoleno (raccordo con la linea storica), di cui al punto 2.1 della delibera n. 23/2012, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti indicasse le voci del quadro economico ridotte, al fine di assorbire il maggior costo delle opere compensative, pari a 4.370.938 euro.

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole riguardo al Programma delle infrastrutture strategiche di cui all'11° Allegato infrastrutture alla nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella tabella 0 "Programma infrastrutture strategiche", l'infrastruttura "Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione", che comprende l'intervento "Tunnel ferroviario del Frejus (parte e lato Italia)";

Vista la delibera 28 gennaio 2015, n. 15, in corso di formalizzazione, con la quale questo Comitato, in attuazione del sopra citato decreto-legge n. 90/2014, art. 36, comma 3, ha aggiornato le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45 (*G.U.* n. 234/2011, errata corrige *G.U.* n. 281/2011);

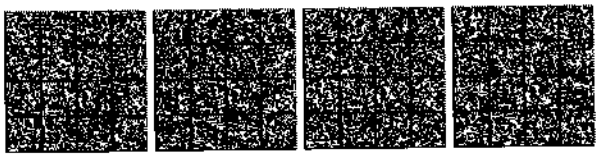
Vista la nota 31 dicembre 2014, n. 51619, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la documentazione istruttoria concernente il progetto definitivo del "Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione - Parte comune italo-francese - Sezione transfrontaliera – Parte italiana 1^ fase";

Vista la nota 13 febbraio 2015, n. 5731, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato – tra l'altro – dell'argomento di cui sopra;

Vista la nota 17 febbraio 2015, n. 6348, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito chiarimenti in merito alla proposta medesima;

Vista la nota 18 febbraio 2015, n. 6584, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso ulteriore documentazione istruttoria;

Considerato che in data 11 settembre 2012 il Prefetto di Torino e il Presidente di LTF hanno sottoscritto un "Protocollo di intesa ai fini della prevenzione dei tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata", relativo al Cunicolo esplorativo de La Maddalena, di cui alla sopra menzionata delibera n. 86/2010;



Considerato che in data 8 agosto 2014 è stato sottoscritto il contratto di programma 2012-2016 – parte investimenti tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A. che, nella Tabella C Partecipazioni societarie (investimenti realizzati tramite società di scopo), include l'intervento Nuova linea ferroviaria Torino – Lione (interventi prioritari – quota Italia), e che è in corso l'*iter* di approvazione del contratto medesimo ai sensi del citato art. 1, comma 10, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito dalla legge 11 novembre 2014, n. 164;

Considerato che con nota assunta al protocollo del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) 18 febbraio 2015, n. 779, il Capo della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito chiarimenti in merito al costo della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione;

Preso atto dei risultati dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che, con riferimento al cantiere del cunicolo esplorativo de La Maddalena, di cui alla delibera di questo Comitato n. 86/2010, la Commissione intergovernativa italo-francese (CIG), nella riunione del 6 luglio 2011, ha preso atto del positivo avvio dei lavori;

che, con delibera n. 57/2011, questo Comitato ha approvato il progetto preliminare del "Nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione – Sezione internazionale – Parte comune italo-francese – Tratta in territorio italiano" dal confine di Stato fino a Chiusa San Michele;

che quindi, con riferimento allo stato attuale delle progettazioni e dei lavori, in Italia sono in corso i lavori del Cunicolo esplorativo de La Maddalena, con 1 km circa di scavo effettuato, ed è stato approvato il progetto preliminare della tratta in territorio italiano della Parte comune italo-francese, mentre in Francia è stato approvato il progetto preliminare della tratta francese della "Parte comune italo-francese" e sono stati completati tre cunicoli esplorativi (discenderie di Saint Martin la Porte, La Praz e Modane) e;

che, in data 30 gennaio 2012, è stato sottoscritto l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese (da ora in avanti "Accordo") per la realizzazione e l'esercizio della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione;

che all'art. 4 l'Accordo prevede la realizzazione per fasi funzionali della "Parte comune italo-francese della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione" (che si estende dai dintorni di Montmèllan in Francia a Chiusa di San Michele in Italia) e individua una prima fase funzionale (oggetto dell'Accordo medesimo) nella "Sezione transfrontaliera", compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa/Bussoleno in Italia;

che la predetta "Sezione transfrontaliera" si interconnette con la linea storica in territorio italiano a Bussoleno, invece che a Chiusa San Michele come previsto nella delibera n. 57/2011;

che l'Accordo individua la figura del "Promotore pubblico", ente aggiudicatore ai sensi della direttiva 2004/17CE del 31 marzo 2004, quale responsabile unico della conclusione e del monitoraggio dell'esecuzione dei contratti, richiesti dalla progettazione, dalla realizzazione e dall'esercizio della Sezione transfrontaliera (art. 6);

che per il finanziamento della Sezione transfrontaliera (prima fase della Parte comune italo-francese) l'Accordo (art. 18) prevede che:

sottratto il contributo europeo e la parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, la chiave di ripartizione dei costi è del 57,9 per cento a carico dell'Italia e del 42,1 per cento a carico della Francia, nei limiti del costo stimato sulla base del progetto definitivo certificato da un soggetto terzo esterno,

oltre questo importo certificato, eventuali ulteriori costi sono ripartiti al 50 per cento tra Italia e Francia,

a detto criterio di ripartizione fanno eccezione i costi per le acquisizioni fondiarie, le interferenze e le misure di accompagnamento che sono a carico di ogni Stato in funzione del territorio sul quale le stesse si trovano;

che, in base allo stesso Accordo (art. 16), per il finanziamento delle fasi successive, ogni Stato finanzierà, con il contributo dell'Unione europea, le infrastrutture situate sul proprio territorio;

che, con la legge 23 aprile 2014, n. 71, è stato ratificato l'Accordo del 30 gennaio 2012;

che la Nuova linea ferroviaria Torino - Lione si estende da Lione al nodo ferroviario di Torino;

che la Nuova linea ferroviaria Torino - Lione, anche ai fini della realizzazione, comprende le seguenti sezioni:

Sezione internazionale: insieme delle opere, degli impianti e delle attrezzature ferroviari tra Saint-Didier de la Tour in Francia e il nodo ferroviario di Torino in Italia, costituito da tre parti:

Parte francese, dai dintorni di Saint-Didier de la Tour ai dintorni di Montméllian;

Parte comune italo-francese dai dintorni di Montméllian in Francia a quelli di Chiusa San Michele in Italia;

Parte italiana dai dintorni di Chiusa San Michele al nodo di Torino;

nell'ambito della Sezione internazionale, la Parte comune italo-francese è costituita da:

una sezione in Francia di lunghezza di 33 km, attraverso il massiccio di Belledonne comprendente i tunnel a due canne di Belledonne e di Glandon;

un tunnel di base a due canne di circa 57 km da Saint-Jean-de-Maurienne in Francia a Susa/Bussoleno in Italia;

una sezione all'aperto di circa 3 km in territorio italiano nella piana di Susa;

un tunnel a due canne di circa 19,5 km in territorio italiano tra Susa e Chiusa San Michele (tunnel dell'Orsiera);

le opere di raccordo alla linea storica in Francia e in Italia;

le opere connesse necessarie all'esercizio ferroviario (stazioni, impianti elettrici, ecc.) in Francia e in Italia;

nell'ambito della Parte comune italo-francese, la Sezione transfrontaliera è compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne (stazione compresa) in Francia e Susa/Bussoleno (stazione internazionale di Susa compresa) in Italia;

che, sinteticamente, la Sezione transfrontaliera, la cui realizzazione costituisce la prima fase dell'Accordo del 2012, comprende:

il rifacimento della stazione di Saint Jean de Maurienne in Francia;

il succitato tunnel di base transfrontaliero;

l'attraversamento della piana di Susa;

la nuova stazione internazionale di Susa;

il tunnel di interconnessione e le opere all'aperto per la interconnessione con la linea storica Torino-Modane a monte della stazione di Bussoleno;

che il progetto definitivo della "Tratta in territorio italiano" compresa nella Sezione transfrontaliera, di cui viene richiesta l'approvazione, è costituito da:

la Galleria di base, dal confine di stato all'imbocco di Susa (imbocco *est)*, costituita da due gallerie a binario unico con interasse variabile di 30/80 m, per una lunghezza di 12,53 km;

le porzioni in territorio italiano della galleria di ventilazione della Val Clarea e del rivestimento, finiture e all'attrezzaggio necessari a trasformare in una vera e propria discenderia il cunicolo esplorativo de La Maddalena;

il Nodo di Susa, comprendente un tratto di linea all'aperto di circa 2,6 km, la Stazione internazionale di Susa, il ponte sulla Dora Riparia, l'Area tecnica e l'Area di sicurezza, una deviazione della linea ferroviaria storica Susa – Bussoleno – Torino e corpi stradali e opere d'arte relative delle deviazioni della Autostrada A32, della S.S. n. 25, della S.P. n. 24 e della viabilità locale;

la Galleria per l'interconnessione con la linea storica Torino Modane, di lunghezza di 2,1 km, con le opere all'uscita del tunnel, compresi due ponti sulla Dora Riparia;

l'interconnessione con la linea storica Torino Modane all'entrata della Stazione di Bussoleno;

svincolo di Chiomonte e opere connesse;

che la realizzazione della prima fase – la Sezione transfrontaliera – della Sezione internazionale della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione consente di conseguire:

la funzionalità ferroviaria della Galleria di base mediante le due interconnessioni di Saint-Jean de Maurienne in territorio francese e di Bussoleno in territorio italiano;

l'utilizzo dello scalo di Bussoleno per lo scambio delle merci e per l'interscambio del materiale rotabile tra la Nuova linea ferroviaria Torino - Lione e la linea storica Torino - Modane;

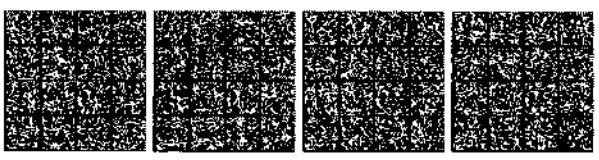
l'interscambio di passeggeri, tramite la stazione internazionale di Susa, tra la Nuova linea ferroviaria Torino - Lione e la linea storica Susa – Bussoleno - Torino e, tramite la stazione di Bussoleno, tra la Nuova linea ferroviaria Torino - Lione e linea storica Torino - Modane;

l'utilizzo della Stazione internazionale di Susa come polo di interscambio tra modalità veloce e modalità lenta e tra modalità ferro/gomma e altre modalità;

che la procedura autorizzativa del progetto definitivo in esame è stata avviata dal soggetto aggiudicatore in data 12 aprile 2013, con la trasmissione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle Amministrazioni e Enti interessati della documentazione progettuale comprensiva dello studio di impatto ambientale (SIA) e che, separatamente, il 17 dicembre 2013, sono stati trasmessi agli stessi soggetti i progetti definitivi dell'Autoporto della Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus per Azioni (SITAF S.p.A.) e del Centro di Guida sicura della società Consepi S.p.A.;

che il soggetto aggiudicatore ha reso pubblico:

l'avvio del procedimento finalizzato alla pronuncia di compatibilità ambientale e alla dichiarazione di pubblica utilità relativo al progetto ferroviario mediante pubblicazione di avviso in data 15 aprile 2013 sui quotidiani La Stampa edizione Torino e La Repubblica;



l'avvio del procedimento finalizzato alla pronuncia di compatibilità ambientale e alla dichiarazione di pubblica utilità relativo ai progetti del Centro di Guida sicura e dell'Autoporto SITAF, mediante pubblicazione di avviso in data 17 dicembre 2013 sui quotidiani La Stampa edizione Torino e La Repubblica;

che in sede di istruttoria la Regione Piemonte in data 12 luglio 2013 e 11 aprile 2014 ha richiesto integrazioni progettuali;

che in data 6 marzo 2014 la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS (da ora in avanti anche "CTVIA") ha sollecitato a LTF la trasmissione delle integrazioni progettuali richieste dalla Regione Piemonte;

che le integrazioni progettuali sono state acquisite dalla Regione in data 17 giugno 2014;

che il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso con nota 2 dicembre 2014, n. 30262, il proprio parere favorevole con prescrizioni sul progetto definitivo della Nuova linea ferroviaria Torino – Lione, esprimendo altresì parere favorevole sui lotti 1 e 2 dei lavori di ristrutturazione di parte del complesso della Caserma Henry, da destinare a punto informativo a Susa;

che la Regione Piemonte ha espresso parere favorevole in data 29 settembre 2014, deliberando con atto n. 12-358, vincolando "l'intesa sulla localizzazione dell'intervento Pista di Guida sicura, allo stato localizzato in Comune di Avigliana, ... allo sviluppo, prima dell'avvio delle fasi esecutive, delle alternative progettuali dettagliate nella premessa ...";

che la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con parere n. 1674 del 12 dicembre 2014, nel presupposto che trovino conferma gli esiti del progetto del Cunicolo esplorativo de La Maddalena, opera propedeutica alla realizzazione del tunnel di base, si è espressa favorevolmente, con prescrizioni:

sulla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi della direttiva UE 337/85 e s.m.i. e del decreto legislativo n. 163/2006, articoli 167 e 182 e seguenti, relativamente alle parti variate rispetto al progetto preliminare approvato con la delibera n. 57/2011, con eccezione del Centro di Guida sicura localizzato ad Avigliana e dello svincolo di Chiomonte, nell'ipotesi di realizzare quest'ultimo in via definitiva e di aprirlo al traffico ordinario;

sulla procedura di verifica di ottemperanza *ex* art. 166, comma 3, e art. 185, comma 4 e 5, del decreto legislativo n. 163/2006;

sulla verifica di compatibilità ambientale relativa ai progetti definitivi dell'Autoporto della Società SITAF S.p.A.;

che, in particolare, in fase di cantiere le rampe dello svincolo di Chiomonte saranno utilizzate per il carreggio dei materiali estratti dallo scavo del tunnel di base; in fase definitiva o di esercizio lo svincolo consentirebbe un accesso alla centrale di ventilazione de La Maddalena e si integrerebbe con la viabilità ordinaria. La Commissione VIA-VAS specifica che il parere sfavorevole di compatibilità ambientale si limita alla fase definitiva e di apertura al traffico ordinario, per le forti criticità relative alla normativa vigente in materia di sicurezza e alla carenza dell'inserimento paesaggistico;

che il progetto definitivo è corredato dalla relazione del progettista, che ne attesta – ad esclusione degli interventi in variante da approvare ai sensi dell'art. 167, comma 5, del codice dei contratti pubblici – la rispondenza al progetto preliminare e alle prescrizioni impartite in sede di approvazione dello stesso;

che il progetto definitivo è corredato della documentazione sul piano degli espropri e della documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto, esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

sotto l'aspetto attuativo:

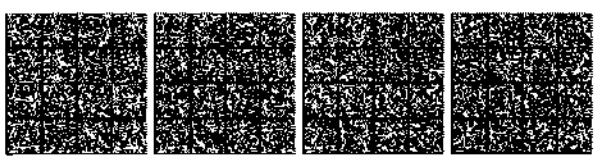
che il Soggetto aggiudicatore dell'intervento è LTF Lyon Turin Ferroviaire s.a.s.;

che sulla base della decisione presa dalla Commissione intergovernativa nel dicembre 2011, il progetto definitivo prevede la seguente modalità di affidamento:

realizzazione delle opere civili mediante almeno due contratti di lavori classici (uno in Francia e uno in Italia);

installazione degli impianti mediante un contratto unico di progettazione e costruzione;

che il cronoprogramma considera l'inizio delle attività (T0) all'affidamento dei lavori, che il periodo di tempo tra l'affidamento dei lavori e l'entrata in esercizio è di 10 anni e che sono previsti due anni per attività precedenti l'affidamento;



che il cronoprogramma di spesa indicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in cifra arrotondata è il seguente:

anno	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
impegni	94,2	168,4	221,5	294,6	250,3	270,3	174,4	174,3	174,3	223,8	291,3	243,6	52,8
contabilizzazioni	94,2	262,6	484,1	778,7	1.029,0	1.299,3	1.473,7	1.648,0	1.822,3	2.046,1	2.337,4	2.581,0	2.633,8

sotto l'aspetto finanziario:

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riferisce che il costo della Sezione transfrontaliera aggiornato è pari a 8.601,3 milioni di euro;

che il suddetto costo potrà subire variazioni in funzione del costo certificato del progetto definitivo della tratta in territorio francese;

che il limite di spesa del progetto definitivo della Tratta in territorio italiano della Sezione transfrontaliera è pari a 2.633,6 milioni di euro;

che l'articolazione del suddetto importo è la seguente:

voci di costo	importi in euro valuta gennaio 2012
esecuzione lavori	1.851.322.665
risoluzione interferenza con TERNA HVDC	25.064.054
risoluzione interferenze con altri enti	39.570.090
costi sicurezza ai sensi della norma L 183/2011	230.000.000
totale lavori	2.145.956.809
oneri sicurezza diretti e indiretti	58.968.048
totale attuazione piani di sicurezza	58.968.048
lavori in economia	1.438.400
indagini	9.882.704
imprevisti per lavori	204.626.710
imprevisti per costo Promotore pubblico	3.998.989
acquisizione aree e immobili	79.197.732
spese tecniche	48.559.367
attività di consulenza o di supporto a cura di LTF	14.466.600
piani di monitoraggio ambientale	24.905.911
spese per pubblicità e opere artistiche	2.840.000
spese per accertamenti di laboratorio e verifiche previste dal CSA e collaudi	12.869.758
totale somme a disposizione	402.786.171
totale quadro economico	2.607.711.029
valorizzazione delle prescrizioni	25.879.971
limite di spesa del progetto definitivo	2.633.591.000

che il limite di spesa sopra riportato include 230 milioni di euro per costi della sicurezza ai sensi della legge n. 183/2011, di cui 30 milioni di euro per i maggiori costi per l'attuazione delle misure di sicurezza nel cantiere di Chiomonte, già in esecuzione, e 200 milioni di euro per le misure di sicurezza nel futuro cantiere di Susa;

che il richiamato limite di spesa include altresì, all'interno dell'importo per l'esecuzione dei lavori, un importo di euro 32.129.919 per opere e misure compensative;

che il progetto definitivo in esame include i costi relativi al rivestimento, alle finiture e all'attrezzaggio necessari a trasformare in una vera e propria discenderia il cunicolo esplorativo de La Maddalena, il cui progetto definitivo è stato approvato da questo Comitato con delibera n. 86/2010;

che al lordo del contributo della UE, la quota italiana a valori correnti (calcolata al tasso dell'1,5 per cento) della tratta in territorio italiano è pari a 1.823 milioni di euro;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riferisce sugli importi della copertura finanziaria della Sezione transfrontaliera, in assenza di contributo europeo e con contributo europeo pari al valore massimo del 40 per cento del costo, importi che di seguito si riportano con indicazione delle rispettive quote nazionali:

Sezione transfrontaliera

A. ipotesi ripartizione costo senza contributo UE

voce	importo	quota UE	%	quota Italia	%	% su residuo al netto UE	quota Francia	%	% su residuo al netto UE
costo opere in territorio italiano	2.633.600.000	0		1.597.000.000	60,6%		1.036.000.000	39,3%	
costo opere in territorio francese	5.968.400.000	0		3.390.000.000	56,8%		2.579.000.000	43,2%	
costo Sezione transfontaliera	8.602.000.000	0		4.987.000.000	58,0%		3.615.000.000	42,0%	

B. ipotesi ripartizione costo con contributo UE 40%

voce	importo	quota UE	%	quota Italia	%	% su residuo al netto UE	quota Francia	%	% su residuo al netto UE
costo opere in territorio italiano	2.633.600.000	1.053.440.000	40,0%	958.000.000	36,4%	60,6%	622.000.000	23,6%	39,4%
costo opere in territorio francese	5.968.400.000	2.387.360.000	40,0%	2.034.000.000	34,1%	56,8%	1.547.000.000	25,9%	43,2%
costo Sezione transfontaliera	8.602.000.000	3.440.800.000	40,0%	2.992.000.000	34,8%	58,0%	2.169.000.000	25,2%	42,0%

che, con riferimento alle fonti di copertura a carico dell'Italia, il contratto di programma 2012-2016 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A. indica risorse disponibili pari a 3.275 milioni di euro e che una parte delle suddette risorse è riferita ad opere già finanziate e realizzate che non fanno parte del progetto definitivo in esame;

che, quindi, le risorse effettivamente disponibili per l'opera sono quelle che risultano dalla legge n. 190/2014 (LS 2015) (risorse residue di cui all'art. 1, comma 208, della legge n. 228/2012 - LS 2013), che ammontano a 2.564.758.613 euro;

che dette risorse risultano sufficienti alla copertura finanziaria integrale della quota a carico dell'Italia per il progetto in approvazione;

che, in relazione a quanto previsto al punto 2.2 della delibera n. 91/2013, il Ministero istruttore con nota 19 febbraio 2015, n. 1235, ha comunicato che il maggior costo di 4.370.938 euro delle opere compensative rispetto al costo deliberato da questo Comitato con delibera n. 57/2011, viene assorbito riducendo di pari importo la voce del quadro economico del progetto preliminare relativa agli imprevisti;

Considerato che con nota 19 febbraio 2015, n. 1235, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riporta l'esito delle interlocuzioni tra lo stesso Ministero e il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo in merito all'accoglimento di alcune prescrizioni impartite da quest'ultimo Ministero e fornisce ulteriori chiarimenti in merito alla proposta;

Considerato che le prescrizioni di cui al punto 1.3 della delibera n. 57/2011 risultano ottemperate o superate in quanto:

la ripartizione dei costi della Sezione transfrontaliera è stata stabilita nell'art. 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012;

il nuovo contratto di programma 2012-2016 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., sottoscritto l'8 agosto 2014, prevede – a differenza del precedente contratto 2007-2011 – all'art. 4, comma 1, lettera *c)*, che il dossier di valutazione debba essere elaborato e trasmesso dal Gestore dell'infrastruttura al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti limitatamente ai progetti di potenziamento e sviluppo di cui alla "tabella A04 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete convenzionale/Alta capacità" del contratto medesimo, tabella che non include la Nuova linea ferroviaria Torino - Lione;

Considerato che sulla base di quanto riportato all'alinea precedente risulta superata anche la prescrizione di cui al punto 2.2 della delibera n. 23/2012;

Considerato che la prescrizione di cui al punto 2.1 della delibera n. 23/2012 risulta ottemperata con la proposta di approvazione all'esame;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Considerato che, pur se la tratta in territorio italiano della Sezione transfrontaliera oggetto della presente deliberazione costituisce uno stralcio non funzionale della Sezione transfrontaliera della Nuova linea ferroviaria Torino – Lione, la approvazione del relativo progetto definitivo costituisce atto propedeutico ai fini della certificazione del costo del progetto definitivo della intera Sezione transfrontaliera ai sensi dell'art. 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, nonché ai fini della richiesta di contributo da parte della Unione europea (UE), senza peraltro consentire l'avvio dei lavori definitivi della Parte comune italo francese, che resta infatti subordinato alla approvazione di un protocollo addizionale all'Accordo del 29 gennaio 2001 e che dovrà tenere conto in particolare della partecipazione definitiva dell'UE al progetto (art. 1 dell'Accordo del 30 gennaio 2012);

Vista la nota 20 febbraio 2015, n. 839, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

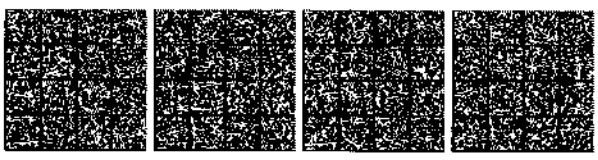
Acquisita in seduta l'intesa del Ministero dell'economia e delle finanze;

Delibera:

1. *Approvazione progetto definitivo.*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., sono approvate, con le prescrizioni di cui al successivo punto 1.7, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, le seguenti parti del il progetto definitivo della "Nuova linea ferroviaria Torino - Lione – Sezione internazionale – Parte comune italo francese – Sezione transfrontaliera: tratta in territorio italiano":

la galleria di base dal confine di Stato fino all'imbocco di Susa;



le opere connesse alla Area di sicurezza Clarea situate in territorio italiano, comprensive della porzione in territorio italiano della galleria di ventilazione della Val Clarea e rivestimento, finiture e attrezzaggio necessari a trasformare in una vera e propria discenderia il cunicolo esplorativo de La Maddalena;

1.2 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., sono approvate, – con le prescrizioni di cui al successivo punto 1.7, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, le seguenti parti del progetto definitivo della "Nuova linea ferroviaria Torino - Lione – Sezione internazionale – Parte comune italo francese – Sezione transfrontaliera: tratta in territorio italiano":

tratta della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione nella piana di Susa, incluso il ponte sulla Dora Riparia (facente parte del nodo di Susa);

tunnel e linea di interconnessione con le Linee storiche Torino/Modane e Susa/Bussoleno, compresi i due ponti di attraversamento del fiume Dora Riparia a Bussoleno;

Area tecnica e di sicurezza di Susa e relativa viabilità connessa (facente parte del nodo di Susa);

Stazione internazionale di Susa (facente parte del nodo di Susa);

Cavidotto 132 kV lungo la S.P. 210 e in destra idrografica del fiume Cenischia;

Modifiche alle centrali di ventilazione e ai piazzali esterni di Clarea e Maddalena;

Modifiche alla viabilità di collegamento tra Autostrada A32 e viabilità ordinaria e da/verso la sede SITAF e della Polizia stradale;

Utilizzo dei siti di deposito di Torrazza Piemonte e Caprie;

Risoluzione delle interferenze con l'Autoporto di SITAF;

svincolo di Chiomonte in fase di cantiere.

1.3 L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato.

1.4 Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., l'importo di euro 2.633.591.000, al netto di IVA, come sintetizzato nella precedente "presa d'atto", costituisce il limite di spesa dell'intervento di cui ai punti 1.1 e 1.2 ed è comprensivo del limite di spesa comprendente le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera entro le soglie stabilite dallo stesso comma 3.

1.5 La copertura finanziaria dell'intervento di cui ai punti 1.1 e 1.2, per la parte a carico dell'Italia, è imputata a valere sulle risorse di cui all'art. 1, comma 208, della legge n. 228/2012 e successivi rifinanziamenti, riportate al netto dei residui nella tabella E della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015), che indica le risorse disponibili per la "Nuova linea ferroviaria Torino - Lione (Set.11), interventi nel settore dei trasporti (2.5 - CAP. 7532)", e pari a euro 2.564.758.613.

1.6 Gli elaborati di progetto relativi alle interferenze sono allegati alla documentazione istruttoria trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la citata nota 31 dicembre 2014, n. 51619.

Gli elaborati relativi agli espropri, citati nella documentazione istruttoria trasmessa con nota 17 febbraio 2015, n. 6348, sono i seguenti:

PD2-C3A-TS3-1320 Relazione generale espropri e urbanistica;

PD2-C3A-TS3-1321 Relazione sui criteri di conteggio delle indennità e di indicazione dei costi di esproprio;

PD2-C3A-TS3-1320 Relazione metodologica;

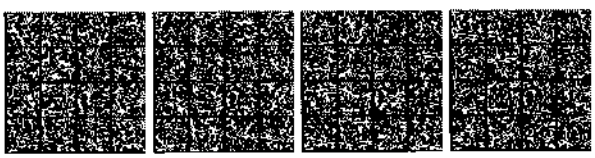
PD2-C3A-TS3-1321 Relazione sulla valutazione dei costi di esproprio;

1.7 Le prescrizioni cui è subordinata l'approvazione del progetto sono riportate nell'allegato 1 alla presente delibera, che forma parte integrante della delibera stessa.

2. *Ulteriori disposizioni.*

2.1 Prima dell'inizio dei lavori, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà verificare l'esito positivo delle attività esplorative nel Cunicolo esplorativo de La Maddalena, in quanto opera propedeutica alla realizzazione della Galleria di base. In caso di esito non positivo, il suddetto Ministero dovrà darne comunicazione a questo Comitato.

2.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmetterà a questo Comitato l'elenco delle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale, articolate tra opere "di priorità 1" e opere "di priorità 2", connesse al progetto definitivo approvato. Il costo delle suddette opere dovrà essere coerente con l'importo di euro 32.129.919 indicato, nella nota 19 febbraio 2015, n. 1235, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quale quota parte dell'importo relativo alla voce "esecuzione dei lavori" del quadro economico del progetto destinata a tali opere.



2.3 L'applicazione del Protocollo di intesa sottoscritto in data 11 settembre 2012 tra LTF e Prefettura di Torino in relazione all'intervento Cunicolo esplorativo de La Maddalena, citato in premesse, dovrà essere estesa all'intervento di cui ai punti 1.1 e 1.2 previo eventuale aggiornamento dello stesso Protocollo in considerazione della normativa nel frattempo sopravvenuta.

2.4 Le spese per garantire il regolare svolgimento dei lavori, ivi inclusa la sicurezza, nelle aree di interesse strategico nazionale individuate per l'installazione del cantieri, ai sensi dell'art. 19 della legge 12 novembre 2011 n. 183 (Legge di stabilità 2012), stimate in 230 milioni di euro, dovranno essere funzionali agli studi, progetti, attività e lavori preliminari e definitivi relativi all'opera.

2.5 All'esito della certificazione dei costi prevista dall'Accordo del 30 gennaio 2012, qualora si vengano a determinare valori diversi rispetto a quelli rappresentati nel progetto definitivo in approvazione sia per la tratta italiana che per l'intera Sezione transfrontaliera, dovrà esserne data comunicazione a questo Comitato. Uguale comunicazione dovrà essere trasmessa al Comitato in caso di variazione del tasso di attualizzazione fino a completa realizzazione dell'opera.

2.6 Conformemente alla prescrizione n. 4 impartita dalla CTVIA, il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) dovrà essere aggiornato e trasmesso unitamente al progetto esecutivo alla CTVIA stessa per le necessarie verifiche prima dell'inizio dei lavori. Dovranno essere ridefinite le volumetrie di scavo con l'esclusione di qualunque conferimento di materiale proveniente dalla Galleria de La Maddalena (cunicolo esplorativo), e dovrà essere aggiornata la cantierizzazione tenendo conto dell'aggiornamento del PUT ai sensi del decreto ministeriale n. 161/2012. Eventuali varianti rilevanti sotto l'aspetto localizzativo ai sensi del Codice dei contratti pubblici, art. 169, comma 3, dovranno essere sottoposte al parere di questo Comitato.

2.7 Ai sensi della prescrizione n. 32, impartita dalla CTVIA, l'approvazione del progetto relativo allo svincolo di Chiomonte, nell'ipotesi di realizzare lo svincolo in via definitiva e di aprirlo al traffico ordinario, è subordinata all'autorizzazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici per le deroghe al decreto ministeriale 5/11/2001 e al decreto ministeriale 19/04/2006 e al decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35.

2.8 Il maggior costo di 4.370.938 euro delle opere compensative rispetto al costo deliberato da questo Comitato con delibera n. 57/2011 viene assorbito riducendo di pari importo la voce del quadro economico del progetto preliminare relativa agli imprevisti.

3. *Disposizione di varianti.*

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, commi 6, 7 e 7bis, del decreto legislativo n. 163/2006, in coerenza col parere n. 1674 del 12 dicembre 2014 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, menzionato in premesse, è disposta la progettazione, in variante:

del "Centro di guida sicura";

dello svincolo di Chiomonte sull'Autostrada A32 in configurazione definitiva, per l'apertura al traffico ordinario.

4. *Clausole finali.*

4.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.

Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato. Resta fermo che la Commissione VIA procederà a effettuare le verifiche ai sensi dell'art. 185 del decreto legislativo n. 163/2006.

4.2 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

4.3 Il soggetto aggiudicatore dell'opera dovrà assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti e modalità con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui al citato art. 1 della legge n. 144/1999.

4.4 Alla data di efficacia della richiamata delibera n. 15/2015, prevista all'art. 36, comma 3, del decreto-legge n. 90/2014, le modalità di controllo dei flussi finanziari saranno adeguate alle previsioni della medesima delibera.

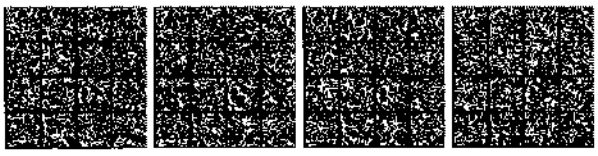
4.5 Ai sensi della richiamata delibera n. 24/2004, il CUP assegnato al progetto in argomento dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante il progetto stesso.

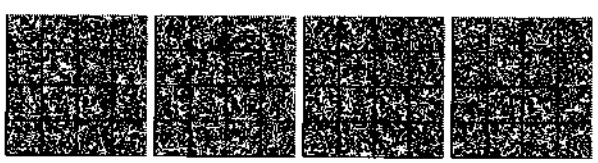
Roma, 20 febbraio 2015

Il Presidente: RENZI

Il segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti l'8 luglio 2015
Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne - prev. n. 2094





ALLEGATO 1

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001).
NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO – LIONE
PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE
SEZIONE TRANSFRONTALIERA - PARTE IN TERRITORIO ITALIANO
CUP C11J05000030001
APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO

PRESCRIZIONI

INDICE

Prescrizioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS (CTVIA)

Prescrizioni relative al Progetto Esecutivo
Prescrizioni nn. 1-3

Prescrizioni relative al Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT)
Prescrizioni nn. 4-15
Amianto: prescrizioni nn. 16-26

Prescrizioni relative al quadro programmatico e progettuale
Prescrizioni nn. 27-40

Prescrizioni relative al quadro ambientale
Ambiente idrico: prescrizioni nn. 41-44
Suolo e sottosuolo: prescrizioni nn. 45-48
Rumore: prescrizione n. 49
Radiazioni non ionizzanti: prescrizione n. 50

Prescrizioni relative al PMA
Prescrizione n. 51
Rischio Amianto: prescrizioni nn. 52-54
Ambiente idrico: prescrizioni nn. 55-57
Rumore: prescrizioni nn. 58-60
Flora e Vegetazione: prescrizione n. 61
In generale: prescrizione n. 62

Prescrizioni relative alle mitigazioni e compensazioni ambientali
Prescrizioni nn. 63-70

Prescrizioni della Regione Piemonte

Imbocchi tunnels
Tutela dei beni paesaggistici: prescrizioni nn. 71-76

Val Clarea
Tutela dei beni paesaggistici: prescrizioni nn. 77-84

Area La Maddalena
Tutela dei beni paesaggistici: prescrizioni nn. 85-87

Piano di gestione ed utilizzo dei materiali di scavo
Prescrizioni nn. 88-93

Siti di deposito dello smarino
Prescrizioni nn. 94-95

Deposito di Torrazza Piemonte
Prescrizione n. 96
Tutela dei beni paesaggistici: prescrizione n. 97

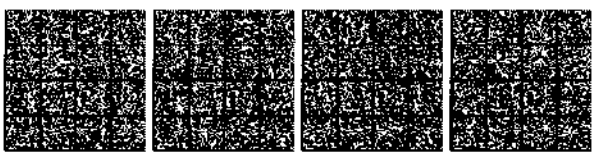
Deposito Di Caprie
Prescrizioni nn. 98-99

Tratto dal ponte sulla Dora a imbocco tunnel di base
Tutela dei beni paesaggistici: prescrizioni nn. 100-104

Piana Di Susa
Aspetti Viabilistici e ferroviari: prescrizioni nn. 105-108
Studio di esercizio linea storica: prescrizioni nn. 109-110
Compatibilità ambientale: prescrizione n. 111
Tutela dei beni paesaggistici: prescrizioni nn. 112-114

Svincolo di Chiomonte
Prescrizione n. 115
Sicurezza per la progettazione stradale dello svincolo: prescrizioni nn. 116-118
Pianificazione territoriale e paesaggistica regionale: prescrizioni nn. 119-120
Tutela dei beni paesaggistici: prescrizioni nn. 121-128

Autoporto S.I.T.A.F. nel Comune di San Didero
Tutela dei beni paesaggistici: prescrizione n. 129



Tutela della salute pubblica: prescrizioni nn. 130-131

Pista di Guida Sicura
Prescrizione n. 132
Sicurezza idraulica: prescrizione n. 133
Tutela dei beni paesaggistici: prescrizioni nn. 134-136
Tutela faunistica: prescrizione n. 137

Pianificazione urbanistica: misure di salvaguardia territoriale e urbanistica
Prescrizione n. 138

Sicurezza Idraulica
Prescrizioni nn. 139-141

Interventi forestali
Prescrizioni nn. 142-143

Beni paesaggistici
Nuova viabilità: prescrizioni nn. 144-146
Aree di cantiere: prescrizioni nn. 147-148

Rischio amianto
Sondaggi prospezione di scavo: prescrizione n. 149
Caratterizzazione marino e classificazione rifiuto: prescrizioni nn. 150-152

Radiazioni non ionizzanti
Prescrizioni nn. 153-154

Salute pubblica
Prescrizioni nn. 155-156

Valutazione d'incidenza SIC/ZPS
Prescrizioni nn. 157-159

Geotecnica
Monitoraggi Geotecnici: prescrizioni nn. 160-161
Sismicità locale: prescrizioni nn. 162-164
Programma delle indagini: prescrizioni nn. 165-166
Carta del rischio sismico: prescrizioni nn. 167-171
Modelli geotecnica: prescrizioni nn. 172-173

Territorio rurale, attività agricole, fauna selvatica ed acquatica
Reticolo idrografico superficiale ad uso irriguo: prescrizione n. 174
Interventi di recupero, di mitigazione e di riqualificazione ambientale: prescrizioni nn. 175-177

Sottopasso faunistico: prescrizioni nn. 178-179
Barriere antirumore: prescrizioni nn. 180-181
Interventi di compensazione a seguito dei tagli boschivi (prescrizioni CIPE n. 7 - 45): prescrizione n. 182

Monitoraggio ambientale del progetto in fase realizzativa
Prescrizione n.183
Amianto: prescrizione n. 183.1
Aria: prescrizione n. 183.2
Ambiente idrico: prescrizione n. 183.3
Inquinamento acustico: prescrizione n. 183.4
Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti: prescrizione n. 183.5
Funzionalità ecologica e Valutazione d'Incidenza: prescrizione n. 183.6
Accompagnamento ambientale del progetto in fase realizzativa: prescrizione n. 184

Prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

Per quanto attiene alla tutela archeologica e alla relativa prevenzione del rischio
Prescrizioni nn. 185-189

Progetto di ricollocazione dell'Autoporto della Società SITAF S.p.A.
Prescrizioni nn. 190-193

Progetto di ricollocazione della pista Guida Sicura della Società CONSEPI S.p.A.
Prescrizioni nn. 194-196

Per quanto attiene alla tutela dei beni architettonici
Prescrizioni nn. 197-198

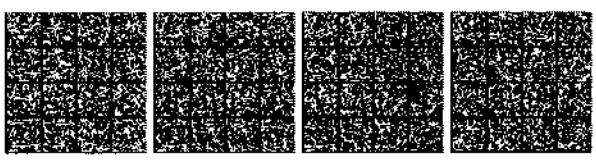
Per quanto attiene alla tutela paesaggistica
Prescrizioni nn. 199-211

Progetto di ricollocazione dell'Autoporto della Società SITAF S.p.A.
Prescrizioni nn. 212-215

Progetto di ricollocazione della pista Guida Sicura della Società CONSEPI S.p.A.
Prescrizioni nn. 216-219

Prescrizioni di carattere generale
Prescrizioni nn. 220-222

Progetto Definitivo del Lotto 2 dei lavori di ristrutturazione di parte del Complesso della Caserma Henry da destinare a Punto informativo a Susa
Prescrizioni nn. 223-229



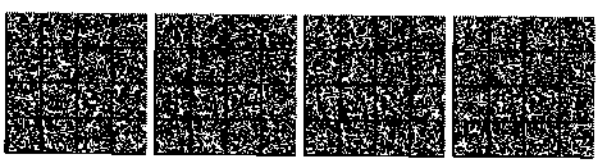
Per la tutela archeologica e la prevenzione del rischio archeologico
Prescrizioni nn. 230-233

Prescrizioni della Commissione intergovernativa

Impianto di comunicazione denominato Sistema PUMA
Prescrizione n. 234

Altre prescrizioni

Studio di una ottimizzazione della cantierizzazione
Prescrizione n. 235



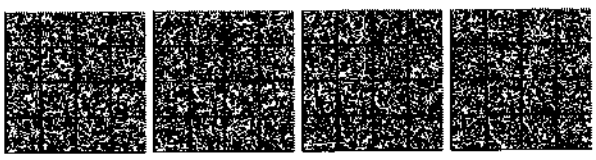
Prescrizioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Commissione tecnica di verifica dell'Impatto ambientale VIA e VAS (CTVIA)

Prescrizioni relative al progetto esecutivo

1) Il progetto esecutivo dovrà essere redatto tenendo conto degli esiti della Verifica di Ottemperanza alla Delibera CIPE n. 57/2011.
2) Il Progetto Esecutivo dovrà essere trasmesso al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare che provvederà alla Verifica di Attuazione Fase 1 di quanto prescritto, prima dell'inizio dei lavori.
3) Il Progetto Esecutivo deve individuare una struttura tecnica che possa garantire un adeguato "accompagnamento ambientale" del progetto e della sua realizzazione, intervenendo sia su aspetti metodologici (metodi di monitoraggio e di campionamento, scale di valutazione dei risultati) sia nel merito delle rilevazioni condotte (verifica dei dati, analisi delle anomalie, definizione delle azioni correttive, verifiche in campo), in analogia ad esperienze pregresse nelle quali il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e la Regione Piemonte si sono avvalse di ARPA Piemonte per tali finalità. I costi per il funzionamento di tale struttura di accompagnamento ambientale che dia supporto in campo e sul territorio al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, alla Regione e agli Enti Locali devono essere parte del costo globale dell'opera, non potendosi fare fronte con le risorse ordinarie all'onere per una attività straordinaria e di così vasta portata. Alla luce di quanto sopra riportato, si propone di richiedere la messa a disposizione di adeguate risorse per l'accompagnamento ambientale del progetto da parte dell'Autorità competente e degli Enti Locali.

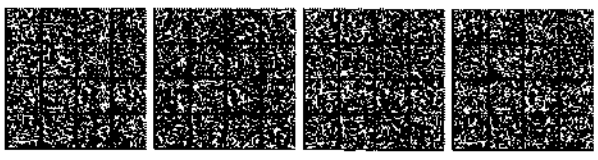
Prescrizioni relative al Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT)

4) Di verificare le previsioni del PUT con riferimento al quadro progettuale comprensivo di tutti gli interventi previsti e alla rispondenza alle prescrizioni relative all'ottemperanza e alla compatibilità ambientale precedentemente formulate; l'aggiornamento del PUT, unitamente al progetto esecutivo fase 1, dovrà essere trasmesso alla CTVIA per la necessaria autorizzazione, prima dell'inizio dei lavori nei tempi e nelle modalità previsti dalla legge, in particolare:
   a) riportare su una planimetria generale la localizzazione delle aree di cantiere, dei siti di deposito temporaneo e lo schema dei flussi di movimentazione delle terre;
   b) esplicitare in modo completo le modalità di definizione, caratterizzazione e gestione dei rifiuti e dei sottoprodotti, indicando, in particolare, i siti di origine, deposito e destinazione degli stessi, nonché le modalità di movimentazione e la tracciabilità;



c) ridefinire le volumetrie di scavo con l'esclusione di qualunque conferimento di materiale proveniente dalla galleria de La Maddalena (Cunicolo esplorativo);
d) dettagliare i volumi di materiale riutilizzato in sito, la loro localizzazione e le modalità degli utilizzi previsti;
e) specificare e dettagliare se il campionamento sia effettuato in cumulo o su fronte di scavo o utilizzando entrambi gli approcci, e, a seconda delle modalità di campionamento adottate, ai sensi dell'allegato 8 decreto ministeriale n. 161/2012, prevedere allestimenti e adempimenti specifici per le aree di caratterizzazione;
f) aggiornare il bilancio di sintesi, effettuato per singola litologia, riportando la provenienza e la destinazione dei materiali, ai fini di collegare le quantità riportate ai rispettivi siti di produzione e di utilizzo;
g) includere nella caratterizzazione ambientale i parametri: BTEX, IPA, PCB, PCD, PCDD e PCDF.

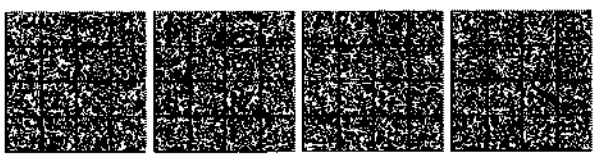
5) Di aggiornare e dettagliare il PUT nel rispetto dell'allegato 5 al decreto ministeriale n. 161/2012, in particolare per quanto riguarda:
   i. l'inquadramento territoriale;
   ii. l'inquadramento geologico ed idrogeologico;
   iii. la descrizione delle attività svolte nel sito;
   iv. il piano di campionamento ed analisi.
6) Di prevedere nel PUT la condivisione con ARPA Piemonte di un Piano di Accertamento ex articolo 5, comma 4, del decreto ministeriale n. 161/2012, ai fini della determinazione dei valori di fondo da assumere nel piano da eseguirsi, come previsto dalla Norma, in contraddittorio con l'Agenzia regionale.
7) Di provvedere, prima dell'inizio dei lavori, a comunicare all'Autorità competente la nomina del responsabile del Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo insieme alla comunicazione di inizio attività.
8) Di tener conto degli esiti del progetto della galleria de La Maddalena, indispensabili rispetto alle valutazioni ambientali sull'intero progetto, verificate anche attraverso il Monitoraggio ambientale attuato in stretta collaborazione e con il controllo diretto di ARPA Piemonte.
9) Di provvedere, poiché le valutazioni relative al Cunicolo sono state svolte in regime di decreto legislativo n. 152/2006, ai fini del riutilizzo, a presentare la caratterizzazione del marino proveniente dal cunicolo esplorativo de La Maddalena, prevedendo l'analisi di tutti gli analiti e i rispettivi limiti ai sensi del decreto ministeriale n. 161/2012 e indicare le modalità di gestione/deposito temporaneo /trasporto / tracciabilità / destinazione finale dei materiali in contraddittorio con ARPA Piemonte.



10) In aggiunta ai campionamenti già effettuati, di realizzare sondaggi in avanzamento lungo tutto il tracciato nei tratti all'aperto, o di scavo a cielo aperto, a un intervallo medio < 500 metri, con riferimento alle specifiche di cui all'Allegato 2 del decreto ministeriale n. 161/2012, al fine di verificare la caratterizzazione litologica dei terreni attraversati.
11) In aggiunta ai sondaggi di cui al punto precedente, realizzare una campagna di indagini su ulteriori sondaggi e pozzetti integrativi, su tutte le aree diverse dal tracciato medesimo, sia come sito di scavo che di deposito, per le aree della Stazione di Susa, Interporto, Guida sicura e aree di cantiere o oltremodo occupate dalle lavorazioni, con riferimento, per quantità, campioni e metodi di analisi, alle specifiche di cui all'Allegato 2 del decreto ministeriale n. 161/2012, al fine di verificare la caratterizzazione litologica dei terreni attraversati..
12) Di provvedere a fornire per i siti di deposito di Caprie e Torrazza documenti attestanti la reale disponibilità giuridica dei siti ad accettare le volumetrie previste dal progetto e l'assenza di elementi ostativi sui siti individuati per il conferimento dello smarino, nonché eventuali accordi e autorizzazioni previsti dalla norma vigente.
13) Di chiarire, per il sito di Caprie per il quale è già stato autorizzato un progetto di recupero naturalistico connesso alla realizzazione di un impianto idroelettrico, come il progetto presentato da LTF si coordini con quanto già autorizzato.
14) Per il sito di Torrazza, risolvere la compatibilità tra l'attuale destinazione di PRGC del Comune di Torrazza e l'utilizzo per lo stoccaggio definitivo delle terre da scavo.; inoltre, poiché per questo sito era stato richiesto di evitare l'utilizzo delle aree caratterizzate da ambienti steppici, saliceti e canneti per la significativa presenza di anfibi e ornitofauna censita, redigere un approfondimento progettuale che risolva tali criticità.
15) Di gestire ai sensi del decreto legislativo n. 152/2006 ss.mm.ii. i fanghi derivanti dai processi di trattamento e valorizzazione del marino risultato idoneo alla produzione di aggregati per calcestruzzo.

Amianto

16) Aggiornare le tabelle relative alla quantità dei materiali da scavo inclusi nelle classi Cl3a e Cl3b.
17) Provvedere alla gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto anche se in concentrazione inferiore a 1000 mg/kg, al fine di una corretta gestione del rischio sanitario, vista la potenziale destinazione del materiale a ripristini ambientali, per concentrazioni sotto 1000 mg/kg (indicato dal decreto legislativo n. 152/06 e ss.mm.ii. per la caratterizzazione dei rifiuti).
18) In rispetto alle prescrizioni di natura sanitaria, nelle zone di taglio, provvedere alla valutazione delle fibre liberabili e quindi dell'indice di rilascio (IR) ai sensi del decreto ministeriale 14 maggio 1996 il cui limite è fissato a 0.1 per la non pericolosità del materiale (decreto ministeriale 14 maggio 1996 - All. 4B), da



determinarsi con analisi in SEM/EDS della polvere prodotta dalla macinazione totale del campione (valore di concentrazione in peso dell'amianto totale espresso in ppm).

19) Valutare in via preventiva la misura media del contenuto di fibre "liberabili" dal materiale e quindi l'indice di rilascio (IR< 0,1) ai sensi del decreto ministeriale 14 maggio 1996, anche ai fini dell'ammissibilità dei rifiuti contenenti amianto in discarica ai sensi del decreto ministeriale 27 settembre 2010.

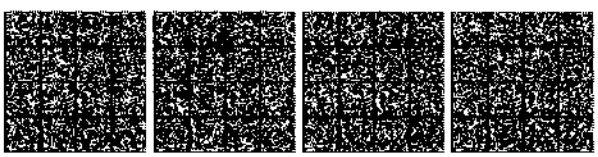
20) Coordinare tutti i documenti relativi al rischio amianto, compreso il Piano di sicurezza e coordinamento, con le procedure previste per la gestione del rischio amianto all'interno dell'apposito Protocollo Operativo.

21) Poiché è possibile che nelle tratte in cui ci possano essere porzioni con un indice di rilascio >0,1, di collegare la gestione del materiale come Cl3a al valore dell'IR e di svolgere l'analisi sul campione tal quale e non solo sul passante a 2 cm. Inoltre, si prescrive la valutazione dell'IR anche ai fini dell'ammissibilità dei rifiuti contenenti amianto in discarica ai sensi del decreto ministeriale 27 settembre 2010; infine, con riferimento al decreto 29 luglio 2004, n. 248, si prescrive di verificare il destino del materiale con IR superiore a 0,1, poiché solo i materiali con IR inferiore a 0,6 possono essere comunque inviati in discariche per rifiuti non pericolosi.

22) Valutare il contenuto di amianto su ogni singolo campione da inviare al laboratorio dettagliando le procedure operative della campagna di campionamento con riferimento alle differenti condizioni operative (livello di rischio amianto, tecnica di scavo, etc.).

23) Per quanto riguarda il secondo ambito operativo corrispondente al tratto successivo ai primi 400 m del Tunnel, di esplicitare e dettagliare:
   a) modalità di gestione dei materiali previste, in particolare nei tratti nei quali la procedura si applica per i settori con livello di rischio R0-R1 scavati con tecnica TBM, prevedendo l'ispezione di un geologo sul fronte scavo;
   b) le modalità di attivazione in caso di passaggio a condizioni R2-R3, inclusi i richiami alle previsioni del PUT, del PMA e del Piano di sicurezza e coordinamento per tale condizione;
   c) le procedure previste per il caso in cui siano "riconosciuti materiali amiantiferi";
   d) le modalità di gestione di tutto il materiale scavato e riconosciuto come rifiuto pericoloso.

24) Nel caso in cui si dovesse verificare che un campione mostri valori di concentrazione degli inquinanti ricercati superiori alle CSC di cui alla tabella 1, colonna B (siti a destinazione d'uso "commerciale, industriale ed artigianale"), allegato 5, parte quarta, Titolo V del decreto legislativo n. 152/2006, il materiale presente nella relativa piazzola, che debba essere gestito univocamente in ambito normativo di rifiuto (ai sensi della Parte Quarta del decreto legislativo n.



152/2006) in quanto non risulta verificata la condizione di cui all'art. 4, co. 1, lettera d) del decreto ministeriale n. 161/2012.

25) Poiché l'allegato 4 sub allegato 1 al decreto ministeriale 5 febbraio 1998, individua una quantità massima annuale pari a 150.000 tonnellate, che nell'ambito complessivo di tutte le opere non siano superati tali limiti; in particolare, il Proponente, a conferma di ciò, provvederà a presentare al 31 dicembre di ogni anno, un bilancio da condividere con ARPA quale attestazione di riutilizzo.

26) Che il materiale che, a seguito della caratterizzazione ambientale, non dovesse essere compatibile con le condizioni definite dal decreto ministeriale n. 161/2012 e che presenti concentrazioni di amianto superiori ai limiti di legge, debba essere gestito in accordo con quanto previsto dalla normativa rifiuti valutando tra le seguenti possibilità di destinazione:
    a) destinazione a impianto di trattamento e recupero se il materiale risponde ai requisiti del decreto ministeriale 5 febbraio 1998 e s.m.i., e risulti idoneo all'impiego come materiale da costruzione in funzione delle disposizione della RP 112 e della RP122. Questo materiale potrà pertanto essere utilizzato presso i siti di destinazione o per la realizzazione di rilevati ai sensi del punto 7.31-bis dell'allegato 1 del decreto ministeriale 5 febbraio 1998 e s.m.i.;
    b) destinazione a impianto di trattamento e recupero se il materiale risponde ai requisiti del decreto ministeriale 5 febbraio 1998 e s.m.i., e risulti idoneo all'impiego come materiale da costruzione in funzione delle disposizione della RP 112 e della RP122. Questo materiale potrà pertanto essere utilizzato presso i siti di destinazione o per la realizzazione di rilevati ai sensi del punto 7.31-bis dell'allegato 1 del decreto ministeriale 5 febbraio 1998 e s.m.i..

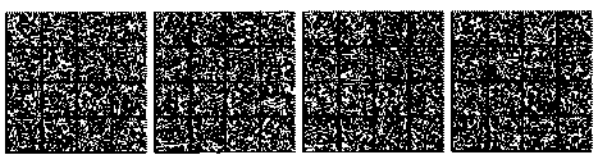
Prescrizioni relative al quadro programmatico e progettuale

27) Presentare un nuovo progetto, ai sensi dell'art. 167 del decreto legislativo n. 163/2006, per l'interferenza del sito Guida Sicura previsto nel Comune di Avigliana, rilocalizzandolo altrove in modo da migliorarne l'inserimento ambientale, paesaggistico e socio-territoriale.

28) Presentare un nuovo progetto per il ponte ad arco in struttura metallica sulla Dora, in modo da migliorarne l'inserimento paesaggistico e la qualità architettonica.

29) Presentare un nuovo progetto per i ponti strallati sulla Dora di accesso all'Autoporto di San Didero, in modo da migliorarne l'inserimento paesaggistico e la qualità architettonica.

30) Aggiornare l'elenco dei mezzi d'opera omologati rispetto alle migliori tecnologie possibili presenti sul mercato relativamente alle componenti di emissioni



atmosferiche e rumore e ai limiti di emissione stabiliti dalle più recenti norme nazionali e comunitarie.

31) Adottare un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri entro l'inizio dei lavori secondo i criteri di cui alla ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).

32) Acquisire in via preventiva e prima della fase di progettazione esecutiva, l'autorizzazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici per le deroghe al decreto ministeriale 5 novembre 2001 n. 6792 s.m.i., al decreto ministeriale 19 aprile 2006 e al decreto legislativo n. 35/2011 relativamente all'ipotesi di realizzare lo svincolo di Chiomonte in via definitiva e di aprirlo al traffico ordinario, viste le criticità evidenziate rispetto alla normativa vigente in materia di sicurezza e di requisiti progettuali, e, in caso di non ottenimento di questa, stralciare il progetto in quanto non a norma.

33) Qualora vengano superate le criticità tecnico-progettuali relative allo svincolo di Chiomonte quale opera definitiva e di aprirlo al traffico ordinario, progettare le strutture del nuovo svincolo ponendo particolare attenzione alla qualità architettonico-costruttiva e all'inserimento paesaggistico dei manufatti anche in rapporto al viadotto esistente della A32, ai sensi dell'articolo 167 del decreto legislativo n. 163/2006.

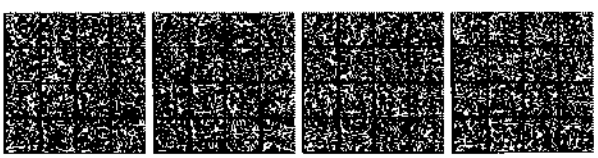
34) Relativamente alla viabilità della Piana di Susa, approfondire gli studi progettuali relativi all'analisi della compatibilità dei traffici merci aggiuntivi indotti dal trasporto ferroviario del marino, con la capacità della linea storica e con i carichi di traffico merci e passeggeri nei vari scenari temporali indicando, nel caso in cui risultino incompatibilità anche parziali, le misure previste per la soluzione del problema.

35) Redigere una valutazione modellistica, relativa alla fase di esercizio, nella quale si descrivano le possibili aree di ricaduta interessate dalla fuoriuscita di fumi generati in occasione di un evento incidentale all'interno del tunnel, soprattutto nel caso di emissioni a ridosso delle aree abitate.

36) Poiché l'accessibilità al tunnel di ventilazione dovrà essere garantita permanentemente, sia per operazioni di manutenzione straordinaria che per motivi di emergenza, definire attraverso uno studio specifico le misure e/o gli interventi necessari per ridurre al minimo il rischio d'interazione delle masse valanghive con la viabilità d'accesso.

37) Aggiornare tutta la cantierizzazione tenendo conto dell'aggiornamento al Piano di utilizzo delle terre ai sensi del D. M. 161/2012.

38) in merito ai fenomeni valanghivi, prevedere che la porzione nord-occidentale dell'area di cantiere situata nella zona Clarea - Cenischia non sia interessata da opere di cantierizzazione ad uso abitativo o tecnico-funzionale con presenza permanente di persone nel periodo invernale o primaverile.



39) Dettagliare in maniera puntuale eventuali misure e opere di salvaguardia rispetto al rischio idrogeologico per tutte le aree di cantiere e per la Piana di Susa e la Piana di Bussoleno anche per la fase di esercizio.
40) Dettagliare maggiormente lo studio di analisi preliminare di rischio presentato.

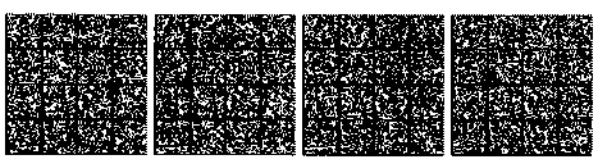
Prescrizioni relative al quadro ambientale

Ambiente idrico

41) Con riferimento all'analisi delle normative esistenti riguardanti l'ambiente idrico superficiale, tener conto:
    a) della normativa a livello europeo, la Direttiva 2013/39/CE che introduce modifiche alle Direttive 2000/60/CE e 2008/105/CE per quanto riguarda le sostanze prioritarie nel settore della politica delle acque;
    b) delle norme nazionali, il decreto legislativo n. 49/2010 Attuazione della Direttiva 2007/60/CEE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni e il D.M. 56/2009 Criteri tecnici per il monitoraggio dei corpi idrici.
42) Inserire un quadro informativo esauriente sulle principali criticità relative alle dinamiche torrentizie e fluviali e ai rischi di esondazione.
43) Al fine di migliorare il grado d'affidabilità del modello idrogeologico e delle previsioni dei possibili impatti e delle misure di mitigazione, attuare: un approfondimento degli aspetti idrogeologici e l'affinamento della ricostruzione del modello idrogeologico di riferimento, al fine di una ricostruzione attendibile delle caratteristiche litostratigrafiche, geotecniche e idrodinamiche dei terreni attraversati e delle problematiche attese durante le operazioni di scavo.
44) Riguardo al potenziale "effetto diga" causato dall'interferenza delle opere in sotterraneo nella Val Cenischia con la circolazione idrica sotterranea, valutare, per i settori del tracciato più critici, la possibilità di una modellazione di dettaglio dell'effetto barriera con una stima degli eventuali innalzamenti a monte e abbassamento a valle in corso d'opera, specificando gli interventi di mitigazione previsti per garantire la continuità del flusso e il riequilibrio della falda (sistema di drenaggio, pozzi ecc.).

Suolo e sottosuolo: si prescrive:

45) ai fini della fase di progettazione esecutiva delle opere, di:
    a) approfondire per i siti della stazione internazionale di Susa, della zona Autoporto di Susa, degli attraversamenti linea ferroviaria fiume Dora presso Susa e nella zona dell'innesto al nodo ferroviario di Bussoleno, per le due aree di deposito definitivo e per le altre aree di cantiere, la valutazione della pericolosità sismica locale e le azioni sismiche da utilizzare nelle verifiche di progetto previste dalle norme vigenti in materia, mediante la predisposizione di specifiche indagini geognostiche e geofisiche e/o l'integrazione di quelle già previste nel programma d'indagini già definito e in parte realizzato;



b) aggiornare la cartografia del rischio sismico prodotta (Carta della Pericolosità Sismica per le aree interessate dal progetto e per i siti di deposito, redatta in scala 1.25.000) con l'elaborazione di cartografie di dettaglio (scala minima 1:10.000) redatte secondo gli "Indirizzi e criteri per la microzonazione sismica" (ICMS) approvati il 13 novembre 2008 dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome e successivi aggiornamenti.

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

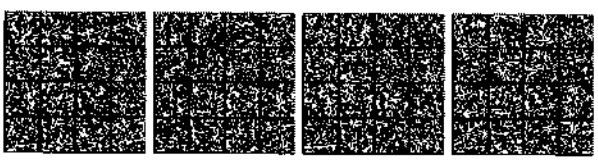
a) un approfondimento delle conoscenze dell'assetto litostratigrafico e idrogeologico e delle caratteristiche geotecniche dei terreni, mediante la predisposizione di indagini sia dalla superficie sia durante le operazioni di scavo in avanzamento, al fine di individuare i tratti con condizioni geologiche - geotecniche più critiche e di limitare i rischi di cedimenti in superficie dovuti allo scavo in condizioni di fronte misto o in rocce molto alterate;

b) l'installazione di un adeguato sistema di monitoraggio degli abbassamenti del terreno e delle deformazioni che possono subire "recettori sensibili", edifici e infrastrutture varie, in interferenza con le attività di scavo delle gallerie.

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

a) siano chiariti i motivi per cui nelle simulazioni effettuate è stato assunto un volume dei blocchi paria 1 m^3 per quanto riguarda le dimensioni dei blocchi o massi distaccati rilevati nelle indagini geostrutturali, mediamente molto maggiore (anche superiore ai 100 m^3);

b) sia eseguita, oltre alle simulazioni numeriche già effettuate, anche una verifica di stabilità ante operam, per meglio definire l'evoluzione dei fenomeni



d'instabilità nel versante e gli eventuali interventi di consolidamento e messa in sicurezza dell'area;

c) venga predisposto un apposito sistema di monitoraggio dei movimenti gravitativi e dell'eventuale falda presente nell'accumulo detritico e di frana, analogamente a quanto già predisposto e in atto nel versante dell'imbocco della galleria de La Maddalena, anche per gli imbocchi degli altri siti (Tunnel di Base, galleria Ventilazione Val Clarea, Tunnel interconnessione);

d) vengano estesi lo studio e le verifiche di pericolosità valanghiva e rischio frane anche alle aree attraversate dalla viabilità di servizio, individuando le misure e gli interventi da adottare a protezione delle stesse al fine di garantire l'accesso al cantiere in condizione di sicurezza per attività di manutenzione o altro.

48) Verificare l'area interessata dagli imbocchi e dagli edifici tecnici della discenderia di ventilazione della Galleria Clarea in quanto è soggetta a fenomeni di attività di versante (frane e valanghe).

Rumore

49) Con riferimento alla concorsualità, integrare lo studio degli impatti sulla componente tenendo conto dei seguenti aspetti:

a) per i progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA, relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto, il riferimento da prendere in considerazione è il documento ISPRA "Nota tecnica in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto";

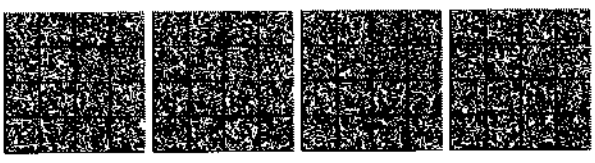
b) per i progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA, relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto, il riferimento da prendere in considerazione è il documento ISPRA "Nota tecnica in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto".

Radiazioni non ionizzanti

50) Per i recettori RT13, RT16, RT17, RT28, valutare la possibilità di mantenere la massima distanza possibile (sulla base delle caratteristiche della sede stradale in cui verranno effettuati gli scavi per la posa del cavidotto) tra l'elettrodotto e i recettori stessi.

Prescrizioni relative al Piano di monitoraggio ambientale (PMA)

51) Aggiornare il PMA secondo le integrazioni introdotte al progetto definitivo, ampliando e integrando il Piano di monitoraggio della rete di rilevamento proposta, per tutte le componenti considerate (Atmosfera, Ambiente idrico



superficiale e sotterraneo, Vegetazione e Flora, Fauna, Rumore, Virazioni, Radiazioni non ionizzanti, Paesaggio, Ambiente sociale, Amianto, Radiazioni ionizzanti), nelle fasi ante operam, in itinere e post operam, revisionando i ricettori, le modalità di rilevamento e di restituzione dati, nonché la durata e la frequenza, in accordo e sotto la supervisione di ARPA Piemonte, redigendo un unico documento, al fine di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste dal progetto, anche secondo le indicazioni seguenti.

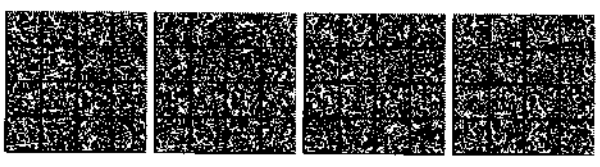
Rischio Amianto

52) Eseguire i sondaggi prospezione di scavo: 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'a nalisi è di tipo qualitativo. La metodica da prevedere è: Microscopia ottica in Contrasto di Fase - tecnica della dispersione cromatica (MOCF - DC) (Cfr. decreto ministeriale 6 settembre 1994 all. 3).

53) Caratterizzazione marino e classificazione rifiuto: 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 decreto ministeriale 6 settembre 1994 - all. 1, a cui sia associata eventualmente una procedura di arricchimento;

91. per lo smarino definito "Cl3a":

- deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (0,1%), nell'applicazione della "normale pratica industriale". Pertanto, devono essere adottate le precauzioni previste dalla vigente normativa;
- deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (0,1%), per tutti i materiali che vengono impiegati per la realizzazione di rilevati, opere di attraversamento e ripristino ambientale;
- con riferimento all'articolo 1 della legge n. 257/1992, "Sono vietate l'estrazione, l'importazione, l'esportazione, la commercializzazione e la produzione di amianto, di prodotti di amianto o di prodotti contenenti amianto". I materiali di classe Cl3a possono essere destinati alla produzione di "inerti per calcestruzzi" solo se esenti da amianto;
- i materiali in classe "Cl3a" in concentrazione inferiore a 1000 mg/kg siano ricollocati in situ, con messa in sicurezza permanente.



54) 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.

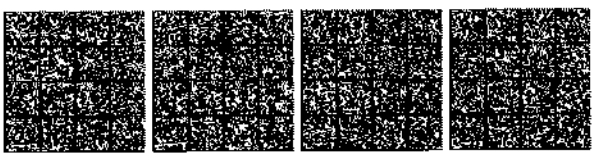
PMA Amianto
- i punti di monitoraggio indicati devono essere confermati a seguito di sopralluogo congiunto con Arpa Piemonte;
- per tutte le tratte di scavo devono essere adottate le "frequenze di campionamento" e le "soglie di riferimento" indicate nella tabella sottostante:

Stato	Limite di riferimento	Punti di monitoraggio	Frequenza campionamenti	
Sorveglianza	Valore determinato durante l'ante opera		DBM	3gg. ogni 15 gg. per turno lavorativo
			TBM	3gg. ogni 7 gg. per turno lavorativo
Attenzione	Se il livello di rischio è RA-1+RA-3 (prospezione sul fronte di scavo)		DBM	3gg. ogni 7 gg. per turno lavorativo
	Superamento delle soglie all'interno del cantiere		TBM	Tutti i giorni 24/24
Intervento	>1 f/l	Tutti i punti	Tutti i giorni 24/24	

Al superamento della soglia d'intervento devono essere interrotte tutte le attività di cantiere (cfr. punto 96 - delibera CIPE n. 57/2011) e devono essere adottate tutte le procedure indicate dal decreto ministeriale 6 settembre 1994, cap.5, punto 11).

Ambiente idrico

55) Prevedere il monitoraggio delle acque superficiali e sotterranee nel rispetto della Direttiva 2000/60/CE e s.m.i. e del D.M. 56/2009.



56) Nel Piano di monitoraggio in itinere:
   a) considerare la funzione di "controllo in tempo reale" delle eventuali modificazioni della qualità delle acque fluviali indotte dalla presenza dei cantieri (intorbidimento, scarichi accidentali, ecc.), sulla base dei parametri fisici e chimico-fisici di base (temperatura, PH, conducibilità, O_2 disciolto, torbidità, ecc.);
   b) individuare alcune sezioni strategiche di controllo lungo il reticolo idrico superficiale interessato dalla presenza dei cantieri, in modo da avere tempestiva segnalazione sugli effetti provocati da scarichi imprevisti, sulla loro natura e origine e mettere in atto le misure necessarie o comunque procedere con gli opportuni interventi di mitigazione;
   c) redigere l'elenco dei corpi idrici recettori degli scarichi provenienti dai vari cantieri e l'ubicazione del punto di scarico;
   d) approfondire i dettagli tecnici sugli impianti di depurazione previsti, in termini di:
      i. portate e qualità delle acque da trattare;
      ii. punti di recapito finale; modalità di riutilizzo delle acque;
   e) redigere una tabella riassuntiva che descriva il piano delle indagini, suddiviso per fasi, con l'elenco dei parametri da determinare, con le relative frequenze di campionamento e misura, ecc.;
   f) far riferimento ai criteri e ai metodi contenuti nei decreti applicativi del decreto legislativo n. 152/2006, il D.M. 56/2009 (Protocolli di monitoraggio) e il decreto ministeriale 260/2010 (decreto "Classificazione"), tra cui la metodologia denominata IDRAIM (sistema IDRomorfologico di valutazione, Analisi e Monitoraggio dei corsi d'acqua) e nuovi indici da applicare ai fini della caratterizzazione idromorfologica di un corso d'acqua (IQM - Indice di Qualità Morfologica, IQMm - Indice di monitoraggio morfologico, ecc.).

57) relativamente al nuovo ponte sulla Dora Riparia a Susa, attuare ulteriori azioni e procedure consistenti nell'attuazione di:
   a) un monitoraggio visivo: nel caso in cui il monitoraggio indichi la presenza di anomalie in termini di assetto dell'alveo, si dovrà procedere con un rilievo di dettaglio delle condizioni rilevate, mediante strumentazione topografica e all'attivazione delle procedure di intervento, in funzione della gravità della situazione;
   b) un monitoraggio topografico: al termine dell'esecuzione dei lavori dovrà essere prodotto un rilievo delle condizioni dell'alveo da utilizzare quale "lettura di zero" per le successive verifiche;
   c) un'attività di manutenzione: in base al suddetto confronto tra rilievi eseguiti in tempi differenti si potrà determinare una variazione dell'area utile al deflusso o analogamente una stima del volume depositato. Se tale volume risulterà inferiore a 10.000 m^3 (innalzamento medio 60-70 cm) non sarà necessario intervenire; con variazioni superiori sarà necessario provvedere alla

definizione di un intervento che potrà comportare anche la movimentazione di materiale in alveo e/o la sua asportazione. Inoltre per tutto il tratto monitorato occorre procedere comunque almeno 1 volta all'anno allo sfalcio della vegetazione in modo da non consentire la crescita di piante ad alto fusto.

Rumore

58) Prevedere il monitoraggio ambientale degli effetti/impatti cumulativi sia in fase di cantiere che in fase di esercizio rispetto alle infrastrutture viarie e ferroviarie e ad altre sorgenti di rumore esistenti.

59) Inserire anche i recettori R654 e R632, per i quali viene stimato un differenziale notturno compreso tra 1,5 e 3 dB, prossimo quindi al valore limite applicabile, prevedendo una campagna di rilevamenti fonometrici almeno nelle condizioni peggiori di rumorosità per verificare che venga rispettato il criterio differenziale, e in caso di mancato rispetto, l'adozione di azioni correttive opportune.

60) Riportare in una tabella, per ogni ricettore, il livello di immissione e quello di emissione stimati e il confronto con i corrispondenti valori limite.

Flora e Vegetazione

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

In generale si prescrive di

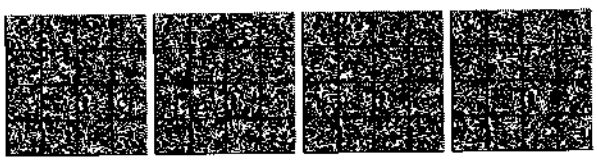
62) provvedere, qualora necessario in funzione degli esiti del monitoraggio, a individuare ulteriori interventi di mitigazione ai fini di minimizzare gli impatti residuali.

Prescrizioni relative alle mitigazioni e compensazioni ambientali

63) Attuare il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali, il cui importo non potrà superare il 2 per cento dell'intero costo dell'opera, nel rispetto dei caratteri fondamentali del progetto e dei suoi presupposti tecnici ed economici. In particolare dovrà essere approfondito e dettagliato il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali affrontando le problematiche relative alle criticità ambientali, alle sensibilità territoriali e sociali e alle aree tutelate Natura 2000, indotte dalla nuova infrastruttura, come segue:

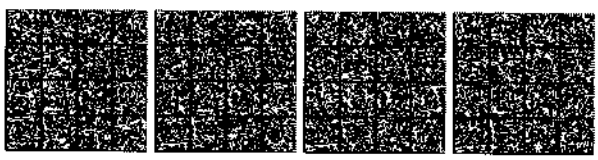
   a) garantendo, oltre a quanto già proposto, la permanenza e la tutela delle matrici ambientali ed ecosistemiche che hanno determinato il riconoscimento e l'istituzione delle aree vincolate ai sensi della Direttiva 92/43/CEE, attraverso i seguenti approfondimenti:

      i. l'analisi degli impatti sulla fauna presente nell'area di studio, anche in seguito all'alterazione degli habitat di specie;



ii. il monitoraggio di habitat e specie al fine di completare le cartografie e le schede dei formulari standard;
iii. la stesura di Piani d'Azione per specie di interesse conservazionistico;
iv. inserire il progetto del piano di ripristino dell'habitat 6510 comprendente la manutenzione necessaria per la buona riuscita degli interventi;
v. elaborare studi e aggiornamenti dei rilievi sugli habitat e le specie, in particolar modo per quanto riguarda gli habitat e le specie prioritari, al fine di redigere l'aggiornamento della Carta degli habitat, con particolare attenzione rispetto all'habitat prioritario 6210*;
vi. prevedere opportuni progetti di mitigazione ambientale in base alle sensibilità riscontrate nell'analisi degli effetti sinergici e cumulativi durante la fase di cantiere;
vii predisporre uno studio che approfondisca e rilevi la presenza di specie nidificanti nei pressi delle aree di cantiere - imbocco est tunnel di base - al fine di evitare possibili interferenze rispetto alle aree di nidificazione (in particolare rispetto al Caprimulgus aeropeus) ricercandone la presenza e la distribuzione in un intorno significativo onde valutare l'entità di un eventuale spostamento dell'habitat riproduttivo.

b) sviluppando progetti di implementazione e deframmentazione della connettività ecologica, ponendo particolare cura nella scelta dei punti dove inserire i passaggi faunistici, indispensabili per mitigare l'effetto barriera prodotto dall'infrastruttura, e alla loro progettazione e realizzazione;
c) migliorare il progetto del sottopasso faunistico previsto al fine di evitare l'interferenza con il canale di scarico della piattaforma ferroviaria;
d) sviluppando adeguati interventi d'inserimento paesaggistico della viabilità locale interessata e delle opere d'arte principali e secondarie dell'infrastruttura, ponendo particolare attenzione alla qualità architettonica dei manufatti, comprese le barriere acustiche, gli imbocchi delle gallerie, le aree tecniche, ecc.;
e) mitigando gli impatti di tutti i progetti sulla componente paesaggio, in particolare relativamente agli interventi dell'area della Piana di Susa e di Bussoleno, dell'autoporto a San Didero, del recupero ambientale delle cave e dei siti di deposito definitivo, attraverso progetti a valenza prioritariamente ecologica e ambientale in un nuovo sistema di relazioni che promuova una maggiore integrazione fra gli elementi dell'ecomosaico (elementi biotici, abiotici e antropici);
f) rafforzando i servizi ecosistemici del territorio che comprendono l'approvigionamento idrico, la purificazione dell'aria, il riciclo naturale dei rifiuti, la formazione del suolo, l'impollinazione e altri meccanismi regolatori naturali, attraverso la realizzazione di interventi che privilegino



l'aumento della biodiversità quali: prati fioriti, fasce arbustive e arboree ecotonali, ripe boscate, ecc.;

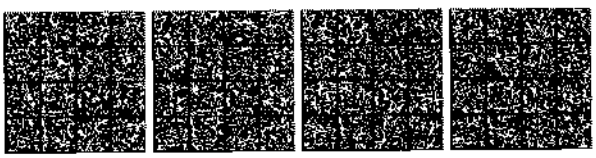
g) rielaborando il progetto dell'Agriparco attraverso un disegno che integri maggiormente gli elementi progettuali proposti, con il contesto paesaggistico e territoriale di riferimento e tenendo in considerazione:
   I. i principi dell'agroecologia, in base ai quali le quattro caratteristiche tipiche degli agrosistemi (produttività, stabilità, sostenibilità ed equità) vengono concepite come interconnesse e parti integranti dell'agrosistema;
   II. coniugando le esigenze legate alla connettività ecologica ed ecosistemica con spazi dedicati alle attività agricole (in questo modo i principi dell'agricoltura convivono attraverso la sostituzione degi input esterni con i processi che naturalmente alimentano un agroecosistema: la fertilità del suolo ed il controllo biologico delle specie che vi coabitano, ecc.);
h) risolvendo tutte le interferenze della nuova infrastruttura con eventuali sottoservizi attraverso progetti di ripristino dello stato dei luoghi.

64) Per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, prevedere:
   a) l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc., al fine di rispettare la diversità biologica) e di materiale vivaistico proveniente da vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso;
   b) uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi a verde" che preveda idonee cure colturali che dovranno essere effettuate fino al completo attecchimento della vegetazione e un monitoraggio quinquennale sull'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori;
   c) uno specifico progetto degli impianti d'irrigazione, con particolare riferimento alle scarpate verdi, che illustri le modalità di realizzazione dell'impianto, il funzionamento, la sua distribuzione e le fonti di approvvigionamento;
   d) prevedere per tutti gli interventi ambientali un periodo di manutenzione di almeno 5 anni.

65) Includere, in accordo con AIPO, la progettazione e la realizzazione del tratto di arginatura a protezione della linea ferroviaria, indispensabile alla piena funzionalità della nuova linea internazionale e per la sicurezza dell'abitato di Bussoleno; nello studio degli scenari per la realizzazione del tratto di argine a protezione della linea, il progetto dovrà anche tenere conto degli effetti secondari dell'intervento rispetto alla S.S. 24.

66) Inserire il progetto di recupero ambientale dell'ex cava di Meana di Susa.

67) inserire il progetto di valorizzazione paesaggistico-ambientale degli itinerari storici e dei percorsi panoramici del sentiero Balcone.



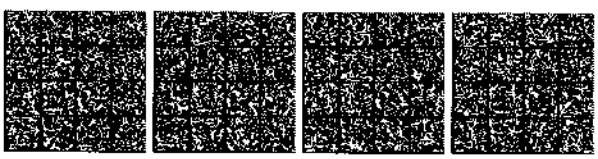
68) garantire la contiguità tra i manufatti arginali e la porzione di arginatura che va a intercettare il sottopasso a valle del ponte in corrispondenza degli interventi relativi al raccordo con la linea storica a Bussoleno.
69) inserire la progettazione e la realizzazione per la messa in sicurezza del conoide del Rio Scaglione, affluente in destra orografica della Dora, per un assetto idrogeologico idoneo per il territorio di Meana di Susa, della parte est di Susa, in corrispondenza della nuova linea in progetto.
70) acquisire e integrare la documentazione riguardante gli interventi di compensazione forestale dovuti ai sensi della legge regionale n. 4 del 2009, con le relative autorizzazioni da parte degli enti preposti e dei Comuni interferiti.

Prescrizioni della Regione Piemonte

Imbocchi tunnels

Tutela dei beni paesaggistici

71) 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.
72) 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.
73) le opere di difesa dovranno essere progettate a livello esecutivo in conformità con quanto definito nelle specifiche Direttive emanate dall'Istituto Federale Svizzero per lo studio della neve e delle valanghe (SLF).
74) 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.
75) 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.
76) 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 n. 100/2012 e legge regionale 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

77) 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.

78) 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.

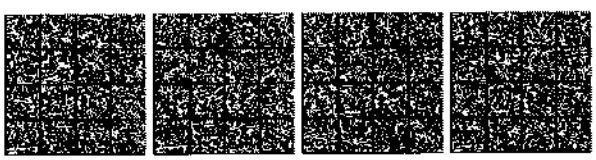
79) Sia valutata la possibilità di "inerbire" la superficie della prevista strada bianca secondaria che verrà utilizzata occasionalmente dai mezzi per la manutenzione della centrale.

80) 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.

81) 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.

82) 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 "cis" di intasamento.

83) 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.).



84) 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

85) 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.

86) 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.

87) 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.

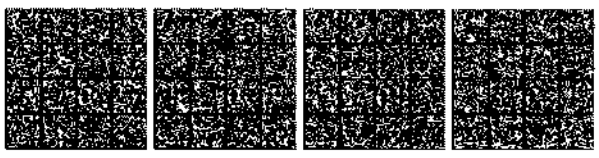
Piano di gestione ed utilizzo dei materiali di scavo

88) 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'articolo 5 del DM n. 161/12, prima della sua realizzazione.

89) 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 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).

90) 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.

91) 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.

92) Dovrà essere previsto formalmente il deposito temporaneo dei materiali in attesa di caratterizzazione per cui dovranno essere definite le modalità operative di gestione.

93) 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

94) Per entrambe le cave prioritariamente dichiari di aver verificato 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. 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.

95) 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.

Deposito di Torrazza Piemonte

96) 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:

<u>Tutela dei beni paesaggistici</u>

97) 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 decreto Presidente del Consiglio dei Ministri 12 dicembre 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.

98) Dovrà essere necessariamente definito:
- 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.
- I progetti delle opere di recupero e ricomposizione ambientale del sito, in termini di riporto del substrato vegetale, inerbimenti e opere a verde che attualmente manca.

99) In merito al sito di deponia di Caprie e dall'accesso relativo, stante l'impossibilità attuale di prevedere da parte della Provincia tempi certi per la realizzazione della rotatoria già programmata sulla S.P. 24, si richiede di realizzare la stessa come già progettata dagli uffici provinciali.

Tratto dal ponte sulla Dora a imbocco tunnel di base

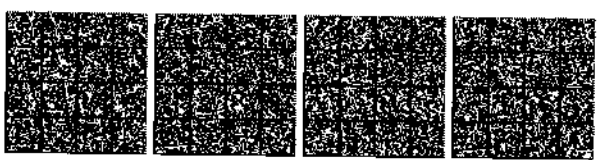
Tutela dei beni paesaggistici:

100) 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.

101) 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.

102) 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'articolo 142 del decreto legislativo n. 42/2004.

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



104) Relativamente al sottopasso ferroviario S.P. 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 S.P. 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:

105) Realizzazione, nell'ambito delle previste misure di accompagnamento del progetto, della sistemazione dell'incrocio tra la S.P. n. 24 e la strada di collegamento con la S.S. n. 25 alla progressiva chilometrica 53+500, mediante la realizzazione di una rotatoria con diametro adeguato.

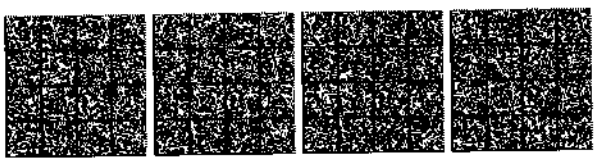
106) Realizzazione, nell'ambito delle previste misure di accompagnamento del progetto della sistemazione incrocio tra la S.P. 24 con la S.P. 207 alla progressiva chilometrica 53+300 mediante la realizzazione di una rotatoria con un diametro adeguato.

107) Con riferimento al tratto stradale 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 S.P. 24 in corrispondenza dell'attraversamento del nuovo ponte ferroviario sulla Dora, in ambito critico da un punto di vista idraulico si richiede, nell'ambito delle previste misure di accompagnamento del progetto, la realizzazione della difesa spondale da eventuali esondazioni del tratto di S.P. n. 24 posto in adiacenza della Dora Riparia.

108) Nei successivi sviluppi progettuali la definizione degli accessi temporanei della cantierizzazione relativa alle opere interferenti.

Studio di esercizio linea storica:

109) Considerati gli impatti indotti sulla linea storica dalle opere e dai relativi cantieri del progetto della nuova linea si richiede che: siano approfonditi gli studi progettuali - di concerto con RFI S.p.A. - 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.



110) 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 San Michele si chiede che 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

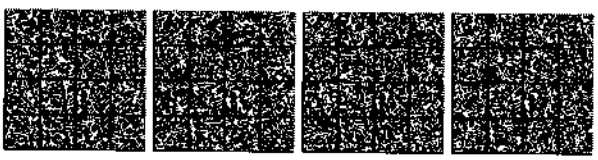
111) Per quanto attiene all'Agriparco, ovvero la porzione a sud dell'area tecnica definita dal proponente "a verde produttivo multifunzionale", che nell'ambito della progettazione viene destinata ad ospitare orti urbani, vivai e ripristini pedologici e fruizione turistica, poiché tale soluzione non risponde 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 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 perifluviale della Dora Riparia.

Tutela dei beni paesaggistici

112) le opere di adeguamento della linea storica siano progettate 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.

113) 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 fotoinserimenti 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 m) a favore di strutture di altezza più contenuta, oppure prevedendo alla collocazione degli illuminatori sui nuovi edifici.

114) 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

115) 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 dovrà essere progettato conformemente ai dettami del decreto ministeriale 5 novembre 2001 ed al decreto ministeriale 19 aprile 2006 attualmente vigenti.

Sicurezza per la progettazione stradale dello svincolo:

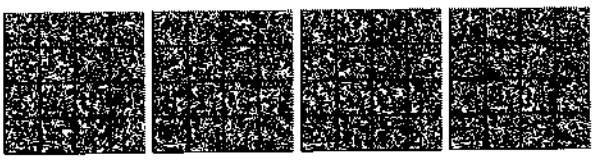
116) Rampa in ingresso - Andamento planimetrico:

- La curva denominata C2 di lunghezza 25.08 m e raggio 252.00 m (da progressiva +175,14 a progressiva +200,23) risulta essere in contropendenza e pertanto non conforme a quanto imposto dal decreto ministeriale 5 novembre 2001 n. 6792 e s.m.i..
- Le quattro curve consecutive della rampa, precisamente le curve C1, C2, C3 e C4 (tratto da progressiva +0,00 a progressiva +352,22) devono essere raccordate tra loro da una curva a raggio variabile. Il decreto ministeriale 5 novembre 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.

117) Rampa in uscita - Andamento planimetrico:
La scelta progettuale adottata di un rettifilo (per di più non raccordato con la curva precedente Ci di raggio 530,58 m per mezzo di un elemento a raggio variabile, come prevede il decreto ministeriale 5 novembre 2001), nel caso di corsia di uscita con tipologia ad ago, non è ammissibile secondo quanto disposto dal decreto ministeriale 5 novembre 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 nel tratto di decelerazione pari alla velocità di progetto del tratto di strada da cui provengono i veicoli in uscita, come prescritto dal decreto ministeriale 19 aprile 2006.

118) Rampa in uscita - Coordinamento plano-altimetrico

- Il tratto iniziale della rampa da progressiva +0,00 a progressiva +200,00 circa si trova in una situazione da "evitare" come indicato dal decreto ministeriale 5 novembre 2001 n. 6792 e s.m.i. per quanto riguarda i "Difetti di coordinamento fra elementi planimetrici ed altimetrici". Il caso specifico presenta un cambio di livelletta in corrispondenza della cuspide di oltre il 7 per cento (progressiva +135,00 circa) seguito immediatamente da un breve tratto a raggio variabile e dalla curva C2 (progressiva + 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 (decreto ministeriale 5 novembre 2001 e decreto ministeriale 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 decreto ministeriale 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 progressiva +0,00 a progressiva +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 decreto ministeriale 5 novembre 2001 n. 6792 e s.m.i..

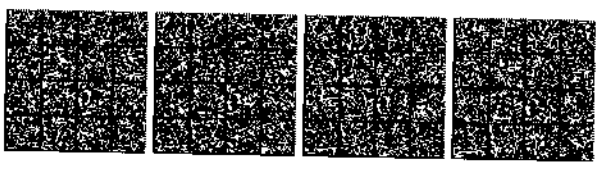
Pianificazione territoriale e paesaggistica regionale:

119) 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 in coerenza con gli obiettivi previsti per l'Ambito di paesaggio n. 39 nel PPR, di approfondire ed eventualmente proporre nell'ambito degli interventi da attuare a titolo di compensazioni boschive (cfr. prescrizione n.83), interventi di "valorizzazione" degli itinerari storici e dei percorsi panoramici, con particolare riferimento all'itinerario denominato "sentiero Balcone".

120) 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

121) 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, similare alle cromie della pietra locale, evitando l'utilizzo di ulteriori cromatismi oltre a quelli già esistenti.



122) 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.

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

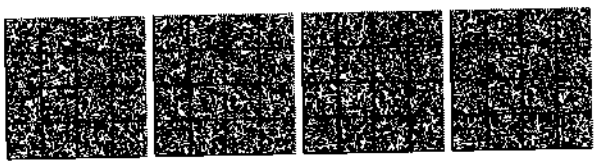
124) Considerato che dalla documentazione integrativa presentata risulta che il possibile futuro collegamento del nuovo svincolo con la S.P. 24 è escluso dal procedimento in corso, si richiede un ridimensionamento del piazzale di sbarco e di raccordo tra le nuove rampe e la viabilità di collegamento al cantiere, in modo da determinare una significativa riduzione dell'altezza delle previste murature di contenimento del versante della collina delle vigne.

125) Poiché i maggiori punti di fruizione visiva del sito sono rappresentati dal Parco Archeologico de La 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.

126) 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.

127) 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.

128) 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 terrazzamenti ricavati nelle pendici scoscese della montagna e coltivati a vigneti ... ", ricadenti nell'area oggetto di specifica tutela paesaggistica ai sensi dell'articolo 136 del decreto legislativo n. 42/2004 con il decreto ministeriale 1 agosto 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 S.I.T.A.F. nel Comune di San Didero

Tutela dei beni paesaggistici

129) 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.

Tutela della salute pubblica

130) In caso di rinvenimento di trovanti e blocchi di meta-ofioliti 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.

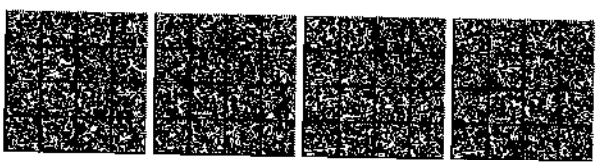
131) Nel caso di movimentazione di trovanti e blocchi di meta-ofioliti si rimanda alla normativa vigente in materia di terre e rocce da scavo (DM 161/2012) nonché alle disposizioni di competenza specifica di Arpa Piemonte e ASL-SPRESAL.

Pista di Guida Sicura

132) 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 distaccamento della sola pista di moto a Cesana Torinese (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

133) 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 m^3/s (tal riguardo dovranno essere in particolare individuate le stazioni idrometriche di monte donnnnve 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

134) 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.

135) Le pavimentazioni bituminose siano realizzate con asfalto colorato neutro, in modo da conferire un aspetto più naturale alla superficie.

136) 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

137) 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.

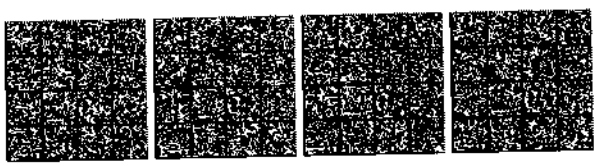
Pianificazione urbanistica: misure di salvaguardia territoriale e urbanistica

138) 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

139) 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.

140) 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.



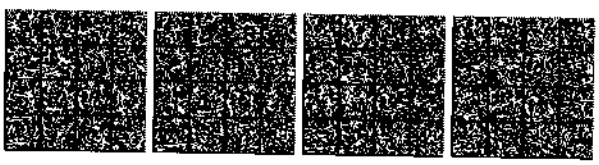
141) Dovrà essere sviluppato il progetto degli interventi di demolizione del ponte temporaneo di Caprie (di durata pari a 10 anni) e la stima dei relativi costi.

Interventi forestali

142) In applicazione dell'articolo 5 comma 2 della legge regionale 9 agosto 1989 n. 45 il parere positivo è subordinato al rispetto delle prescrizioni sotto indicate:

- 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 decreto ministeriale 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.

143) Ai sensi del comma 4 dell'articolo 19 della legge regionale 10 febbraio 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

Nuova viabilità

144) Relativamente alla Nuova viabilità si evidenzia che 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.

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

146) 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.

Aree di cantiere

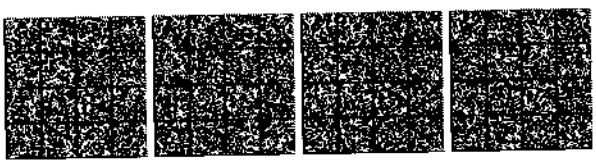
147) Relativamente alle aree di cantiere (imbocco tunnel, piana di Susa, interconnessione Bussoleno, sito Maddalena), in merito all'inserimento paesaggistico delle aree di cantiere stesse e degli edifici in progetto, oltre alle opere di mitigazione a verde già previste, le nuove soluzioni cromatiche 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.

148) 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:

149) 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. decreto ministeriale 6 settembre 1994 all. 3).



Caratterizzazione marino e classificazione rifiuto:

150) Deve essere effettuata l'analisi "quantitativa" del campione "tal quale", utilizzando qualsiasi metodo il cui limite di quantificazione sia inferiore a 0,1 per cento, secondo le tecniche indicate nel decreto ministeriale 6 settembre 1994 - all. 1, a cui sia associata eventualmente una procedura di arricchimento.

151) Per lo smarino definito "Cl3a":
- deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (0,1 per cento), 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 cento), per tutti i materiali che vengono impiegati per la realizzazione di rilevati, opere di attraversamento e ripristino ambientale;
- con riferimento all'articolo 1 della legge n. 257/92, "Sono vietate l'estrazione, l'importazione, l'esportazione, la commercializzazione e la produzione di amianto, di prodotti di amianto o di prodotti contenenti amianto".
- I materiali di classe Cl3a possono essere destinati alla produzione di "inerti per calcestruzzi" solo se esenti da amianto; i materiali in classe "Cl3a" in concentrazione inferiore a 1000 mg/kg siano ricollocati in situ, con messa in sicurezza permanente.

152) 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.

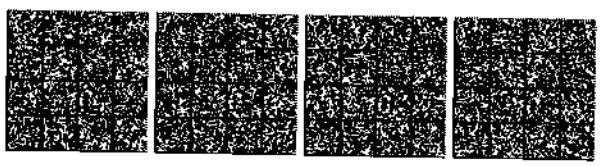
Radiazioni non ionizzanti

153) La profondità di posa delle buche giunti non deve essere inferiore a 1,7 m.

154) 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.

Salute pubblica

155) 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/Morbility 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 per cento o 90 per cento);
- 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);

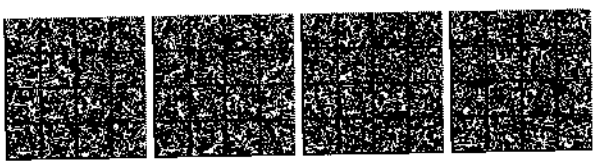
definire una proposta di un piano di comunicazione inerente il processo e gli esiti della VIS.

156) 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

157) 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.

158) 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.

159) 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

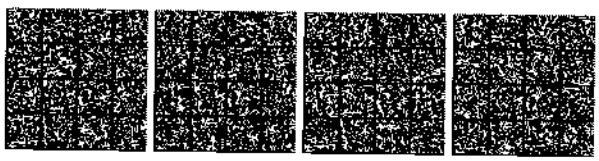
Monitoraggi geotecnici

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

161) Per quanto concerne la galleria di Interconnessione, considerata la relativa superficialità dello scavo, la seppur solo teorica possibilità di indurre "sfornellamenti", 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. (inserire 102 e 103 nel PMA).

Sismicità locale

162) 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, e si richiede pertanto 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.

163) 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.

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

Programma delle indagini

165) Al fine di acquisire informazioni utili per la qualificazione dei terreni ai fini della prevenzione del rischio sismico si ritiene opportuno che 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 OH, da realizzarsi con misure ad intervallo di 1 m. Si propone tale soluzione per i siti:

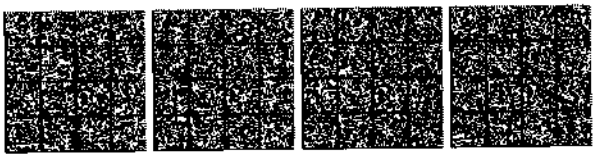
- S100 (Mompantero),
- S 103 (Interconnessione Bussoleno - ponte Dora).

166) Che 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, e da fornire elementi conoscitivi di riferimento per la progettazione delle opere ed infrastrutture significative.

Carta del rischio sismico

167) 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.

168) 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.



169) Lo spessore minimo da considerare per le coperture è di 3 m.
170) I margini di incertezza che in alcuni casi caratterizzano le stratigrafie delle diverse zone della carta, (ad esempio substrato a profondità variabili tra 5 m e 50 m), 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.
171) Gli standard citati in precedenza devono essere previsti con una rappresentazione a scala non inferiore al rapporto 1:10.000.

Modelli geotecnica
172) Molte indicazioni geotecniche sono estrapolate nell'impossibilità di realizzare indagini dirette, pertanto è necessario aggiornare il modello geologico e geotecnico di riferimento in base alle indagini che dovranno comunque essere effettuate secondo i dettami del decreto ministeriale 14 gennaio 2008, 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.
173) 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
174) 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 recupero, di mitigazione e di riqualificazione ambientale
175) 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-C3CTS3- 0171 -A-AP-NOT).

La Vitis vinifera, oltre a non essere una pianta rampicante tappezzante, è una specie agraria che necessità 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. Dovrà quindi 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 inselvatichiti.

176) Nel caso si intendano utilizzare varietà con valenza maggiormente ornamentale, quali la varietà purpurea (indicata nel Capitolato tecnico delle opere a verde - elaborato PD2-C3CTS3-0114-B-AP-NOT), occorre verificare se ospitino lo Scaphoideus titanus, insetto vettore, specifico per l'intero genere Vitis, del fitoplasma che provoca la malattia.

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

Sottopasso faunistico

178) 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.

179) 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

180) 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.

181) 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)

182) 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.

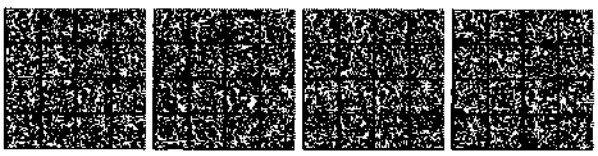
Monitoraggio ambientale del progetto in fase realizzativa

183) 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

183.1 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 "sogli di riferimento" indicate nella tabella 1:

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



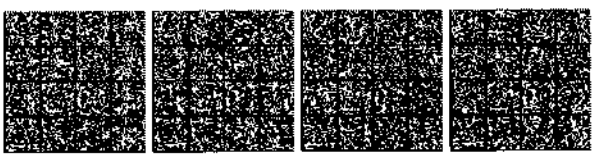
Al superamento della soglia d'intervento devono essere interrotte tutte le attività di cantiere (cfr. punto 96 - delibera CIPE 57/2011) e devono essere adottate tutte le procedure indicate dal decreto ministeriale 6 settembre 1994, cap.5, punto 11).

Aria

183.2 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: NO_2 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 de La 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 decreto legislativo n. 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



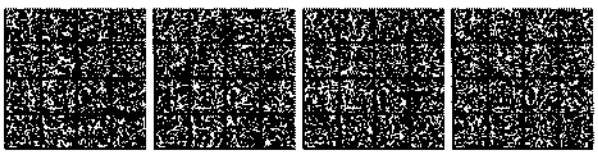
e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva, siano superati. Il Protocollo dovrà altresì stabilire,

- 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), evidenzi 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 all'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 decreto legislativo n. 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. "

Ambiente idrico

183.3 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 monito raggi di Corso d'opera e Post operam.

Inquinamento acustico

183.4 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 de 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

183.5 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

183.6 Deve essere previsto un monitoraggio per le zone umide.

Accompagnamento ambientale del progetto in fase realizzativa

184 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 preliminare, si riscontra la mancata ottemperanza alle prescrizioni della deliberazione CIPE n. 57 del 2011 nn. 61 e 197 e pertanto 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.

Prescrizioni del Ministero dei Beni ed Attività Culturali e del Turismo

Per quanto attiene alla tutela archeologica e alla relativa prevenzione del rischio:

185 Si prescrive che gli scavi archeologici esplorativi non vengano compiuti durante i periodi di massime precipitazioni atmosferiche o nel quale lo sviluppo stagionale della vegetazione impedisca una concreta visibilità del terreno, che potrebbero di conseguenza causare ostacolo ad una corretta esplorazione del sottosuolo.

186 Si prescrive ai sensi dell'articolo 90, "Scoperte fortuite", del decreto legislativo n. 42/2004 s.m.i. che se durante i lavori dovessero essere casualmente ritrovati resti antichi, manufatti o elementi di natura archeologica, anche di apparente non interesse, siano immediatamente sospesi tutti i lavori in atto e ne sia data immediata comunicazione alla competente Soprintendenza per i beni

archeologici, la quale se ne ravviserà la necessità, chiederà l'ampliamento delle indagini al fine di consentire una corretta ed adeguata documentazione e conservazione dei resti sepolti.

187 Alla Società Lyon Turin Ferroviaire s.a.s. si richiede di prevedere che nel quadro economico del progetto esecutivo siano accantonate adeguate somme per la realizzazione di eventuali scavi archeologici che si rendessero necessari nel caso in cui fossero rinvenuti siti o contesti di interesse archeologico allo stato attuale non conosciuti.

188 Qualunque attività di indagine geognostica (relativa sia al progetto definitivo principale che a quelli di competenza della Società SITAF S.p.A. che della Società CONSEPI S.p.A), che eventualmente fosse nel frattempo realizzata, dovrà in ogni caso essere effettuata con assistenza archeologica continua da parte di operatori specializzati sotto la supervisione della competente Soprintendenza per i beni archeologici, con oneri a carico del proponente, allo scopo di verificare la presenza e prevenire possibili danneggiamenti a strutture e/o depositi di natura archeologica non altrimenti individuabili - come evidenziato nel parere della competente Soprintendenza per i beni archeologici n. 229 del 14/01/2010 indirizzata alla Società Lyon Turin Ferroviaire s.a.s..

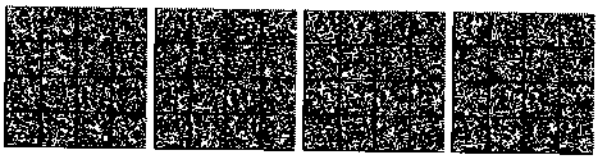
189 Qualsiasi opera di scavo superficiale che possa compromettere l'eventuale stratigrafia archeologica ed eventualmente introdotta in variante agli elaborati attuali, sarà soggetta ad apposita autorizzazione preventiva della competente Soprintendenza per i beni archeologici e all'assistenza archeologica di cui alle prescrizioni n. 4.

Progetto di ricollocazione dell'Autoporto della Società SITAF S.p.A.:

190 Qualora le 'carote' prodotte nel corso dei sondaggi geognostici già realizzati siano state ancora conservate, le stesse dovranno essere analizzate dal punto di vista archeologico da personale qualificato, allo scopo di integrare i dati della relazione archeologica allegata al progetto con le informazioni desumibili da tali sondaggi.

191 E' necessario provvedere alla stesura di un progetto di indagini archeologiche preventive - indagini che avrebbero dovuto aver luogo in una fase progettuale precedente la definitiva, così come previsto dall'art. 96, c. 1, lett. a) del decreto legislativo n. 163/2006 -, in modo da orientare eventuali indagini di scavo in estensione ad integrazione della progettazione esecutiva (come da art. 96, c. 1, lett. b, del citato decreto); il progetto dovrà essere sottoposto al parere preventivo della competente Soprintendenza per i beni archeologici, per l'avvio della procedura di verifica archeologica preventiva.

192 Le indagini saranno effettuate mediante sondaggi di verifica archeologica ai sensi dell'art. 96, comma 1, del decreto legislativo n. 163/2006, da posizionarsi nelle aree individuate nel relativo Studio archeologico come a "rischio medio-alto", ovvero in corrispondenza della bretella R1-R2, della rotatoria R2, dei nuovi edifici



previsti (area di servizio e posto di controllo centralizzato) e delle rampe sui lati nord-est ed ovest dell'area. Alla luce delle risultanze di tali sondaggi, si valuteranno le modalità di indagine nell'area centrale destinata a parcheggio, anche in considerazione delle profondità di scotico e di posa dei sottoservizi.

193 Eventuali rinvenimenti di natura archeologica saranno indagati esaustivamente, così come previsto dall'art. 96, comma 1, lett. b) del decreto legislativo n. 163/2006.

Progetto di ricollocazione della pista Guida Sicura della Società CONSEPI S.p.A.:

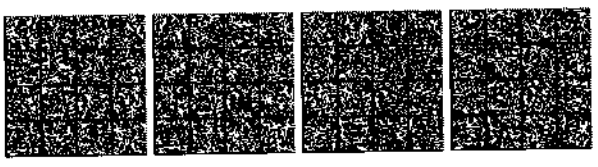
194 E' necessario provvedere alla stesura di un progetto di indagini archeologiche preventive - indagini che avrebbero dovuto aver luogo in una fase progettuale precedente la definitiva, così come previsto dall'art. 96, comma 1, lett. a) del decreto legislativo n.163/2006 -, in modo da orientare eventuali indagini di scavo in estensione ad integrazione della progettazione esecutiva (come da art. 96, comma 1, lett. b, del citato decreto); il progetto dovrà essere sottoposto al parere preventivo della competente Soprintendenza per i beni archeologici, per l'avvio della procedura di verifica archeologica preventiva.

195 Le indagini saranno effettuate mediante sondaggi di scavo, da posizionarsi nelle aree individuate nel citato studio archeologico come a "rischio medio", ovvero lungo i lati est e ovest dell'area oggetto di intervento, non interessate dai riporti di terreno durante i lavori di costruzione dell'autostrada A32. Alla luce delle risultanze di tali sondaggi, si valuteranno le modalità di indagine nell'area individuata nello studio archeologico come a "rischio medio-basso", dal momento che è possibile che in alcuni punti di tale area le opere di scavo raggiungano il livello originale del terreno al di sotto dei notevoli riporti citati.

196 In alternativa, sempre per l'area evidenziata come a "rischio medio-basso", si potrà prevedere un controllo archeologico in corso d'opera sugli scavi, così come dovrà essere previsto per l'area individuata come a "rischio molto basso", secondo modalità operative che saranno concordate con la competente Soprintendenza per i beni archeologici.

Per quanto attiene alla tutela dei beni architettonici

197 La prescrizione ha carattere cautelativo nell'eventualità che sull'immobile denominato "Caserma Cascino" trovi in futuro attuazione – come evidenziano le stesse osservazioni a margine di codesto Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – , richiamando all'obbligo di acquisire per detto intervento la preventiva autorizzazione ai sensi dell'articolo 21 del decreto legislativo n. 42/2004, a meno che non ne venga accertata l'assenza di interesse culturale secondo le procedure previste dagli articoli 12-13 del medesimo decreto legislativo n. 42/2004; ciò tanto più appare opportuno nel caso che l'intervento venga effettuato per il tramite di un soggetto privato, il quale deve comunque essere edotto dell'attuale stato di tutela



dell'immobile e quindi della sua non piena e incondizionata disponibilità per quanto di competenza di questo Ministero.

198 Per quanto attiene agli interventi di Ristrutturazione di parte del Complesso della Caserma Henry da destinare a Punto informativo a Susa - Lotti 1 e 2, si ottempererà alle specifiche prescrizioni impartite rispettivamente per il Lotto 1 da questo Ministero con il parere n. 30564 del 21 novembre 2013, allegato al presente, e per il Lotto 2 a quelle di seguito elencate dal n. 223 al n. 233.

Per quanto attiene alla tutela paesaggistica:

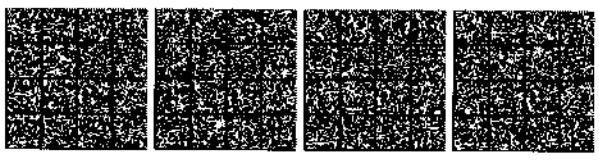
199 Con il progetto esecutivo si produrranno specifici elaborati grafici per evidenziare le possibili interazioni, anche di reciproca intervisibilità, delle opere di imbocco ferroviario con l'area della "Cascina San Giacomo o Cascina Vazone", evidenziando se del caso, gli interventi di restauro / consolidamento eventualmente necessari, i quali dovranno in ogni caso essere preventivamente autorizzati ai sensi dell'articolo 21 del decreto legislativo n. 42/2004 e s.m.i. dalla competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici, vista la relativa dichiarazione di culturalità ai sensi del D.D.R. n. 239 del 25/07/2011.

200 Per ciò che concerne i materiali di rivestimento o di tamponatura della nuova Stazione internazionale di Susa si dovranno predisporre idonee campionature su superfici sufficientemente estese onde verificare l'effetto cromatico / materico delle medesime. In particolare per le lastre della relativa copertura sembrerebbe preferibile un tipo di copertura di color grigio opaco e non grigio lucido, poiché maggiormente evocativo delle lose locali tradizionali.

201 Per quanto concerne i fabbricati e le strutture dell'Area tecnica di Susa non è stato ancora sufficientemente indagato il tema della vista dalle alture sovrastanti la conca di Susa. Per tale motivo la compatibilità delle strutture di copertura a traliccio e i diversi schemi proposti di posa dei pannelli solari dovrà essere valutata in sede di progetto esecutivo in accordo con la competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici.

202 Per ciò che attiene le schermature acustico-visive nei tratti della linea, ovvero ai lati del piano del ferro saranno presentate per l'approvazione alla competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici soluzioni di maggiore qualità architettonica. Dovrà avere nelle pannellature un elemento di distinzione architettonica che contraddistingua l'intero percorso in progetto.

203 Nella successiva fase di progetto esecutivo si dovrà allegare opportuna relazione aggiornata, corredata di elaborati grafici in numero adeguato, delle opere di cantiere e della logistica di servizio alla realizzazione della infrastruttura in esame, con particolare riferimento alle possibili interferenze con il patrimonio culturale esistente ed agli impatti dovuti al passaggio di mezzi nei centri storici, nel rispetto degli "Obiettivi specifici di qualità paesaggistica per ambiti di paesaggio" elencati nell'allegato B delle Norme Tecniche di Attuazione (di seguito NTA) del Piano paesaggistico regionale (di seguito PPR) ai punti 1.8.4;



1.9.3; 2.4.1; 4.5.1. In particolare per gli edifici previsti per le installazioni di cantiere si produrrà con il medesimo progetto esecutivo un approfondimento progettuale in merito alle relative coloriture esterne (sia delle pareti che delle coperture), che tenda ad individuare tra le possibili soluzioni adottabili quella più consona all'intorno paesaggistico e tale da ridurne maggiormente la visibilità dai principali punti panoramici della valle.

204 Per tutte le aree boscate interessate dall'opera dovrà essere rispettato quanto previsto dalla legge regionale n. 4/2009, articolo 19, comma 7. Nel merito si richiede, visto l'impegno territoriale dell'opera in esame, di rispettare con riguardo ai territori coperti da boschi le indicazioni contenute nell'articolo 16, comma 5, delle NTA del PPR.

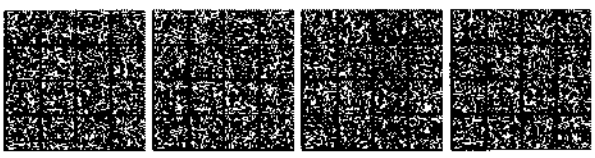
205 Considerato che il progetto in esame interferisce con territorio ad uso agricolo si richiede, visto l'impegno territoriale dell'opera in esame, di rispettare in ogni caso quanto indicato in merito dall'articolo 20, "Aree di elevato interesse agronomico", delle NTA del PPR, prevedendo di conseguenza adeguati e pari recuperi in siti limitrofi alle aree interessate.

206 In riferimento all'illuminazione del percorso, dei cantieri e delle stazioni, si dovranno privilegiare apparecchi illuminanti che non disperdano flusso luminoso verso l'alto, evitando di contribuire all'inquinamento luminoso. Particolare approfondimento progettuale esecutivo dovrà essere effettuato in ogni caso in cui le opere siano a diretta visione di un bene culturale.

207 Con il progetto esecutivo dovrà essere redatto un conseguente aggiornamento del piano di monitoraggio dedicato alla verifica in continuo degli impatti prodotti sul patrimonio culturale interessato dai cantieri e dalla medesima infrastruttura in esame, tale da consentire con immediatezza, tramite procedure preliminarmente definite, l'individuazione di criticità e quindi la progettazione e realizzazione delle necessarie varianti o mitigazioni.

208 Tutte le opere di mitigazione vegetale e di eventuale reimpianto delle piante recuperate dai siti dell'infrastruttura in esame e di cantiere previste nel progetto definitivo - prima fase dovranno essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi e con l'obbligo di una verifica continua dell'attecchimento e vigore delle essenze piantate. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno immediatamente sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica. Si intende che le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate immediatamente con l'impianto dei cantieri, se non prima se tecnicamente possibile.

209 La Società Lyon Turin Ferroviaire s.a.s. dovrà porre in opera in fase di realizzazione dell'opera principale, come anche dei relativi cantieri, ogni necessario intervento di eliminazione o mitigazione degli impatti sul patrimonio culturale derivanti da eventuali situazioni impreviste o modifiche progettuali, qualora ciò fosse richiesto dalla Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee del Ministero dei beni e delle attività culturali.



210 Tutte le aree agricole temporaneamente occupate dai cantieri relativi all'intervento in argomento, come anche le piste di servizio, dovranno essere riportate al termine dei lavori ai caratteri morfologici e vegetazionali originari.

211 Si può sin d'ora ritenere indispensabile ai fini della tutela, tanto monumentale che paesaggistica, la inderogabile necessità della valutazione preventiva in cantiere a cura della competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici di materiali / finiture afferenti le porzioni di opere di competenza del medesimo Ufficio con successiva emanazione dei relativi provvedimenti autorizzativi di merito, volta per volta. La competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici assicura al proponente la propria disponibilità a valutare soluzioni alternative o migliorative afferenti le opere in oggetto.

Progetto di ricollocazione dell'Autoporto della Società SITAF S.p.A.:

212 Per il collegamento dell'infrastruttura con la limitrofa autostrada, prima della redazione del progetto esecutivo della soluzione architettonica strallata per i due ponti sovrappasso presentata con il progetto definito di 1^ fase, saranno verificate ulteriori soluzioni strutturali per gli stessi ponti o viabilistiche per l'accesso all'autoporto di minore impatto paesaggistico rispetto a quella proposta. Le suddette ulteriori soluzioni strutturali o viabilistiche saranno presentate al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo.

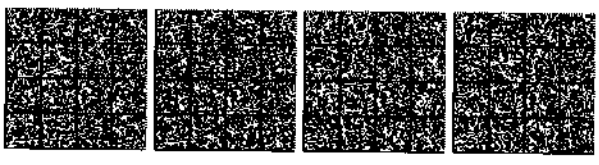
213 Per ciò che attiene l'architettura degli edifici si richiede l'uso di materiali di rivestimento consoni al luogo essendo le forme proposte di tipo astratto e avulse dal contesto della tradizione locale. Il relativo progetto esecutivo sarà sottoposto alla preventiva approvazione della competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici.

214 Con il progetto esecutivo saranno ulteriormente incrementate le schermature vegetazionali all'intorno dell'infrastruttura, il cui attecchimento in opera è soggetta a verifica triennale con obbligo di sostituzione delle essenze trovate secche. Il progetto e la messa in opera delle essenze vegetazionali saranno realizzati con il contributo di esperti botanici.

215 La prescrizione intende assicurare una verifica in corso d'opera – sotto il profilo della coerenza con i caratteri e i valori paesaggistici dei luoghi – degli aspetti di dettaglio e di finitura, non pienamente valutabili nella presente fase progettuale, da intendersi quale ottimizzazione progettuale, fermo restando il quadro economico prestabilito.

Progetto di ricollocazione della pista Guida Sicura della Società CONSEPI S.p.A.

216 Per quanto attiene il fabbricato principale si proporrà una soluzione avente maggior qualità architettonica, stante che quello proposto riporta caratteristiche avulse dal contesto paesaggistico circostante. A tale scopo ci si avvarrà nel gruppo di progettazione della consulenza di un architetto paesaggista che specificamente individui e proponga tematiche e soluzioni adeguate. Il relativo



progetto esecutivo sarà sottoposto alla preventiva approvazione della competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici.

217 Con il progetto esecutivo saranno ulteriormente incrementate le schermature vegetazionali all'intorno dell'infrastruttura - con particolare attenzione verso il sedime autostradale -, il cui attecchimento in opera è soggetto a verifica triennale con obbligo di sostituzione delle essenze trovate secche. Il progetto e la messa in opera delle essenze vegetazionali saranno realizzati con il contributo di esperti botanici.

218 Con il progetto esecutivo si approfondirà il progetto illuminotecnico della pista al fine di individuare il giusto livello di illuminamento e l'adozione di apparecchi tali da evitarne l'inquinamento nell'intorno nelle ore di utilizzo.

219 Ai fini della tutela paesaggistica, il proponente dovrà costantemente informare la competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici sui materiali prescelti, comprese le relative finiture, per una loro preventiva valutazione in corso d'opera.

Prescrizioni di carattere generale:

220 Entro sei mesi dalla prevista dismissione di ogni singola area di cantiere sarà presentato per l'approvazione alla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee e alle Soprintendenze di settore competenti un progetto esecutivo aggiornato relativo alla sistemazione definitiva dell'area occupata.

221 In corso d'opera le Soprintendenze di settore competenti potranno impartire ulteriori e maggiori prescrizioni per tutti gli interventi corollari al progetto non dettagliatamente illustrati nella documentazione presentata. Per quanto sopra la Società Lyon Turin Ferroviaire s.a.s. avrà cura di comunicare con congruo anticipo l'inizio di tutti i lavori, compresi gli impianti di cantiere, alle competenti Soprintendenze di settore e alla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee.

222 Tutte le suddette prescrizioni dovranno essere ottemperate dalla Società Lyon Turin Ferroviaire s.a.s. con la redazione del progetto esecutivo, se non diversamente specificato nelle suddette prescrizioni dal n. 1 al n. 41, da presentarsi prima dell'inizio delle opere (compresi i cantieri) e i relativi elaborati progettuali di recepimento andranno sottoposti alla verifica di ottemperanza da parte della Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee e delle Soprintendenze di settore".

Progetto Definitivo del Lotto 2 dei lavori di ristrutturazione di parte del Complesso della Caserma Henry da destinare a Punto informativo a Susa

223 Il presente parere e quello della competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici n. 4669 del 7 marzo 2014 potranno subire variazioni o annullamento ove la documentazione progettuale consegnata risulti imprecisa,

oppure successivamente si riscontrino situazioni o ritrovamenti non accertabili preliminarmente.

224 La Società Lyon Turin Ferroviaire s.a.s. dovrà adeguare il progetto di ristrutturazione consegnato secondo le prescrizioni e richieste contenute nel parere della competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici n. 4669 del 7 marzo 2014. Il progetto adeguato sarà nuovamente inoltrato alla medesima Soprintendenza per le determinazioni di competenza prima dell'inizio dei lavori, compresi quelli di impianto del cantiere.

225 Gli estremi di protocollo e la data del presente parere e delle autorizzazioni ai sensi degli articoli 21 e 22 del decreto legislativo n. 42/2004 s.m.i. della competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici dovranno essere chiaramente indicati sul cartello di cantiere.

226 La competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici sarà quindi costantemente informata dell'andamento dei lavori, per poter compiere verifiche o pronunciarsi su prove o campionature per le quali la medesima rimane sempre disponibile, come anche di eventuali circostanze impreviste e problematiche che dovessero insorgere durante l'esecuzione delle opere, al fine di poter intervenire ai sensi della prescrizione esecutiva n. 47.

227 In corso d'opera le Soprintendenze di settore competenti potranno impartire ulteriori e maggiori prescrizioni per tutti gli interventi corollari al progetto non dettagliatamente illustrati nella documentazione presentata.

228 Le competenti Soprintendenze potranno verificare in qualsiasi momento che le opere autorizzate siano eseguite conformemente alla documentazione di progetto approvata e a regola d'arte.

229 Entro due mesi dal termine dei lavori del progetto definitivo - Lotto 2 sarà trasmessa alla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee e alle Soprintendenze di settore competenti, una relazione di quanto eseguito, corredata da adeguata documentazione fotografica eseguita anche in corso d'opera oltre che alla fine degli stessi.

Per la tutela archeologica e la prevenzione del rischio archeologico

230 In corso d'opera e immediatamente dopo la rimozione delle attuali pavimentazioni interne agli edifici e degli spazi esterni, dato che in area prossima al complesso della Caserma Henry sono documentati rinvenimenti di sepolture di epoca romana (regione Cappuccini), deve essere eseguita una serie di sondaggi per la verifica archeologica.

231 I sondaggi di cui alla prescrizione esecutiva n. 50 sono soggetti all'assistenza archeologica costante in corso d'opera da parte di operatori specializzati (i cui oneri saranno a carico del proponente) e sotto la direzione scientifica della competente Soprintendenza per i beni archeologici. I nominativi e i curricula degli operatori specializzati o della Ditta specializzata incaricata saranno

preventivamente sottoposti alla verifica della competente Soprintendenza per i beni archeologici.

232 Qualsiasi opera di scavo, anche superficiale e che possa compromettere la stratigrafia archeologica, eventualmente introdotta in variante agli elaborati presentati, sarà soggetta ad autorizzazione della competente Soprintendenza per i beni archeologici e all'assistenza archeologica di cui alla prescrizione n. 51.

233 Si prescrive ai sensi dell'articolo 90, "Scoperte fortuite", del decreto legislativo n. 42/2004 s.m.i. che se durante i lavori dovessero essere casualmente ritrovati resti antichi, manufatti o elementi di natura archeologica, anche di apparente non interesse, siano immediatamente sospesi tutti i lavori in atto e ne sia data immediata comunicazione alla competente Soprintendenza per i beni archeologici, la quale se ne ravviserà la necessità, chiederà l'ampliamento delle indagini al fine di consentire una corretta ed adeguata documentazione e conservazione dei resti sepolti".

Prescrizione della Commissione Intergovernativa

234 Impianto di comunicazione denominato Sistema PUMA

Su richiesta della Commissione Intergovernativa e dei suoi organi tecnici (nei rappresentanti dei Vigili del Fuoco italiani) si prescrive, in sede di progettazione esecutiva, lo studio di un impianto di telecomunicazione per tutta la sezione transfrontaliera basato su apparecchi portatili tipo PUMA omologati "ATEX" (ovvero adatti all'utilizzo in atmosfere esplosive). Tali apparecchi, pur se adatti a funzionare in condizioni estreme con frequenze analogiche comprese tra 412 e 422 Mhz, presentano una potenza limitata in grado di coprire soltanto 600/700 m di galleria. Quanto sopra rende il sistema realmente efficace solo in corrispondenza dell'incidente/incendio.

Per tutte le "normali" telecomunicazioni al di fuori dell'intorno dell'incendio/incidente, i Vigili del Fuoco italiani richiedono che venga installata anche un'altra banda di frequenza a maggior potenza (in gergo detta "banda portante") che è operante a frequenze analogiche comprese tra 73 e 74.600 Mhz.

Prescrizioni di altri enti

Studio di una ottimizzazione della cantierizzazione

235 In sede di progettazione esecutiva dovrà essere studiata una localizzazione alternativa dei cantieri in funzione delle esigenze di sicurezza delle persone e nel rispetto delle esigenze operative dei lavori, così come espresso nel parere del Comune di Susa depositato nella seduta di CdS del 10 marzo 2014. Tale studio dovrà valutare e quantificare anche il costo conseguente alla qualificazione dei suddetti cantieri quali siti di interesse strategico.

Laddove, in esito allo studio, dovesse essere accertata la migliore rispondenza, alle esigenze di sicurezza sopramenzionate, di siti alternativi a quelli previsti nel progetto definitivo, la approvazione degli stessi avverrà nell'ambito delle procedure delineate dall'art. 169 decreto legislativo 163/2006 e s.m.i..

15A06011

LOREDANA COLECCHIA, *redattore* DELIA CHIARA, *vice redattore*

(WI-GU-2015-SON-041) Roma, 2015 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.

MODALITÀ PER LA VENDITA

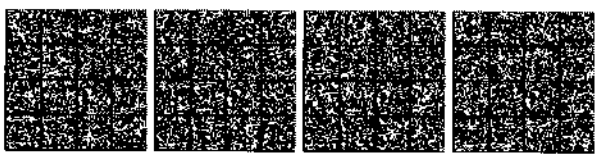
La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

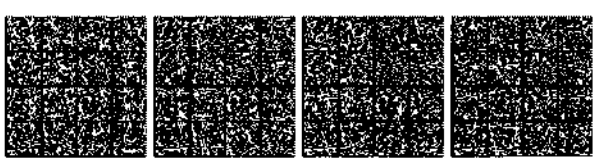
- **— presso il punto vendita dell'Istituto in piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma ☎ 06-8549866**
- **— presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sui siti www.ipzs.it e www.gazzettaufficiale.it.**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.
Vendita Gazzetta Ufficiale
Via Salaria, 1027
00138 Roma
fax: 06-8508-3466
e-mail: informazioni@gazzettaufficiale.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.





GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO (salvo conguaglio)
validi a partire dal 1° OTTOBRE 2013

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

		CANONE DI ABBONAMENTO	
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:		
	*(di cui spese di spedizione € 257,04)**	- annuale	**€ 438,00**
	*(di cui spese di spedizione € 128,52)**	- semestrale	**€ 239,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:		
	*(di cui spese di spedizione € 19,29)**	- annuale	**€ 68,00**
	*(di cui spese di spedizione € 9,64)**	- semestrale	**€ 43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della UE:		
	*(di cui spese di spedizione € 41,27)**	- annuale	**€ 168,00**
	*(di cui spese di spedizione € 20,63)**	- semestrale	**€ 91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:		
	*(di cui spese di spedizione € 15,31)**	- annuale	**€ 65,00**
	*(di cui spese di spedizione € 7,65)**	- semestrale	**€ 40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:		
	*(di cui spese di spedizione € 50,02)**	- annuale	**€ 167,00**
	*(di cui spese di spedizione € 25,01)**	- semestrale	**€ 90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	*(di cui spese di spedizione € 383,93)**	- annuale	**€ 819,00**
	*(di cui spese di spedizione € 191,46)**	- semestrale	**€ 431,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A ed F comprende gli indici mensili

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) **€ 56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI
(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita: serie generale	€	1,00
serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€	1,00
fascicolo serie speciale, *concorsi*, prezzo unico	€	1,50
supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€	1,00
fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€	6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI PUBBLICI

*(di cui spese di spedizione € 129,11)**	- annuale	**€ 302,47**
*(di cui spese di spedizione € 74,42)**	- semestrale	**€ 166,36**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

*(di cui spese di spedizione € 40,05)**	- annuale	**€ 86,72**
*(di cui spese di spedizione € 20,95)**	- semestrale	**€ 55,46**

Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,01 (€ 0,83 + IVA)

Sulle pubblicazioni della 5° Serie Speciale e della Parte II viene imposta I.V.A. al 22%.
Si ricorda che, in applicazione della legge 190 del 23 dicembre 2014 articolo 1 comma 629, gli enti dello Stato ivi specificati sono tenuti a versare all'Istituto solo la quota imponibile relativa al canone di abbonamento sottoscritto. Per ulteriori informazioni contattare la casella di posta elettronica abbonamenti@gazzettaufficiale.it.

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo		**€ 190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5%		**€ 180,50**
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€ 18,00	

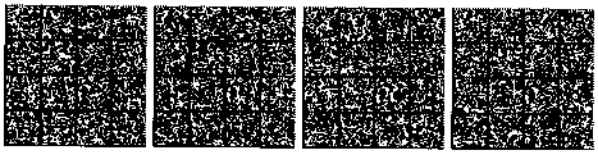
I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero, i prezzi di vendita (in abbonamento ed a fascicoli separati) anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale, i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi anche ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli vengono stabilite di volta in volta in base alle copie richieste. Eventuali fascicoli non recapitati potranno essere forniti gratuitamente entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del fascicolo. Oltre tale periodo questi potranno essere forniti soltanto a pagamento.

N.B. - La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.

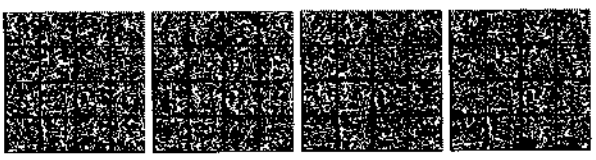
RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C.



45-410301150806

€ 5,00



DELIBERA 21 marzo 2018.

Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Approvazione progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione 235 della delibera CIPE 19 del 2015. (CUP: C11J05000030001). (Delibera n. 30/2018).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, concernente «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri», e successive modificazioni;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, concernente «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, «Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)», che prevede, nel quadro di una più ampia regolazione dei rapporti tra lo Stato e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, che tali rapporti siano regolati da un atto di concessione e da uno o più «contratti di programma»;

Visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;

Visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;

Viste le delibere n. 68 del 2010, n. 57 del 2011, n. 23 del 2012, n. 29 del 2013, n. 91 del 2013, n. 62 del 2016 e n. 67 del 2017, e, in particolare, la delibera 20 febbraio 2015, n. 19, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 181 del 6 agosto 2015, con le quali questo Comitato ha approvato fra l'altro i progetti dell'infrastruttura strategica relativa alla linea ferroviaria Torino-Lione;

Viste le delibere n. 63 del 2007, n. 6 del 2008, n. 27 del 2010, n. 4 del 2012, n. 33 del 2012, n. 22 del 2013, n. 112 del 2015 e n. 13 del 2017 con le quali questo Comitato ha fornito parere sui contratti di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., e, in particolare, i relativi investimenti relativi alla linea ferroviaria Torino-Lione;

Viste le delibere n. 86 del 2010, n. 57 del 2011, n. 23 del 2012, n. 29 del 2013, n. 91 del 2013, n. 19 del 2015, n. 62 del 2016 e n. 67 del 2017, con le quali questo Comitato ha approvato, fra l'altro, i progetti della linea ferroviaria Torino-Lione, le opere compensative e fornito autorizzazione alla realizzazione per lotti costruttivi e all'avvio del 1° e del 2° lotto costruttivo;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (c.d. nuovo Codice dei contratti pubblici), e successive modificazioni che, con riferimento alla programmazione infrastrutturale, ha individuato i seguenti strumenti di pianificazione e programmazione:

a) Il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) che contiene le linee strategiche delle politiche per la mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo infrastrutturale del Paese;

b) Il Documento pluriennale di pianificazione (DPP) che, oltre a quanto stabilito all'art. 2, comma 2, del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, e seguenti modificazioni, contiene gli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità è meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il PGTL;

Vista la delibera 1° dicembre 2016, n. 68, con la quale questo Comitato ha preso atto del contenuto delle «Linee guida del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche» (Linee guida), che definiscono - tra l'altro - la procedura semplificata da adottare per la gestione della «fase transitoria» fino al primo DPP;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

a) la delibera del 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003 e la relativa errata corrige pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, nonché la delibera del 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 2004, con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

b) la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

c) la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere *e)*, *f)* e *g)*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

Vista la normativa vigente in tema di controllo dei flussi finanziari e, in particolare:

a) l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regolamenta il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-*bis* e 176, comma 3, lettera *e)*, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016;

b) la delibera di questo Comitato del 28 gennaio 2015, n. 15, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 2015, che aggiorna - ai sensi del comma 3 del menzionato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 - le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera del 5 maggio 2011, n. 45, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 234 del 2011 e la relativa errata corrige pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 281 del 2011;

Vista la delibera dell'8 agosto 2015, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271 del 2015, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità precedentemente licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO), costituito con decreto 14 marzo 2003, adottato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il MIT;

Visto l'art. 203 del citato decreto legislativo 50 del 2016 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari (CCASIIP), ha assorbito ed ampliato - all'interno di quest'ultimo Organismo inter-istituzionale dello Stato - tutte le competenze del previgente CCASGO;

Vista la proposta di cui alla nota 19 marzo 2018, n. 9392, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato del «progetto di variante; in ottemperanza alla prescrizione 235 della delibera CIPE 19/2015»;

Considerato che, nel corso della seduta preparatoria al CIPE dello scorso 20 marzo 2018, la Vice-Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha rappresentato l'esigenza di esaminare la proposta di deliberazione, non iscritta all'ordine del giorno della medesima seduta preparatoria, in quanto la richiesta del medesimo Ministero è pervenuta solo successivamente alla diramazione della convocazione e dell'ordine del giorno per la stessa seduta preparatoria del CIPE;

Vista la documentazione allegata alla citata nota n. 9392 di chiarimenti fornita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

a) relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

b) allegato A - Verbale della riunione della Conferenza di servizi del 23 marzo 2016;

c) allegato B - Documento conclusivo della Conferenza di servizi, ex art. 168, comma 4, del decreto legislativo n. 163 del 2006;

d) allegato C - Risoluzione delle interferenze;

e) allegato D - Relazione istruttoria sull'esito della pubblicazione;

f) allegato E - Pareri MATTM, MIBACT e Regione Piemonte;

g) allegato F - Atti citati nella relazione;

h) allegato G - Studio sicurezza;

i) allegato H - Elenco elaborati facenti parte del progetto;

j) allegato I - Relazione generale allegata al progetto;

Considerato che l'intera opera è articolata nei seguenti 5 lotti non funzionali, in aggiunta a studi opere geognostiche preliminari e a ulteriori opere compensative:

a) primo lotto costruttivo - Lotto 1 - Tunnel di base;

b) secondo lotto costruttivo - Lotto 2 - Opere all'aperto Francia;

c) terzo lotto costruttivo - Lotto 3 - Tunnel di base (completamento);

d) quarto lotto costruttivo - Lotto 4 - Opere all'aperto Italia;

e) quinto lotto costruttivo - Lotto 5 - Attrezzaggio tecnologico;

Considerato che l'approvazione del progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione 235 della citata delibera n. 19 del 2015 non modifica il limite di spesa, fissato dalla citata delibera n. 67 del 2017 per la parte di competenza italiana, a 5.631,47 milioni di euro in valuta corrente, di cui 5.574,21 milioni di euro per il costo rivalutato fino a completa realizzazione dell'opera e 57,26 per misure di accompagnamento ulteriori rispetto a quelle già contenute nel costo complessivo dell'opera;

Considerato che la richiesta di approvazione della variante di cantierizzazione dell'opera da parte del Comitato non comporta alcuna variazione economica del progetto, del limite di spesa, dell'articolazione in 5 lotti costruttivi dell'opera, degli interventi previsti, del cronoprogramma dei lavori e dei connessi fabbisogni finanziari;

Valutato che la medesima approvazione costituisce condizione essenziale per il rispetto del cronoprogramma di realizzazione delle opere, sottoscritto nel programma CEF 2015-2019 e con la Commissione europea, come per altro evidenziato ed affermato nella nota n. 205 del 20 marzo 2018 del Commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione;

Preso atto che eventuali ritardi potrebbero causare la perdita di finanziamenti già erogati da parte della Commissione europea;

Considerato che il Comitato è chiamato ad esprimere il proprio parere, con osservazioni e raccomandazioni, di cui ai seguenti documenti, in allegato alla relazione istruttoria:

a) allegato 1 - Prescrizioni e raccomandazioni;

b) allegato 2 - Tabella riepilogativa - disamina dei pareri;

Visto il verbale della Conferenza di servizi del 26 settembre 2017;

Vista la nota della Regione Piemonte prot. DIPE n. 1627 del 21 marzo 2018 con la quale il Presidente di Regione da sostegno al perfezionamento della «cantierizzazione dell'opera» ed evidenzia anche il parere favore-

vole della giunta regionale alla localizzazione, emanato con provvedimento n. DGR 17-6445 del 2 febbraio 2018;

Considerato che, nel corso dell'odierna seduta del CIPE, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha rappresentato l'esigenza di esaminare la proposta di deliberazione, non iscritta all'ordine del giorno della medesima seduta del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1.1 È approvato, in considerazione degli esiti favorevoli dei pareri emessi dalle amministrazioni competenti (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Regione Piemonte, Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, enti locali), il procedimento autorizzativo della variante di cantierizzazione dell'opera in oggetto, ed in particolare:

a) approva (ai sensi e per gli effetti dell'art. 169 del decreto legislativo n. 163 del 2006, con le modalità previste dall'art. 166 del medesimo decreto legislativo n. 163 del 2006 come richiamato dal comma 5 del citato art. 169) il progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione 235 della delibera CIPE n. 19 del 2015, subordinatamente all'ottemperanza delle prescrizioni e delle raccomandazioni riportate nell'allegato 1, anche ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, della dichiarazione di pubblica utilità e della compatibilità ambientale dell'opera;

b) prende atto che con la variante in questione, rispetto a quanto disposto con la delibera n. 67 del 2017, restano confermati il limite di spesa, l'articolazione in 5 lotti costruttivi, con i medesimi interventi ed importi, il cronoprogramma dei lavori e i connessi fabbisogni finanziari.

1.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al contratto.

1.3 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmetterà a questo Comitato una relazione sul recepimento delle raccomandazioni contenute nella presente delibera e con un aggiornamento sull'andamento del progetto nel suo insieme, impegnandosi, altresì, ad inoltrare d'ora in avanti, ogni ulteriore proposta di deliberazione nel rispetto del vigente regolamento di questo Comitato, e di permettere quanto previsto, in particolare, dall'art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62.

1.4 Ai sensi della delibera n. 24 del 2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 21 marzo 2018

Il Presidente: GENTILONI SILVERI

Il segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 19 luglio 2018
Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 1021

AVVERTENZA:

L'allegato alla delibera n. 30/2018 non viene pubblicato in quanto integralmente sostituito dall'allegato alla delibera n. 39/2018 pubblicata in questa stessa Gazzetta Ufficiale.

18A05313

DELIBERA 26 aprile 2018.

Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Approvazione progetto di variante. Modifiche all'allegato alla delibera n. 30 del 2018. (CUP: C11J05000030001). (Delibera n. 39/2018).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, concernente «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri», e successive modificazioni;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, concernente «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», e successive modificazioni;

Visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;

Visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, «nuovo Codice dei contratti pubblici» e successive modificazioni;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

vole della giunta regionale alla localizzazione, emanato con provvedimento n. DGR 17-6445 del 2 febbraio 2018;

Considerato che, nel corso dell'odierna seduta del CIPE, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha rappresentato l'esigenza di esaminare la proposta di deliberazione, non iscritta all'ordine del giorno della medesima seduta del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1.1 È approvato, in considerazione degli esiti favorevoli dei pareri emessi dalle amministrazioni competenti (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Regione Piemonte, Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, enti locali), il procedimento autorizzativo della variante di cantierizzazione dell'opera in oggetto, ed in particolare:

a) approva (ai sensi e per gli effetti dell'art. 169 del decreto legislativo n. 163 del 2006, con le modalità previste dall'art. 166 del medesimo decreto legislativo n. 163 del 2006 come richiamato dal comma 5 del citato art. 169) il progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione 235 della delibera CIPE n. 19 del 2015, subordinatamente all'ottemperanza delle prescrizioni e delle raccomandazioni riportate nell'allegato 1, anche ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, della dichiarazione di pubblica utilità e della compatibilità ambientale dell'opera;

b) prende atto che con la variante in questione, rispetto a quanto disposto con la delibera n. 67 del 2017, restano confermati il limite di spesa, l'articolazione in 5 lotti costruttivi, con i medesimi interventi ed importi, il cronoprogramma dei lavori e i connessi fabbisogni finanziari.

1.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al contratto.

1.3 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmetterà a questo Comitato una relazione sul recepimento delle raccomandazioni contenute nella presente delibera e con un aggiornamento sull'andamento del progetto nel suo insieme, impegnandosi, altresì, ad inoltrare d'ora in avanti, ogni ulteriore proposta di deliberazione nel rispetto del vigente regolamento di questo Comitato, e di permettere quanto previsto, in particolare, dall'art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62.

1.4 Ai sensi della delibera n. 24 del 2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 21 marzo 2018

Il Presidente: GENTILONI SILVERI

Il segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 19 luglio 2018
Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 1021

AVVERTENZA:

L'allegato alla delibera n. 30/2018 non viene pubblicato in quanto integralmente sostituito dall'allegato alla delibera n. 39/2018 pubblicata in questa stessa Gazzetta Ufficiale.

18A05313

DELIBERA 26 aprile 2018.

Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Approvazione progetto di variante. Modifiche all'allegato alla delibera n. 30 del 2018. (CUP: C11J05000030001). (Delibera n. 39/2018).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, concernente «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri», e successive modificazioni;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, concernente «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», e successive modificazioni;

Visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;

Visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, «nuovo Codice dei contratti pubblici» e successive modificazioni;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

a) la delibera del 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003 e la relativa errata corrige pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, nonché la delibera del 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 2004, con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

b) la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

c) la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere *e)*, *f)* e *g)*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

Viste le delibere, con le quali questo Comitato ha approvato i progetti dell'infrastruttura strategica relativa alla linea ferroviaria Torino-Lione ed i relativi finanziamenti, e in particolare, la delibera 21 marzo 2018, n. 30, in corso di registrazione;

Vista la comunicazione del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo del 20 aprile 2018, prot. n. 11177-P, con la quale si chiedeva, in particolare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di «voler considerare la necessità che agli allegati 1 e 2», relative a «Prescrizioni e raccomandazioni» e alla «Tabella riepilogativa - disamina dei parere» della citata delibera n. 30 del 2018 «siano apportate le integrazioni evidenziate nei relativi testi aggiornati e trasmessi» con la medesima nota prot. n. 11177-P del 2018, visto che non era stato possibile, a causa della tempistica di inserimento dell'argomento nell'ordine del giorno del Comitato del 21 marzo 2018, rendere pienamente coerenti i due testi con le prescrizioni richieste dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo con il parere espresso con decreto prot. n. 146 del 7 marzo 2018;

Considerato, tuttavia, che la citata delibera n. 30 del 2018 riportava un solo allegato - relativo a «Prescrizioni e raccomandazioni» e un secondo documento non allegato alla delibera, ma facente parte della documentazione istruttoria, denominato: «Tabella riepilogativa - disamina dei pareri» (denominato allegato 2 nella documentazione istruttoria in quanto secondo allegato alla relazione presentata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti);

Vista la risposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alla sopra citata richiesta del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, inoltrata con nota 23 aprile 2018, prot. n. 2488, con la quale «si rappresenta di ritenere condivisibile le integrazioni proposte dal MIBACT, avendo verificato, con il Promotore, che le stesse non comportano onere o variazione del quadro economico»;

Preso atto che le modifiche richieste non comportano variazioni di costo dell'opera, né alcun ulteriore onere, ma rispondono all'esigenza di modificare i due allegati alla proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per rendere coerenti i due testi e allinearli alle prescrizioni richieste dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo con il parere espresso con decreto prot. n. 146 del 7 marzo 2018 allegato alla citata nota, prot. n. 11177-P del 2018;

Vista la proposta del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo di cui alla nota 23 aprile 2018, n. 10495, con la quale il Ministero ha chiesto «l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile» di questo Comitato per «l'inserimento di modifiche aggiuntive alle prescrizioni e raccomandazioni» previste con la citata delibera n. 30 del 2018;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Vista la nota congiunta 24 aprile 2018, prot. n. 2320-P, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato che, nel corso dell'odierna seduta del Comitato interministeriale per la programmazione economica, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, ribadendo che sono condivisi i contenuti e che le modifiche richieste non comportano ulteriori oneri o spese aggiuntive, hanno rappresentato l'esigenza di approvare la proposta di modifica dell'allegato «Prescrizioni e raccomandazioni»:

Su proposta del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1. È approvato, così come presentato dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo con le note n. 10495 e n. 11177-P del 2018 citate in premessa, l'allegato «Prescrizioni e raccomandazioni», modificato ed integrato, che fa parte integrante della presente delibera e che sostituisce integralmente l'analogo allegato alla delibera 21 marzo 2018, n. 30, in corso di registrazione.

2. Tale approvazione è subordinata alla registrazione da parte della Corte dei conti della citata delibera n. 30 del 2018.

3 Resta valida ogni ulteriore decisione assunta con la delibera n. 30 del 2018.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al contratto.

Roma, 26 aprile 2018

Il Presidente: GENTILONI SILVERI

Il segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 19 luglio 2018
Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 1022

ALLEGATO

NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO LIONE
- SEZIONE INTERNAZIONALE -
PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE
SEZIONE TRANSFRONTALIERA
PARTE IN TERRITORIO ITALIANO
APPROVAZIONE PROGETTO DI VARIANTE

MODIFICHE ALL'ALLEGATO ALLA DELIBERA N. 30 DEL 2018
(CUP: C11J05000030001)

Allegato 1 - Prescrizioni e raccomandazioni

Indice

Prescrizioni

Parte prima

Prescrizioni del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (Parere n. 2647 -- del 16 febbraio 2018).

Prescrizioni relative alla valutazione di incidenza
prescrizioni n. 1 - 5
Prescrizioni relative al progetto esecutivo di carattere generale
prescrizioni n. 6 - 19
Prescrizioni relative alla gestione terre e rocce da scavo
prescrizioni n. 20 - 28
Prescrizioni relative alle compensazioni e mitigazioni ambientali in accordo con l'Osservatorio Torino - Lione
per il cantiere di Salbertrand: prescrizioni n. 29 - 32
per il cantiere di Chiomonte: prescrizioni n. 33 - 37
per l'area di Colombera: prescrizione n. 38
per la zona di Venaus: prescrizione n. 39
Prescrizioni relative al piano di monitoraggio ambientale
prescrizioni n. 40 - 43
Prescrizioni relative al suolo e sottosuolo
prescrizioni n. 44 - 48
Prescrizioni relative all'atmosfera e qualità dell'aria
prescrizione n. 49
Prescrizioni relative al radon
prescrizioni n. 50 - 51
Prescrizioni relative alle componenti biotiche
prescrizioni n. 52 - 53
Prescrizioni relative alle chirotterofauna
prescrizioni n. 54 - 55
Prescrizioni relative al progetto di divulgazione della NLTL
prescrizione n. 56

Parte seconda

Prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (parere favorevole rep. decreti n. 146 del 7 marzo 2018 - prot. MIBACT-UDCM Gabinetto n. 6851 dell'8 marzo 2018, con allegato, quale parte integrante, il parere tecnico istruttorio della Direzione generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, prot. n. 6226 del 28/02/2018).

Prescrizioni relative alla tutela archeologica ed alla prevenzione del relativo rischio
prescrizioni n. 57 - 66
Prescrizioni relative alla tutela dei beni culturali architettonici
prescrizioni n. 67 - 68
Prescrizioni relative alla tutela paesaggistica
prescrizione n. 69
area di parcheggio in località Colombera: prescrizioni n. 70 - 71
area cantiere La Maddalena: prescrizioni n. 72 - 76
area cantiere di Salbertrand: prescrizioni n. 77 - 81
Prescrizioni relative alle condizioni ambientali di carattere generale
prescrizioni n. 82 - 87
Prescrizioni relative alle compensazioni ambientali (patrimonio culturale e paesaggio)
prescrizioni n. 88 - 90

Parte terza

Prescrizioni della Regione Piemonte (Deliberazione della Giunta regionale 2 febbraio 2018, n. 17-6445).

Prescrizioni relative alla pianificazione paesaggistica e urbanistica
area cantiere di Salbertrand: prescrizione n. 91
usi civici: prescrizione n. 92
Prescrizioni relative alle acque superficiali e sotterranee
area cantiere di Salbertrand: prescrizioni n. 93 - 97
area di parcheggio in località Colombera: prescrizioni n. 98 - 100
opere sul torrente Clarea in Comune di Chiomonte: prescrizioni n. 101 - 115
Prescrizioni relative all'autorizzazione legge regionale n. 45/1989
prescrizioni n. 116 - 121
Prescrizioni relative alla vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi
Prescrizioni n. 122 - 137
Prescrizioni relative all'atmosfera
prescrizioni n. 138 - 141
Prescrizioni relative al suolo e sottosuolo
prescrizioni n. 142 - 145
Prescrizioni relative alle attività di cantiere
prescrizione n. 146
Prescrizioni relative al piano di monitoraggio ambientale
prescrizioni n. 147 - 151

RACCOMANDAZIONI

Parte quarta

Raccomandazioni per la sostenibilità ambientale dell'intervento e ai fini dell'intesa sulla localizzazione (Deliberazione della Giunta regionale 2 febbraio 2018, n. 17-6445).

Raccomandazioni relative alle acque superficiali e sotterranee

raccomandazione n. 1.R

Raccomandazioni relative alla geologia

area cantiere di Salbertrand: raccomandazione n. 2.R

modifiche all'area de la Maddalena in Comune di Giaglione: raccomandazione n. 3.R

Raccomandazioni relative alle attività estrattive - cave

raccomandazione n. 4.R

Raccomandazioni relative all'arginatura

raccomandazione n. 5.R

Raccomandazioni relative agli aspetti forestali e idrogeologici

raccomandazione n. 6.R

Raccomandazioni relative alla valorizzazione territoriale

raccomandazione n. 7.R

Raccomandazioni relative alle indicazioni dell'Osservatorio Torino-Lione

raccomandazioni n. 8.R - 9.R

Raccomandazioni relative agli aspetti forestali

raccomandazione n. 10.R

Parte prima

Prescrizioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (parere n. 2647 - del 16 febbraio 2018).

«In relazione alla Valutazione di incidenza, da redigere e trasmettere al MATTM, si prescrive di:»

1. trasmettere lo studio redatto da specialisti del settore e adottato, prima della messa in opera del cantiere, per le indagini sugli spostamenti della fauna selvatica con particolare riferimento al lupo ma anche alle altre specie oggetto di incidentalità presenti nell'area vasta di Salbertrand in relazione al SIC ITI 110010 «Gran Bosco di Salbertrand», e, in particolare considerare i risultati ottenuti nel corso del Progetto Life Wolfalps non solo relativamente alle tecniche di monitoraggio ma anche relativamente alla riduzione degli impatti attraverso le misure di mitigazione adottate nel progetto;

2. attivare a seguito dell'approvazione del Progetto definitivo della variante gli studi propedeutici, le indagini e i monitoraggi sugli attuali spostamenti della fauna selvatica e sul reale utilizzo dei sottopassi esistenti, con particolare riferimento al lupo, nel tratto prossimo all'area del cantiere di Salbertand, al fine di acquisire tutti gli elementi necessari alla realizzazione degli interventi di mitigazione, in particolare saranno da definire:

i corridoi di transito di fondovalle;

la frequenza di attraversamento delle vie ad alto rischio d'impatto per la mortalità;

la variazione dell'utilizzo dei corridoi di passaggio già presenti;

3. monitorare l'utilizzo da parte della fauna selvatica del sovrappasso esistente presso Salbertrand, in località Chenebrieres;

4. prevedere misure protettive riferite all'ecosistema fluviale presente nel tratto di Dora Riparia prossimo al cantiere con la presenza di numerosi habitat acquatici e umidi di elevato pregio conservazionistico;

5. verificare l'analisi degli impatti cumulativi generati dalle opere esistenti e dal cantiere di Salbertrand sulla componente faunistica con particolare riferimento alla specie di interesse conservazionistico presenti;

«Relativamente al progetto esecutivo da approvare in sede di verifica di attuazione - I fase (prescrizioni di carattere generale) si prescrive di:»

6. redigere il Progetto esecutivo ottemperando alle prescrizioni dei pareri emessi da tutte le Autorità competenti coinvolte;

7. trasmettere il documento di Valutazione di impatto sanitario sul progetto complessivo della NLTL, tenendo conto delle risultanze della VIS dei cunicolo esplorativo de La Maddalena, che comprenda tutti i comuni interessati dalle opere, che preveda azioni informative per tutta la durata dei cantieri, da redigere secondo quanto indicato dal Documento finale del progetto «Linee guida VIS per valutatori e proponenti - T4HIA,» finanziato dal CCM - Centro per il controllo e la prevenzione delle malattie del Ministero della salute - giugno 2016;

8. acquisire e trasmettere al MATTM il parere relativo a quanto disposto dall'art. 38 delle NTA del PAI;

9. acquisire per l'area di cantiere di Salbertrand:

la documentazione relativa alla bonifica delle terre nelle aree di deposito da parte di Itinera;

la documentazione relativa allo spostamento della linea elettrica da parte di Tema.

In caso di mancata ottemperanza da parte dei soggetti obbligati ad ogni adempimento in materia ambientale in tempi coerenti con il programma dei lavori dell'Opera, TELT è autorizzata ad eseguire in danno dei responsabili (non essendo i relativi costi a carico dell'opera ferroviaria) le necessarie attività di rimozione dei rifiuti, di caratterizzazione ed eventuale bonifica del sito;

10. date le caratteristiche idrogeologiche dell'area del cantiere di Salbertrand, predisporre uno specifico Piano di protezione civile che, nella fase di cantiere, garantisca il monitoraggio delle situazioni di emergenza e preveda adeguati interventi atti a garantire la sicurezza dei lavoratori e l'evacuazione delle aree;

11. redigere il Piano della sicurezza con tutte le informazioni relative agli scenari di rischio, sia all'interno della galleria che all'esterno (camino e stazioni di monitoraggio) e in relazione al funzionamento degli impianti di ventilazione dell'area di sicurezza e dell'estrazione dei fumi in caso di incendio ed emergenza in galleria;

12. in accordo con SITAF, valutare la possibilità, negli anni in cui il traffico per il trasporto dei materiali da Chiomonte a Salbertrand è più intenso, l'utilizzo del varco diretto sull'autostrada A32 per i viaggi di ritorno da Salbertrand;

13. verificare la realizzazione del progetto della rotonda per l'inversione di marcia all'uscita Susa ovest;

14. utilizzare solo mezzi di trasporto dotati di tutti gli accorgimenti tecnici atti a minimizzare le emissioni nocive (gas di combustione, polveri, rumori, etc.), almeno di classe Euro VI. I capitolati di affidamento dei lavori dovranno prevedere elementi di premialità in ordine all'utilizzo di mezzi di classe superiore alla prevista Euro VI;

15. valutare una diversa distribuzione delle fasce orarie di movimentazione delle terre nell'arco giornaliero, al fine di diminuire il carico nelle ore di punta (mattutine e serali);

16. predisporre un programma trimestrale di utilizzo dell'autostrada A32 attraverso un Piano esecutivo per la movimentazione delle terre concordato con il Gestore dell'autostrada;

17. prevedere un impianto di trattamento delle acque di tipo modulare ed espandibile in tempi successivi in funzione delle reali portate drenate durante lo scavo delle gallerie;

18. dettagliare la strategia del riutilizzo dell'acqua reflua trattata per fini industriali, evitando o minimizzando i prelievi diretti dalla risorsa idrica superficiale e limitando le portate scaricate nei corpi recettori;

19. dettagliare e approfondire la documentazione riguardante l'approvvigionamento idrico supplementare, stimato in circa 9 l/sec., indicando se il prelievo avverrà dall'acquedotto di valle o da pozzi di emungimento;

«In relazione alla gestione delle terre e rocce da scavo, in accordo e sotto il controllo di Arpa, si prescrive di:»

20. trasmettere secondo le tempistiche definitive dalla normativa, l'aggiornamento di tutta la documentazione relativa alla gestione delle terre e rocce da scavo alla luce della variante disciplinata dal decreto legislativo n. 152/2006 e successive modificazioni e integrazioni, dal decreto ministeriale n. 161/2012 e dal decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2017, che illustri la movimentazione dei materiali, le aree di stoccaggio provvisorio e definitivo, la valorizzazione e il trasporto dei materiali provenienti dalle operazioni di scavo prodotte dagli interventi previsti dal progetto della NLTL;



21. in base al diverso livello di probabilità/certezza di occorrenza di minerali di amianto si richiedono interventi di monitoraggio in avanzamento sulla TBM e l'attivazione di procedure che ne permettano il tempestivo e certo riconoscimento, la determinazione sul contenuto totale e l'effettiva pericolosità dello stesso materiale scavato;

22. redigere il Piano di accertamento dei valori di fondo ex art. 5 comma 4 del decreto ministeriale n. 161/12 in via definitiva, individuando 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 comunque impiegati in cantiere e delle pressioni ambientali al contorno, eliminando parametri non pertinenti (es. pesticidi e fitofarmaci) e valutando in alcuni casi l'effettiva necessità di ricerca (es. composti organici);

23. gestire le aree di deposito temporaneo dei rifiuti conformemente alle disposizioni di cui all'art. 183, comma 1, lettera *bb)*, del decreto legislativo n. 152/2006 e successive modificazioni e integrazioni, prevedendo la copertura dei cumuli, il loro isolamento dal suolo sottostante e un idoneo sistema d'intercettazione e gestione delle eventuali acque di percolazione;

24. prevedere una campagna di indagini su ulteriori sondaggi e pozzetti integrativi, su tutte le aree diverse dal tracciato medesimo, sia come sito di scavo che di deposito, e aree di cantiere con riferimento, per quantità, campioni e metodi di analisi, alle specifiche di cui all'allegato 2 del decreto ministeriale n. 161/2012, al fine di verificare la caratterizzazione litologica dei terreni attraversati;

25. eseguire la caratterizzazione sul fronte di avanzamento dall'inizio dello scavo concordandone le modalità, tra cui la frequenza di campionamento, secondo il Piano di accertamento;

26. eseguire in fase di progetto esecutivo una caratterizzazione della fratturazione e fagliazione di dettaglio (in scala almeno 1/500) delle gallerie che saranno successivamente occupate dal deposito di rocce contenenti minerali amiantiferi;

27 .trasmettere le risultanze del Protocollo di gestione amianto;

28. prevedere, verificata la fattibilità tecnica, normativa e amministrativa, l'utilizzo da parte delle amministrazioni locali di una limitata quantità delle terre da scavo idonee per la realizzazione di rilevati (C12) e per ripristini ambientali (CI3a), per interventi di manutenzione del proprio territorio, per la manutenzione delle strade bianche e delle strade ex militari (*cfr*: prescrizione n.81 delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 57/2011);

«In relazione alle compensazioni e mitigazioni ambientali che il proponente deve attuare direttamente perché riferite a effetti indotti dai cantieri in accordo con l'Osservatorio dell'asse Torino-Lione, si prescrive di:

per il cantiere di Salbertrand

29. rispetto al problema dell'erosione spondale del fiume Dora, a regime torrentizio e con un elevato trasporto solido, nella tratta in cui insiste il cantiere, prevedere interventi, da estendere a tutto l'alveo, di sistemazione, manutenzione idraulica e consolidamento spondale (antierosivo) per salvaguardare le infrastrutture esistenti, gli attraversamenti e alcune zone prossime all'abitato, in accordo con l'Autorità competente;

30. realizzare progetti di messa in sicurezza e salvaguardia del rischio per il dissesto idrogeologico sui versanti lungo i principali rii e torrenti esistenti sul territorio di Salbertrand lungo:

il Rio Secco;

il Rio Chanteloube;

il Rio Gironda.

Attraverso la realizzazione di opere di difesa quali paravalanghe e valli, l'adeguamento degli apparati di protezione esistenti e l'attivazione di sistemi di monitoraggio e allertamento;

31. per quanto riguarda il progetto di riambientalizzazione dell'area di cantiere di Salbertrand verificare la possibilità di attuare un progetto che privilegi la destinazione originale delle aree, prevalentemente prativa e pascoliva, con impianti forestali limitati al contorno e finalizzati ad arricchire e qualificare il contesto paesaggistico nel rispetto delle criticità relative alla situazione idrogeologica e idraulica dell'area (Fascia b del *PAI)* e della presenza dei viadotti autostradali. Le soluzioni individuate non dovranno comunque comportare variazioni agli esiti della Valutazione di incidenza;

32. in considerazione della dimensione contenuta della stazione di Carex alba:

traslocarla completamente e ampliare le superfici delle aree di trapianto nelle due aree individuate;

definire con precisione le tempistiche e le modalità del monitoraggio delle popolazioni trapiantate;

nel caso l'intervento non portasse ai risultati auspicati, prevedere interventi di soccorso mirati nel tempo fino alla sua buona riuscita;

È auspicabile, infine, che a seguito del ripristino naturalistico previsto al termine delle attività di cantiere, la specie traslocata a monte della futura area industriale di Salbertrand, venga utilizzata per essere reintrodotta nel sito, quando su di esso si saranno sviluppate comunità vegetali autoctone;

Per il cantiere di Chiomonte prevedere che:

33. la sottostazione elettrica de La Maddalena per alimentare il cantiere di Chiomonte sia costruita come opera permanente, nel rispetto delle norme vigenti relativamente alla tutela della salute umana, per il prelievo e il conferimento di energia di AEM-Chiomonte, RFI, IREN;

sia realizzato un elettrodotto interrato per il collegamento della sottostazione de La Maddalena alla Sottostazione RFI di Chiomonte; e di conseguenza:

siano demoliti gli oltre 70 km di linee ad alta tensione (428 tralicci) ai lati della linea storica, nella tratta Bussoleno-Salbertrand;

Il progetto di dismissione e ripristino dei luoghi per le linee ricadenti in ambiti tutelati ai sensi della parte II (beni culturali) del decreto legislativo n. 42/2004 deve essere sottoposto all'approvazione preventiva della competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio, rimanendo pertanto di competenza del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ogni autorizzazione in merito.

34. Fatte salve diverse indicazioni degli Enti territoriali preposti, realizzare, una volta ultimati i lavori, nell'ambito delle attività di ripristino delle aree di cantiere e delle aree presidiate per la sicurezza, su una superficie di almeno 10 ettari, in coerenza con il progetto «Chiomonte 2025: opportunità di sviluppo territoriale», delle piantagioni di vigneto nelle aree:

di pertinenza del cantiere de La Maddalena;

nelle aree della località La Riviero, adiacente all'area presidiata;

35. attuare, per quanto possibile e se verificate, le risultanze del progetto di ricerca sulla «Valorizzazione risorse geotermiche Tunnel di base nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione» avviato da TELT con il Politecnico di Torino;

36. Valutare in accordo con le Autorità preposte a tutela della sicurezza, di approntare, durante tutta la durata dei lavori, le opere necessarie al fine di salvaguardare la percorribilità attualmente interrotta dal cantiere:

della Strada delle Gallie;

del percorso Chiomonte-Giaglione (per lunghi tratti parallelo alla Strada delle Gallie);

di alcuni sentieri: 500 gradini e sentiero Cels-Ramat;

e a fine lavori ripristinarne la funzionalità, realizzando tutte le opere necessarie al fine di valorizzarne l'importanza storica, il recupero dei manufatti e l'inserimento nel paesaggio, all'interno di un piano di recupero della rete sentieristica locale;

37. arretrare, per quanto possibile, le opere dì difesa spondale lungo la sponda sinistra, dall'alveo del torrente Clarea e, una volta finiti i lavori, ripristinare con interventi naturalistici e di ripristino della morfologia, attraverso l'impiego di specie autoctone, la disposizione sparsa di cumuli di ramaglie, piccole cataste di legna, cumuli di pietre e ceppaie;

Per l'area di Colombera:

38. in relazione alla criticità idraulica rappresentata dalla presenza del ponte sulla Strada delle Gallie dell'attraversamento del Torrente Clarea, situato a monte della nuova area di cantiere, prevedere in corso d'opera:

interventi di pulizia dell'alveo per evitare l'ostruzione della fornice del ponte in occasione di eventi alluvionali con abbondante portata solida;

per quanto possibile, la realizzazione di ulteriori opere per il contenimento del trasporto solido e il miglioramento delle condizioni di deflusso delle portate di piena;

Per la zona di Venaus:

39. attuare tutte le verifiche tecniche necessarie al fine di realizzare un nuovo percorso di collegamento del cavidotto interrato a 132 kv nel Comune di Venaus che limiti le interferenze in prossimità dell'abitato che, partendo dalla centrale idroelettrica di Venaus utilizzi la strada esistente realizzata da Enel e, proseguendo lungo il torrente Cenischia nella sede di una strada bianca sull'argine destro sino alla via Mompantero, si ricongiunga al pozzo di collegamento con la linea ferroviaria in galleria;

«In relazione al piano di monitoraggio ambientale, in accordo e sotto il controllo di Arpa Piemonte, si prescrive di:»

40. A completamento dell'anno di monitoraggio *post operam* previsto dalla normativa vigente e a seguito dell'analisi di significatività degli esiti del monitoraggio dei singoli cantieri, si valuterà, sentito anche il MiBACT per i relativi profili di competenza sul patrimonio culturale e il paesaggio, di prolungare il monitoraggio post opera per una durata massima di 3 anni;

41. al fine di valorizzare l'attività scientifica del monitoraggio ambientale della NLTL, si richiede, visti e analizzati i dati raccolti nelle fasi *ante operam*, *in itinere* e *post operam*, la trasmissione al MATTM e a ISPRA di un documento conclusivo che valuti criticamente le risultanze delle attività di controllo sulle diverse componenti ambientali rispetto agli effetti e/o impatti indotti dalle lavorazioni eseguite;

42. trasmettere le risultanze del protocollo operativo a integrazione del PMA come parte integrante del Sistema di gestione ambientale;

43. trasmettere le risultanze del tavolo tecnico coordinato dalla Regione Piemonte relativo al monitoraggio faunistico e alle relative opere di mitigazione e compensazione per gli impatti sulla fauna selvatica;

Suolo e sottosuolo

44. prevedere l'esecuzione dei sondaggi in prospezione di scavo di ogni «tratta» sul fronte di avanzamento, fornendo per ogni sondaggio effettuato sul fronte di scavo 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; l'analisi da effettuare sul campione «tal quale» (senza eseguire in campo la preventiva separazione della frazione maggiore a 2 *cm)*, per la determinazione degli amianti è di tipo qualitativo; la metodica da prevedere è: Microscopia ottica in contrasto di fase-tecnica della dispersione cromatica (MOCF -DC) (*Cfr*. decreto ministeriale 6 settembre 1994 ali. 3);

45. per la determinazione analitica del parametro amianto per la caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo effettuare l'analisi «quantitativa» del campione «tal quale» (senza eseguire in campo la preventiva separazione della frazione maggiore a 2 *cm)* utilizzando qualsiasi metodo il cui limite di quantificazione sia inferiore a 0,1 %, secondo le tecniche indicate nel decreto ministeriale 6 settembre 1994 -Ali. l, a cui sia associata eventualmente una procedura di arricchimento, in analogia con quanto già prescritto per il tunnel geognostico della Maddalena.

46. per la l'analisi «quantitativa», è necessario procedere alla determinazione dell'amianto totale sul campione «tal quale» sottoposto a macinazione senza eseguire in campo la preventiva separazione della frazione maggiore a 2 cm;

47. per lo smarino definito «C13a»:

deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (0,1 %), per tutti i materiali che vengono impiegati per la realizzazione di rilevati, opere di attraversamento, ripristino ambientale ed eventuale applicazione di tecniche di pratica industriale;

con riferimento all'art. 1 della legge n. 257 / 1992, i materiali di classe Cl3a possono essere destinati alla produzione di «nerti per calcestruzzi» solo se esenti da amianto;

i materiali in classe «C13a» in concentrazione inferiore a 1000 mg/kg siano ricollocati in situ, con messa in sicurezza permanente;

48. nei monitoraggi delle acque di drenaggio delle gallerie dovrà essere verificata anche l'eventuale presenza di fibre amiantifere;

Atmosfera e qualità dell'aria

49. in merito alla modellizzazione e in particolare in relazione al calcolo delle emissioni associate ai flussi di traffico pesante, esplicitare i calcoli che portano, dai dati relativi al numero di transiti medi giornalieri per anno e per tratta (*cfr*: tabella 3) e tenendo conto dei fattori dì emissione (*cfr*: tabella 11) e dei chilometri di lunghezza delle singole tratte, a calcolare le emissioni giornaliere e annuali (tabelle 37 + 40);

Radon

50. verificare i limiti per le attività alfa totale e beta totale delle risorse idriche superficiali e sotterranee non potabili, così come quelli del particolato aerodisperso;

51. sviluppare il monitoraggio del radon all'interno delle aree di scavo durante tutte le fasi di lavorazione e in tutti i cantieri, tenendo conto della direttiva 2013/59/Euratom in cui agli artt. 54 e 74 viene regolamentata l'esposizione al radon sia nei luoghi di lavoro sia in ambienti chiusi e si afferma che i livelli di riferimento per la media annua della concentrazione di attività in aria non devono essere superiori a 300 Bq/m3;

Componenti biotiche

52. dettagliare ulteriormente, la campagna di rilievi proposta e volta ad evidenziare le modalità di alimentazione idrica delle aree con mosaico perifluviale in sponda sinistra della Dora a Salbertrand per monitorare costantemente la permanenza degli habitat presenti e delle relative caratteristiche intrinseche e per tutelarne la continuità sino alla dismissione del cantiere e alla fase *post operam*;

53. definire un dettagliato piano di monitoraggio per il contenimento delle specie esotiche/invasive in fase di cantiere e di esercizio, e, in particolare:

prediligere, come soluzione di approvvigionamento delle specie autoctone da impiegarsi nei rinforzi, il prelievo direttamente in natura in località prossime al sito di intervento;

verificare l'effettivo attecchimento delle talee/piantine autoctone;

verificare la comparsa di nuovi esemplari di Buddleja davidii e di altre specie esotiche/invasive che dovranno essere eradicate periodicamente;

sostituire le talee in caso di non attecchimento;

Chirotterofauna

54. trasmettere le risultanze del tavolo tecnico coordinato dalla Regione Piemonte in merito al monitoraggio dei chirotteri;

55. predisporre il monitoraggio finalizzato a verificare lo scenario a ridotto impatto luminoso previsto, includendo anche il monitoraggio degli effettivi valori di illuminamento in prossimità dei punti più sensibili;

«In relazione al progetto di divulgazione della NLTL si prescrive di:»

56. trasmettere al MATTM per le verifiche di competenza, il progetto relativo alla passerella dello spazio visitatori, da redigere privilegiando gli aspetti relativi alla divulgazione e all'informazione del pubblico dei temi ambientali e realizzativi più significativi del progetto, in accordo con le attività dell'Osservatorio dell'asse Torino-Lione;

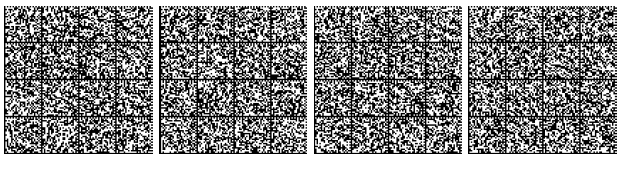
Parte seconda

Prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (parere favorevole rep. decreti n. 146 del 7 marzo 2018 - prot. MIBACT-UDCM Gabinetto n. 6851 dell'8 marzo 2018, con allegato, quale parte integrante, il parere tecnico istruttorio della Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio, prot. n. 6226 del 28 febbraio 2018).

Per quanto attiene alla tutela archeologica ed alla prevenzione del relativo rischio:

57. per quanto riguarda l'area di ampliamento del cantiere di Chiomonte in riva destra del Torrente Clarea, tutti i lavori di movimento terra finalizzati alla predisposizione del cantiere e quelli relativi alle successive realizzazioni dovranno essere eseguite con assistenza archeologica continuativa da parte di operatori specializzati sino al raggiungimento degli affioramenti naturali, per garantire l'immediato riconoscimento e salvaguardia di eventuali preesistenze di natura archeologica, non altrimenti individuabili.

58. per quanto riguarda le aree individuate nello studio archeologico preventivo come a rischio «basso» (ovvero a Chiomonte: l'ampliamento del cantiere a ovest dell'imbocco del cunicolo esplorativo e l'area della Colombera; a Salbertrand: tutta l'area interessata dal cantiere), dovrà essere concordato con la competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio (Area funzionale: Patrimonio archeologico) un piano di monitoraggio archeologico da effettuarsi in corso d'opera, che comprenda anche le operazioni preliminari di allestimento dei cantieri.



59. tutte le opere di movimento di terreno che saranno preventivamente realizzate per la bonifica degli ordigni bellici, la recinzione dei cantieri, l'illuminazione, la sorveglianza e la relativa viabilità di servizio saranno eseguite con assistenza archeologica continuativa da parte di operatori specializzati, per garantire l'immediato riconoscimento e salvaguardia di eventuali preesistenze di natura archeologica, non altrimenti individuabili.

60. i progetti di sondaggi archeologici preventivi nell'area di ampliamento del cantiere di Chiomonte e in quella dei pozzi di Venaus (autorizzati dalla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio con nota prot. n. 1433 del 31 gennaio 2018) devono essere realizzati - preventivamente all'inizio di qualsivoglia relativa opera prevista - non appena vi sia la disponibilità dei terreni, fatte salve le esigenze di sicurezza dei cantieri. Qualora per il nuovo cavidotto interrato nel Comune di Venaus fosse adottata in fase di approvazione del presente progetto di variante un diverso tracciato, non già oggetto delle verifiche preventive in materia di rischio archeologico come sopra autorizzate, la Società Tunnel Euralpin Lyon Turin s.a.s. deve provvedere al conseguente aggiornamento degli elaborati di settore già presentati alla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio, acquisendone la relativa preventiva nuova autorizzazione alla realizzazione.

61. il rinvenimento di strutture e depositi di interesse archeologico durante l'esecuzione dei sondaggi preventivi, da condursi quest'ultimi con metodologia stratigrafica sino al raggiungimento della quota degli affioramenti naturali e integralmente documentati, comporterà l'ampliamento in estensione degli stessi sondaggi sino all'esaurimento dei depositi archeologici, ai sensi delle procedure stabilite dall'art. 25, comma 8, del decreto legislativo n. 50/2016 e con lo scopo di giungere a un completo quadro conoscitivo, che potrà richiedere approfondimenti dell'indagine anche attraverso analisi e datazioni di laboratorio.

62. il rinvenimento di strutture di interesse archeologico, ai sensi della vigente normativa, comporterà una necessaria valutazione da parte della competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio della compatibilità tra le opere previste in progetto e la salvaguardia di quanto rinvenuto.

63. si prescrive che gli scavi archeologici esplorativi non vengano compiuti durante i periodi di massime precipitazioni atmosferiche o nel quale lo sviluppo stagionale della vegetazione impedisca una concreta visibilità del terreno, che potrebbero di conseguenza causare ostacolo ad una corretta esplorazione del sottosuolo.

64. qualsiasi opera di scavo superficiale che possa compromettere l'eventuale stratigrafia archeologica ed eventualmente introdotta in variante agli elaborati consegnati per la presente procedura di variante, è soggetta ad apposita autorizzazione preventiva della competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio.

65. si prescrive, ai sensi dell'art. 90, Scoperte fortuite, del decreto legislativo n. 42/2004, che se durante l'attività previste per la realizzazione del progetto di cui trattasi - comprese le attività di impostazione dei cantieri, ovvero delle relative opere connesse - dovessero essere casualmente ritrovati resti, relitti o manufatti di qualsiasi natura e di rilevanza archeologica, anche di dubbio interesse, sia immediatamente sospesa la specifica attività in atto e ne sia data immediata comunicazione alla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio (Area funzionale: Patrimonio archeologico), la quale se ne ravviserà la necessità, fornirà le specifiche indicazioni per la verifica di quanto trovato e l'eventuale conservazione.

66. per tutto quanto non specificatamente indicato nelle presenti condizioni ambientali (prescrizioni) per la variante in ottemperanza e, in particolare, tutte le restanti opere in territorio italiano, restano ferme le prescrizioni già impartite nei precedenti pareri del MiBACT per le quali all'interno del PRV non si è ancora proceduto all'ottemperanza e conseguente verifica. Si richiamano inoltre le attività già approvate, ma non ancora realizzate, di archeologia preventiva (elab. PD2_C3C_0129_01-82-01_10-03, Piano esecutivo di indagini di archeologia preventiva).

Per quanto attiene alla tutela beni culturali architettonici

67. il progetto di cantierizzazione e di realizzazione delle opere relative all'imbocco est del tunnel di base in Comune di Susa, posto in area contermine al bene culturale della «Cascina San Giacomo o Cascina Vazone» (vincolata con DDR n. 239 del 25 luglio 2011 per il suo interesse culturale particolarmente importante) ed in quanto non ricompreso nel presente Progetto definitivo in variante, deve conseguentemente essere sottoposto all'aggiornamento e modifica da parte della Società Tunnel Euralpin Lyon Turin s.a.s in ottemperanza alle prescrizioni nn. 71, 72, 199 e 203 della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica del 20 febbraio 2015, n. 19.

68. preso atto della dichiarazione del proponente per la quale non è previsto il riuso dell'edificio ferroviario della Stazione di Salbertrand, nelle more della relativa procedura di verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del decreto legislativo n. 42/2004 ed a scopo cautelativo stante la sua vicinanza all'area del nuovo cantiere, devono esserne verificate a cura dello stesso proponente ed in accordo con la proprietà, preventivamente all'inizio dell'installazione del medesimo nuovo cantiere, le condizioni statiche *ante operam* del relativo fabbricato, predisponendone il monitoraggio continuo in corso d'opera ed alla fine dei lavori di smantellamento del suddetto nuovo cantiere, provvedendo se del caso all'effettuazione dei necessari interventi di consolidamento previa l'autorizzazione della competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio.

Nel caso fossero necessari interventi di restauro e consolidamento indipendenti dalle attività di cantiere, tali interventi saranno da considerarsi opere di compensazione.

Per quanto attiene alla tutela paesaggistica

69. tutte le opere di mitigazione vegetale e di eventuale reimpianto delle piante recuperate dai siti dell'infrastruttura in esame e di cantiere previste nel Progetto definitivo in variante devono essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi e con l'obbligo di una verifica continua dell'attecchimento e vigore delle essenze piantate. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno immediatamente sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica. Si intende che le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate immediatamente con l'impianto dei cantieri, se non prima se tecnicamente possibile.

Area a parcheggio in località Colombera - Comune di Chiomonte

70. l'area a parcheggio deve essere maggiormente rinaturalizzata prevedendo la messa a dimora di ulteriori elementi arborei a basso/medio fusto ed arbustivi oltre a quelli già presenti per il parcheggio in modo da ricreare una massa boschiva spontanea con conformazione non geometrica.

71. le recinzioni previste lungo il perimetro dell'area siano in Corten, o con effetto similare, e mitigate esternamente da siepi arbustive di mascheramento a pronto effetto.

Area cantiere La Maddalena

72. per la sistemazione dell'area tecnica Terna deve essere valutata la possibilità di integrare il previsto muro in c.a. (comunque da prevedersi con un rivestimento a faccia vista in pietra locale) con un rimodellamento morfologico del versante o l'impiego di terrazzamenti di limitata altezza in continuità con quelli già previsti nell'area circostante.

73. Emventuali interventi di consolidamento dei versanti, che dovessero rendersi necessari in fase esecutiva, dovranno assicurare la salvaguardia del sistema storico di terrazzamenti (comprese le barricate e le strade storiche) e non interferire con gli stessi.

74. le recinzioni previste siano in Corten, o con effetto similare, e sia valutata la possibilità di un miglioramento qualitativo delle restanti opere complementari (guard-rail, ringhiere, etc.) al fine di garantire una loro maggiore integrazione ed omogeneità in fase di esercizio.

75. sia assicurata la durabilità nel tempo delle coloriture/tinteggiature dei manufatti di cantiere (che dovranno rifarsi alle gamme di colori del contesto paesaggistico di riferimento tenuto conto anche delle diverse stagionalità) in modo che non venga meno la funzione mitigativa loro attribuita.

76. per gli interventi di mitigazione mediante impiego di specie arboree e arbustive, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, vengano messi a dimora esemplari a pronto effetto e ne venga assicurata la costante manutenzione prevedendo la sostituzione degli elementi deperenti al fine di non verificare l'efficacia dell'intervento mitigativo.

Area cantiere di Salbertrand

77. siano effettuati ulteriori approfondimenti progettuali per la fase di cantiere con i relativi fotoinserimenti rispetto alla viabilità pubblica principale (A32 e SS24) con particolare attenzione all'individuazione di ulteriori interventi di mitigazione per le opere di progetto in fase di cantiere sia mediante l'inserimento di quinte arboree sia attraverso la definizione di dettaglio dei materiali e dei cromatismi più adeguati al contesto paesaggistico di riferimento, tenuto conto anche delle diverse stagionalità. Qualora non sia possibile realizzare ulteriori interventi di mascheratura arboreo/arbustiva siano valutati interventi alternativi quali, ad esempio, elementi da sovrapporsi ai prospetti degli edifici più elevati. Venga ulteriormente indagata la possibilità di frammentare la lunghezza dei fronti con l'impiego di cromie/materiali differenti, in accordo con le valutazioni in materia di sicurezza dettate dagli

Organi preposti alla pubblica sicurezza, nel rispetto anche delle norme in materia di tutela del patrimonio culturale e del paesaggio;

78. relativamente all'illuminazione dell'area di cantiere, fatte salve le indicazioni per la sicurezza, sia privilegiata l'illuminazione dei percorsi schermando il più possibile l'illuminazione dei fronti costruiti, in modo da limitare la loro percepibilità anche in visione notturna.

79. per quanto riguarda la viabilità e le aree a parcheggio sia previsto l'impiego di pavimentazioni con asfalto colorato neutro che consenta di ottenere un aspetto più naturale della superficie.

80. per gli interventi di mitigazione mediante impiego di specie arboree e arbustive, vengano messi a dimora esemplari a pronto effetto e ne venga assicurata in fase di cantiere la costante manutenzione prevedendo la sostituzione degli elementi deperenti al fine dí non vanificare l'efficacia dell'intervento mitigativo.

81. la Società Tunnel Euralpin Lyon Turin s.a.s. deve garantire per almeno cinque anni il mantenimento delle opere realizzate per il ripristino vegetazionale dell'area di cantiere di Salbertrand, provvedendo se del caso alla sostituzione delle essenze vegetazionali non adeguatamente attecchite.

Condizioni ambientali (prescrizioni) di carattere generale

82. la Società Tunnel Euralpin Lyon Turin s.a.s., con almeno trenta giorni di preavviso, deve comunicare la data di inizio dei lavori - comprese le attività di predisposizione delle aree di cantiere e anche qualora gli stessi siano attivati per lotti successivi - alla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e alla Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio;

83. la Società Tunnel Euralpin Lyon Turin s.a.s., con almeno trenta giorni di preavviso, deve consegnare alla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio il cronoprogramma definitivo generale di esecuzione delle opere - comprese quelle di impianto del cantiere - che prevedano movimenti di terra, scavi o sondaggi nel sottosuolo;

84. la Società Tunnel Euralpin Lyon Turin s.a.s., con almeno trenta giorni di preavviso, deve presentare alla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio i titoli professionali di abilitazione previsti dalla legge per il personale specializzato in archeologia incaricato della relativa sorveglianza in corso d'opera;

85. la Società Tunnel Euralpin Lyon Turin s.a.s., con almeno trenta giorni di preavviso, deve garantire alla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio che il personale incaricato della sorveglianza di cui alla lettera *c)* concordi con la medesima Soprintendenza le modalità attuative della relativa assistenza, come anche l'obbligo per lo stesso personale di mantenere costanti contatti con lo stesso ufficio del MiBACT al fine di fornire al medesimo un continuo aggiornamento sullo svolgimento e le risultanze dell'assistenza operata.

86. entro un anno dalla prevista dismissione di ogni singola area di cantiere (di cui comunque si deve rimuovere ogni struttura provvisoria, comprese tutte le strutture del nuovo ponte provvisorio all'interno dell'area di cantiere de La Maddalena) sarà presentato, per la preventiva approvazione, alla Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio e alla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio un progetto esecutivo aggiornato relativo alla sistemazione definitiva delle specifiche aree occupate, tenendo anche conto dell'eventuale necessario ripristino delle zone limitrofe alle suddette aree di cantiere comunque interferite o modificate a seguito dell'esecuzione dei lavori previsti.

87. per le aree di cantiere, quelle di deposito temporaneo, quelle utilizzate per lo stoccaggio dei materiali, le eventuali piste di servizio realizzate per l'esecuzione delle opere, nonché ogni altra area che risultasse degradata a seguito dell'esecuzione dei lavori in progetto, deve essere effettuato in continuità con il termine dei relativi lavori il recupero e il ripristino morfologico e tipologico dei siti impegnati dalle relative opere e cantieri.

Compensazioni ambientali (patrimonio culturale e paesaggio) relative alla realizzazione delle opere in variante

88. prendendo atto dell'ipotesi progettuale relativa al percorso di visita per i visitatori all'interno del cantiere de La Maddalena nel Comune di Chiomonte (elab. PRV C3C 6831 01-88-96 10-01), la società Tunnel Euralpin Lyon Turin sas deve verificare in accordo con il Comune e la competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio la possibilità di integrare nello stesso percorso anche ia visita all'area archeologica di cui ai «Resti di insediamento preistorico» (decreto ministeriale 4 gennaio 1988; scheda archeo 067 del catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte - seconda parte del Piano paesaggistico regionale) ed al Museo La Maddalena, per la quale area e museo in ogni caso deve essere predisposto a carico dello stesso proponente ed in accordo con la suddetta Soprintendenza, un progetto di risistemazione e riallestimento del Museo e per entrambi (area e Museo) un monitoraggio preventivo delle condizioni ambientali in corso di realizzazione ed al termine delle opere di cui trattasi, provvedendo se del caso ai necessari interventi di restauro.

89. Prendendo atto della proposta dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione, la Società Tunnel Euralpin Lyon Turin s.a.s. deve provvedere durante i lavori svolti nell'area di cantiere La Maddalena a garantire la tutela e conservazione del tracciato della «strada delle Gallie», attuando al termine dei lavori ivi previsti il relativo restauro e ripristino del tracciato nei Comuni di Chiomonte e Giaglione. Inoltre, il proponente in accordo con la competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio ed i Comuni interessati, deve progettare ed attuare la proposta di tracciato alternativo di collegamento tra la «via dell'Avanà», la «strada dei cannoni» e la «via delle Gallie», onde consentire comunque la loro fruibilità pubblica in continuità anche con quanto proposto nella condizione ambientale (prescrizione) n. 88. Le attività previste dalla presente prescrizione sono subordinate alla previa valutazione positiva delle Autorità preposte alla tutela dell'ordine pubblico, nel rispetto anche delle norme in materia di tutela del patrimonio culturale e del paesaggio.

90. Prendendo atto della proposta dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione, la Società Tunnel Euralpin Lyon Turin s.a.s. deve provvedere, anche in base a quanto previsto dall'art. 42, rete di connessione paesaggistica (commi 4, 5 e 6), delle Norme di attuazione del Piano paesaggistico regionale, a sviluppare ed attuare d'intesa con i comuni interessati e la competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio, un progetto complessivo di individuazione della rete sentieristica (compresa la «strada militare n. 79») presente nelle aree di intervento - con particolare attenzione a quella de La Maddalena - e, quindi, di intervento per rendere la stessa rete fruibile sia in fase di cantiere che in quella di esercizio della nuova infrastruttura ferroviaria. Il suddetto progetto deve comunque tenere conto di quanto previsto per l'attuazione delle condizioni ambientali (prescrizioni) nn. 88 e 89. Le attività previste dalla presente prescrizione sono subordinate alla previa valutazione positiva delle Autorità preposte alla tutela dell'ordine pubblico, nel rispetto anche delle norme in materia di tutela del patrimonio culturale e del paesaggio.

Parte terza

Prescrizioni della Regione Piemonte (Deliberazione della Giunta regionale 2 febbraio 2018, n. 17-6445).

Pianificazione paesaggistica e urbanistica

Condizioni cui è subordinata l'espressione della valutazione positiva della Regione, ai sensi dell'art. 146, comma 5 del decreto legislativo n. 42/2004, in materia di autorizzazione paesaggistica:

Area cantiere di Salbertrand

91. 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;

Usi civici

92. il proponente dovrà accantonare in via preventiva una somma ritenuta adeguata al ristoro della collettività uso civista locale. Detta somma verrà poi rideterminata nell'ambito dell'autorizzazione rilasciata dalla Regione Piemonte ai sensi dell'art. 4, primo comma, lettera *a)* della legge regionale n. 29/2009, acquisito il parere da parte dei Comuni interessati;

Acque superficiali e sotterranee

Area cantiere di Salbertrand

93. nel corso della successiva fase progettuale, a seguito della definizione di maggior dettaglio della reale configurazione dell'area di cantiere e comunque prima della consegna dei lavori, dovrà essere richiesta dal soggetto proponente al Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino, l'attivazione di un tavolo tecnico a cui parteciperanno le autorità competenti in materia di protezione civile e previsione del rischio meteoidrologico, per definire la predisposizione di un adeguato Piano di monitoraggio dei livelli idrici, con l'indicazione delle soglie di attenzione e di allarme, da coordinare con il piano di protezione civile comunale;

94. nella fase di progettazione esecutiva dei corpi di fabbrica previsti in sponda sinistra del fiume Dora Riparia, dovranno essere considerate nelle verifiche di carattere strutturale anche le eventuali azioni dovute alla dinamica idraulica del corso d'acqua;

95.11 soggetto proponente dovrà mettere in atto le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'area di cantiere, che si renderanno necessarie al fine di garantire il regolare deflusso delle acque, sempre previa autorizzazione del Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino;

96. l'eventuale materiale demaniale che potrebbe depositarsi nell'area di cantiere, dovrà essere esclusivamente utilizzato dal soggetto proponente ad imbottimento di sponda o a colmatura di depressioni in alveo in prossimità dell'area medesima;

97. i fabbricati di cantiere e tutte le opere previste in tale area, terminati i lavori di costruzione della linea ferroviaria Torino-Lione, dovranno essere completamente rimosse;

Area a parcheggio temporaneo in località Colombera in Comune di Chiomonte:

98. nel corso della successiva fase progettuale a seguito della definizione di maggior dettaglio della reale configurazione dell'area di cantiere e comunque prima della consegna dei lavori, dovrà essere richiesta dal soggetto proponente al Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino, l'attivazione di un tavolo tecnico a cui parteciperanno le autorità competenti in materia di protezione civile e previsione del rischio meteoidrologico, per definire la predisposizione di un adeguato Piano di monitoraggio dei livelli idrici, con l'indicazione delle soglie di attenzione e di allarme, da coordinare con il piano di protezione civile comunale;

99. il soggetto proponente dovrà mettere in atto le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'area temporanea a parcheggio, che si renderanno necessarie al fine di garantire il regolare deflusso delle acque, sempre previa autorizzazione del Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino;

100. l'eventuale materiale demaniale che potrebbe depositarsi nell'area di che trattasi, dovrà essere esclusivamente utilizzato dal soggetto proponente ad imbottimento di sponda o a colmatura di depressioni in alveo in prossimità dell'area medesima;

Opere sul torrente Clarea in Comune di Chiomonte:

101. nessuna variazione alle opere idrauliche progettate potrà essere introdotta senza la preventiva autorizzazione da parte del Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino;

102. prima dell'inizio dei lavori dovrà essere inoltrata dal proponente al Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino, richiesta di concessione demaniale a titolo oneroso per il ponte provvisorio, ai sensi della legge regionale n. 12/2004 e del regolamento regionale n. 14/R del 6 dicembre 2004;

103. dovranno essere eseguiti accuratamente i calcoli di verifica strutturale delle opere in argomento ai sensi delle norme tecniche per le costruzioni vigenti;

104. i piani di posa delle strutture di fondazione del ponte temporaneo e i piani di appoggio dei massi delle scogliere, dovranno essere posti a profondità maggiori di almeno m 1,00 rispetto alle quote più depresse del fondo alveo di progetto nelle sezioni trasversali interessate dalle opere;

105. i materassi metallici a protezione del rilevato arginale nelle zone prossime all'alveo inciso, dovranno essere fondati a profondità maggiori di almeno m 1,00 rispetto alle quote più depresse del fondo alveo di progetto nelle sezioni interessate;

106. i massi costituenti le opere di protezione dovranno essere posizionati in modo da offrire reciprocamente garanzie di stabilità. Non dovranno essere prelevati dall'alveo del corso d'acqua, ma provenire da cava. Essi dovranno essere a spacco di struttura compatta, non geliva né lamellare: dovranno avere volume non inferiore a 0,30 mc e peso superiore a 8,0 q.li; inoltre dovrà essere verificata analiticamente l'idoneità della dimensione dei massi impiegati a non essere mobilitati dalla corrente, tenendo conto degli opportuni coefficienti di sicurezza;

107. i tratti terminali delle scogliere previste a valle del ponte temporaneo dovranno essere immorsati nelle sponde per una sufficiente lunghezza con risvolti a 45°. Anche il tratto iniziale della scogliera in sponda sinistra a monte del viadotto autostradale, dovrà essere adeguatamente immorsato per un tratto di sufficiente lunghezza nella sponda, con risvolto a 45°, mentre il tratto iniziale della scogliera da realizzare in sponda destra, dovrà essere raccordata senza soluzione di continuità alla scogliera esistente, evitando il restringimento delle sezioni idrauliche di deflusso;

108. il materiale litoide demaniale proveniente dagli scavi in alveo dovrà essere usato esclusivamente, per la colmatura di depressioni in alveo o di sponda, ove necessario, in prossimità delle opere di cui trattasi, mentre quello proveniente dalle demolizioni di manufatti esistenti dovrà essere asportato dall'alveo;

109. per le aree di cantiere poste in prossimità delle sponde del torrente Clarea, potenzialmente soggette a dissesto di tipo torrentizio, nel corso della successiva fase progettuale e comunque prima della consegna dei lavori dovrà essere richiesta dal soggetto proponente al Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino, l'attivazione di un tavolo tecnico a cui parteciperanno le autorità competenti in materia di protezione civile e previsione del rischio meteoidrologico, per definire la predisposizione di un adeguato Piano di monitoraggio dei livelli idrici, con l'indicazione delle soglie di attenzione e di allarme, da coordinare con il piano di protezione civile comunale;

110. è a carico della società proponente l'onere conseguente la sicurezza idraulica del cantiere;

111. durante il corso dei lavori è fatto divieto assoluto di depositi, anche temporanei, di materiali che determinino la pregiudizievole restrizione della sezione idraulica, nonché dell'utilizzo dei materiali medesimi, ad interruzione del regolare deflusso delle acque, per la formazione di accessi o per facilitare le operazioni stesse;

112. durante l'esecuzione dei lavori non dovrà essere causata turbativa del buon regime idraulico del corso d'acqua;

113. la società proponente dovrà comunicare al Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino, l'inizio e l'ultimazione dei lavori, al fine di consentire eventuali accertamenti tesi a verificare la rispondenza fra quanto previsto e quanto realizzato, nonché il nominativo del tecnico incaricato della direzione dei lavori; ad avvenuta ultimazione il proponente dovrà inviare dichiarazione del Direttore dei lavori attestante che le opere sono state eseguite conformemente al progetto approvato;

114. la società proponente dovrà mettere in atto le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria, sia dell'alveo che delle sponde, in corrispondenza ed immediatamente a monte e a valle dei manufatti, che si renderanno necessarie al fine di garantire il regolare deflusso delle acque, sempre previa autorizzazione del Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino;

115. il ponte provvisorio sul torrente Clarea, terminati i lavori di costruzione della linea ferroviaria Torino-Lione, dovrà essere completamente rimosso;

Autorizzazione ai sensi della legge regionale n. 45/1989 (Nuove norme per gli interventi da eseguire in terreni sottoposti a vincolo per scopi idrogeologici)

116. il taglio degli alberi e lo sgombero del materiale di risulta dovranno precedere i movimenti dì terra; nessun danno dovrà essere arrecato agli alberi non destinati all'abbattimento e nel corso dei lavori dovranno essere rispettate le norme tecniche previste dal Regolamento forestale;

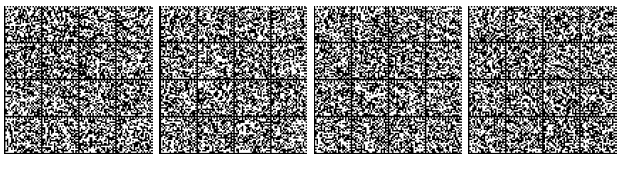
117. al fine di evitare ostacolo al regolare deflusso delle acque, non si dovrà abbandonare materiale di risulta e residui legnosi, rami e cimali in canali e corsi d'acqua in genere;

118. dovrà essere assicurata la regimazione delle acque superficiali, evitando che si determinino fenomeni di ristagno delle acque o di erosione nei terreni oggetto di intervento ed in quelli limitrofi;

119. le date di inizio e fine lavori dovranno essere comunicate al Comando provinciale dei Carabinieri forestali e al Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino. Alla comunicazione di ultimazione dei lavori, dovrà essere allegata la dichiarazione del direttore dei lavori attestante che gli interventi sono stati eseguiti conformemente al progetto approvato;

120. nel progetto esecutivo, la verifica geotecnica del rilevato paramassi previsto nell'area della Maddalena in Comune di Giaglione deve comprendere anche le azioni derivanti dall'impatto dei massi stessi;

121. entro 90 giorni dall'approvazione del progetto di variante il richiedente dovrà prendere contatti con il Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino per concordare la localizzazione e la tipologia degli interventi di miglioramento boschivo. Come richiesto nel corso della valutazione ambientale del progetto definitivo, approvato con delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 19 del 2015, gli interventi di compensazione della superficie forestale trasformata dovranno essere sviluppati in un'ottica di ricostituzione e di potenziamento dei corridoi ecologici e faunistici presenti in Valle;



Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

122. in relazione alla necessità di integrazione dell'analisi degli impatti nei confronti della fauna selvatica originati dall'azione di disturbo e dall'effetto barriera generati dalla presenza del cantiere industriale di Salbertrand e di individuazione delle misure di mitigazione/compensazione ambientale da attuare nel periodo prolungato di permanenza del cantiere temporaneo e successivamente sulla base degli impatti residui da esso generati, si richiede che il proponente presenti alla Regione Piemonte una proposta di protocollo di monitoraggio faunistico relativo a ungulati e carnivori. In seguito, sulla base della proposta presentata, il protocollo, che dovrà essere applicato dal proponente, sarà definito nell'ambito di un tavolo tecnico, coordinato dalla Regione Piemonte (Direzione agricoltura) a cui parteciperanno, oltre al proponente, la Città metropolitana di Torino, l'Ente di gestione delle aree protette delle Alpi Cozie ed Arpa Piemonte. È fatta salva la possibilità per il proponente di richiedere l'attivazione del tavolo tecnico anche prima dell'approvazione del progetto di variante. Le attività di monitoraggio dovranno comunque iniziare all'atto di definizione del protocollo;

123. il monitoraggio *ante operam* dovrà svilupparsi in modo tale da raccogliere i dati relativi ad almeno i primi 12 mesi di rilevamento prima dell'inizio delle attività di preparazione dell'area e di installazione del cantiere, anche in considerazione del fatto che, secondo quanto indicato nel documento «Relazione di incidenza ambientale (pag. 43), «alla luce della tempistica dell'attuale *iter* autorizzativo e di appalto, l'area industriale TELT potrà prevedibilmente avviarsi a partire dalla seconda metà del 2020»;

124. a seguito della conclusione della prima campagna annuale di monitoraggio, i dati derivati dal monitoraggio, i dati bibliografici e quelli desunti dalle attività di monitoraggio svolte da altri soggetti (Parco delle Alpi Cozie, Centro regionale grandi carnivori, Città metropolitana) nell'ambito delle proprie attività istituzionali dovranno essere forniti al tavolo tecnico sopra citato e dovranno essere utilizzati per la definizione delle misure di mitigazione/compensazione ambientale necessarie per limitare gli impatti attesi sulla fauna selvatica;

125. nell'ambito del tavolo tecnico sopra citato saranno concordate le misure e gli interventi di mitigazione/compensazione ambientale necessari per limitare gli impatti attesi sulla fauna selvatica ed i relativi tempi di realizzazione. Gli interventi che coinvolgono infrastrutture esistenti dovranno essere concordati anche con i relativi soggetti gestori;

126. le attività di monitoraggio dovranno proseguire per tutta la durata del cantiere ed anche nel *post operam* con le tempistiche e le modalità indicate nel protocollo per verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione/compensazione ambientale e consentire adeguate misure di retroazione finalizzate a superare le criticità riscontrate;

127. si richiede che a seguito dell'approvazione del progetto di variante, il proponente presenti alla Regione Piemonte una proposta di protocollo di monitoraggio faunistico relativo ai chirotteri. In seguito sulla base della proposta presentata, il protocollo, che dovrà essere applicato dal proponente, sarà definito nell'ambito di un tavolo tecnico, coordinato dalla Regione Piemonte (Direzione agricoltura) a cui parteciperanno, oltre al proponente, la Città metropolitana di Torino, l'Ente di gestione delle aree protette delle Alpi Cozie ed Arpa Piemonte. È fatta salva la possibilità per il proponente di richiedere l'attivazione del tavolo tecnico anche prima dell'approvazione del progetto di variante. Le attività di monitoraggio dovranno comunque iniziare all'atto di definizione del protocollo;

128. a seguito della conclusione della prima campagna annuale di monitoraggio, i dati derivati dal monitoraggio, i dati bibliografici e quelli desunti dalle attività di monitoraggio svolte da altri soggetti nell'ambito delle proprie attività istituzionali dovranno essere forniti al tavolo tecnico sopra citato e dovranno essere utilizzati per la definizione delle misure di mitigazione/compensazione ambientale necessarie per limitare gli impatti attesi sui chirotteri;

129. nell'ambito del tavolo tecnico sopra citato saranno concordate le misure e gli interventi di mitigazione/compensazione ambientale necessari per limitare gli impatti attesi sui chirotteri ed i relativi tempi di realizzazione;

130. le attività di monitoraggio dovranno proseguire per tutta la durata del cantiere ed anche nel *post operam* con la metodica indicata nel protocollo per verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione/compensazione ambientale e consentire adeguate misure di retroazione finalizzate a superare le criticità riscontrate;

131. la progettazione degli interventi di compensazione forestale relativi alle aree di Salbertrand, Chiomonte e Giaglione, che dovrà essere prodotta in ottemperanza a quanto disposto dal decreto legislativo n. 227/2001 e dalla legge regionale n. 4/2009, dovrà essere sviluppata anche in un'ottica di ricostituzione e di potenziamento dei corridoi ecologici e faunistici presenti in Valle Susa;

132. in fase di progettazione esecutiva, dovrà essere maggiormente definito il piano di monitoraggio delle aree umide, fondando il sistema di controllo su uno studio idrogeologico preventivo che consenta di ottimizzare la disposizione dei punti di misura e consentire la segnalazione precoce di eventi anomali, per poter intervenire tempestivamente;

133. il taglio degli esemplari arborei individuati all'interno del castagneto da frutto (presente a nordest del cantiere attuale in destra idrografica e nell'area de la Maddalena est, in sinistra idrografica), qualora necessario, dovrà essere effettuato con estrema cautela, onde evitare l'eccessiva perturbazione dei Chirotteri presenti. Dovranno essere seguiti tutti gli accorgimenti previsti nel documento integrativo, con particolare attenzione all'area di Maddalena dove i rilievi chirotterologici realizzati nell'ambito dei monitoraggi svolti per la realizzazione del Cunicolo esplorativo de La Maddalena in *ante operam* e corso opera del cantiere esistente hanno evidenziato elevata attività oraria di Chirotteri, relativamente a numerose specie, in relazione alla presenza di molteplici potenziali siti di rifugio, sia arborei che in edifici;

134. le indicazioni circa gli interventi proposti per la tutela della popolazione residua delle specie di Anfibi presenti nel fondovalle Clarea dovranno essere approfondite e dettagliate in fase di progettazione esecutiva;

135. dovranno essere effettuate indagini specifiche per individuare ulteriori potenziali habitat con presenza della specie nutrice Aristolochia, idonei per la specie Zerynthia polyxena, nell'intorno dell'area de La Maddalena per valutare la consistenza della popolazione e certificare la presenza del lepidottero almeno in un intorno di area vasta (raggio di circa 2,5 km dal cantiere). Solo a seguito di tale evidenza risulta sostenibile la realizzazione, così come presentata, del cantiere oggetto della variante in sinistra orografica del torrente Clarea che comprometterebbe la popolazione individuata a valle della borgata Clarea, ma che non determinerebbe comunque la scomparsa della specie nel territorio di interesse.

136. Nel caso in cui nell'intorno dell'area di progetto del cantiere della Maddalena non venga riscontrata la presenza di Zerynthia polyxena, il progetto esecutivo dovrà contenere un piano d'azione per il mantenimento nel sito della specie mediante:

la salvaguardia del terrazzo in sponda sinistra Clarea,

la gestione dell'area circostante la borgata Clarea,

il censimento della specie nell'intorno in cui è riscontrabile la pianta nutrice,

gli interventi previsti nei vigneti abbandonati in cui è presente la pianta nutrice comprese le forme di valorizzazione, anche in termini di recupero produttivo e agro ecologico, con particolare riferimento alla presenza di fauna invertebrata, e di fruizione paesaggistica,

le modalità di raccolta semente e propagazione della specie nutrice, con la descrizione delle tecniche utilizzate e l'individuazione dei siti di messa a dimora;

137. in fase di progettazione esecutiva, dovrà essere avviato un censimento in media e bassa Valle di Susa di potenziali siti donatori di semi di specie erbacee con caratteristiche ecologiche simili ai siti di ripristino, che dovrà essere accompagnato da specifici rilievi floristico-vegetazionali e da un'indagine presso le aziende che praticano praticoltura in valle, che consenta di verificarne la disponibilità e interesse all'utilizzo delle tecniche ed attrezzature ritenute idonee. Per quanto riguarda l'utilizzo delle tecniche di propagazione di Aristolochia, dovranno essere approfonditi gli esiti della ricerca dell'IBIMET di Bologna in termini di successo riproduttivo della Zerynthia e della possibilità di ricorso e replica nel territorio in oggetto, con particolare riferimento alla conservazione nei vigneti mediante approccio agro-ecologico;

Atmosfera

138. per l'individuazione dei punti di monitoraggio (stazioni di ricaduta, di cantiere e meteorologiche) si dovrà prevedere un sopralluogo congiunto tra Arpa Piemonte e proponente, come già previsto con prescrizioni delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica del 2015.

139. per quanto riguarda le analisi delle componenti metalliche, si ritiene necessario che il proponente proceda ad uniformare i parametri analizzati e le tempistiche con quelle di Arpa Piemonte in modo che i dati ricavati siano tra loro confrontabili. Il set di metalli da analizzare è rappresentato dai parametri: Arsenico, Cadmio, Ferro, Nichel, Piombo, Antimonio, Cromo, Manganese, Rame, Titanio, Vanadio e Zinco.



140. in accordo con Arpa Piemonte dovranno essere identificate le stazioni significative sui cui effettuare la caratterizzazione della matrice. L'analisi dovrà essere effettuata su campioni compositi mensili (1 campione mensile costituito da aliquote dei filtri di PM10 giornalieri), in modo che i dati siano confrontabili con quelli determinati da Arpa Piemonte.

141. per quanto riguarda il monitoraggio degli ossidi di azoto nelle due porzioni dei SIC (Oasi xerotermica della Val di Susa e Parco Naturale Gran Bosco), è necessario approfondire l'adeguatezza delle tempistiche proposte. Sono infatti previsti nei due punti individuati e per il corso d'opera, monitoraggi semestrali della durata di 15 giorni in continuo; tuttavia, se i dati ottenuti saranno utilizzati per verificare il rispetto del livello critico per la protezione della vegetazione che è su base annuale, sarà necessario prevedere un monitoraggio continuo annuale o valutare la possibilità di effettuare misurazioni indicative come previsto nel decreto legislativo n. 155/2010, allegato 1.

Suolo e sottosuolo

142. si richiede che, nella fase di progettazione esecutiva, venga fornita una descrizione esaustiva e dettagliata dei sistemi di impermeabilizzazione delle aree di deposito intermedio.

143. si richiede che in fase di progettazione esecutiva, il proponente concordi con Arpa Piemonte e Regione Piemonte un protocollo specifico di gestione amianto per quelle tratte di scavo in cui dalla modellistica geologica la presenza di lenti di pietre verdi risulta di difficile previsione e le tecniche geognostiche al fronte non risultano efficaci. Ciò in particolar modo per quelle tratte in avanzamento mediante l'impiego di esplosivo (D&*B)*.

144. stante la presenza di contesti urbanizzati in superficie, a scopo precauzionale per il controllo dei possibili cedimenti, si richiede che, nell'ambito del sistema di monitoraggio geotecnico da redigersi in sede di progetto esecutivo, siano previste campagne di monitoraggio preventive dei possibili cedimenti per i settori attraversati da scavo in depositi porosi interessati da permeabilità primaria (fondovalle Cenischia tra pK 56+0.58 e pK 56+776).

145. in relazione al monitoraggio in corso d'opera da parte della Società Musinet Engineering sulla frana della Maddalena, si prescrive che, in fase esecutiva, venga redatto un elaborato che chiarisca il flusso delle informazioni tra il proponente TELT e la Società Musinet Engineering ed evidenzi le azioni che verranno operate nel caso si verifichino segnalazioni di movimento presunto da parte degli strumenti installati, eventualmente inserendo tali indicazioni nella pianificazione di emergenza.

Aspetti relativi alle attività di cantiere

146. stante la possibilità che dal viadotto autostradale posizionato sopra il cantiere della Maddalena possa cadere oltre alla neve ghiacciata presente sui teloni degli autotreni in transito anche:

materiali, anche di notevole peso e dimensione, proiettati all'esterno in caso di incidente;

oggetti contundenti od ordigni lanciati da un malintenzionato all'esterno dell'autostrada sul sottostante cantiere;

frammenti della barriera antirumore rotta a causa di un sinistro;

carichi dispersi da veicoli per trasporto merci;

fuoriuscita di veicoli pesanti per sfondamento dei new jersey laterali.

Si richiede la redazione di uno studio per la sicurezza delle maestranze che tenga conto degli aspetti sopra citati.

Piano di monitoraggio ambientale (PMA)

147. si richiede che in fase di progettazione esecutiva venga redatto un protocollo operativo ad integrazione del Piano di monitoraggio ambientale, da concordare con Arpa Piemonte, e parte integrante del Sistema di gestione ambientale, nel quale vengano specificati, per ciascuna componente, gli assetti operativi del monitoraggio (in termini di sorveglianza, attenzione e intervento) definiti in base alle pressioni attese, le modalità di transizione tra essi e gli eventuali interventi mitigativi da adottare, secondo l'approccio metodologico consolidato nel corso del monitoraggio del cantiere de «La Maddalena».

148. i monitoraggi previsti dal PMA, condiviso con Arpa Piemonte, dovranno essere flessibili e rimodulabili sulla base dei dati acquisiti e delle criticità eventualmente emerse in corso d'opera, sia in termini di modifica e/o eventualmente aggiunta di punti di rilievo, sia per quanto attiene le metodiche e le frequenze di misura.

149. il monitoraggio ambientale «esterno cantiere», per la fase realizzativa, dovrà essere messo in relazione con il monitoraggio «interno cantiere» (parte integrante del *SGA)*, per i diversi lotti costruttivi e per le diverse componenti ambientali, sia in termini di scelta delle stazioni, sia in termini di frequenze di monitoraggio. Tale relazione risulta fondamentale per poter ricostruire la catena degli impatti e permettere il controllo delle condizioni ambientali in modo da rilevare, tempestivamente, eventuali situazioni critiche nell'area vasta derivanti dalle attività del cantiere.

150. le procedure per la gestione delle anomalie delle componenti ambientali dovranno essere concordate con Arpa Piemonte.

151. le modalità e le frequenze di restituzione dei dati di monitoraggio ambientale dovranno essere concordate con Arpa Piemonte.

Parte quarta

Raccomandazioni per la sostenibilità ambientale dell'intervento e ai fini dell'intesa sulla localizzazione (Deliberazione della Giunta regionale 2 febbraio 2018, n. 17-6445).

Acque superficiali e sotterranee

1.R Scarichi acque di cantiere. Si ricorda che l'autorizzazione allo scarico in acque superficiali dovrà essere richiesto alla Città metropolitana di Torino.

Geologia

Nuovo cantiere di Salbertrand

2.R Il nuovo cantiere di Salbertrand è posto in un'area estremamente delicata dal punto di vista geologico geomorfologico, dove la principale criticità è da ricondursi all'interferenza con le fasce fluviali di cui, nell'ambito dei lavori della conferenza, si è ampiamente occupata l'autorità idraulica competente.

Si vuole qui evidenziare che esistono, con una probabilità dì accadimento estremamente modesta, anche altri possibili scenari di rischio, connessi a attivazioni catastrofiche delle adiacenti frane del Cassas, Serre la Voute, Sapè, identificate negli studi geologici allegati al progetto (elaborato PRV_C3B_7400_33-03-75_30_01); una eventuale attivazione di tali dissesti difatti potrebbe interagire con la viabilità di accesso e modificare il regime idraulico della Dora. In tal senso si raccomanda di realizzare, in fase esecutiva, uno studio sui possibili effetti di eventi rari catastrofici relativi ai suddetti dissesti e di ipotizzare, nell'ambito della pianificazione di emergenza, le possibili azioni di risposta a tali eventi.

Il cantiere di Salbertrand al fine di garantire la trasparenza idraulica prevede importanti opere fondazionali, a fronte di un quadro conoscitivo geologico-geotecnico esclusivamente basato su scarsi dati bibliografici, che non escludono la possibilità della presenza di orizzonti a granulometria fine.

In tal senso si raccomanda di attuare completamente il piano delle indagini previsto (elaborato C3B0005051001) eventualmente infittendo le indagini qualora venissero individuati terreni differenti rispetto alle previsioni, nel caso in cui dalle indagini venissero riconosciuti dei terreni problematici dal punto di vista geotecnico e sismico.

Modifiche all'area della Maddalena nel Comune di Giaglione.

3.R Tra le opere previste viene proposto un rilevato paramassi finalizzato alla protezione dell'area dalla caduta dei massi provenienti sia dal versante immediatamente a tergo che dalla retrostante frana della Maddalena. Concordando con l'esecuzione e necessità di tale opera, si raccomanda di realizzarla il prima possibile in ragione dell'esistenza di un'area ampiamente utilizzata a valle.

Dal punto di vista del vincolo idrogeologico ai sensi della legge regionale n. 45/89 si osserva che nelle modifiche proposte sono presenti oltre al rilevato paramassi, numerosi muri di terrazzamento e una berlinese. Di queste opere esiste una adeguata verifica ai sensi delle NTC (decreto ministeriale 14 gennaio 2008) alla sezione di progetto C3A264835, ricordando che la maggior parte di queste sussiste in un'area ampiamente antropizzata e già modificata da numerosi interventi, si ritiene che le opere previste siano assentibili.

Si raccomanda che nel progetto esecutivo la verifica geotecnica del rilevato paramassi debba comprendere anche le azioni derivanti dall'impatto dei massi stessi.

Attività estrattive - Cave

4.R Si ribadisce che, come già espresso nei precedenti pareri, si rimane in attesa dell'attivazione dell'*iter* procedurale previsto dalla legge regionale n. 23/2016 artt. 10, 13 e 14 per l'autorizzazione dei singoli interventi di Caprie e Torrazza Piemonte, in variante ai rispettivi progetti autorizzati di recupero ambientale delle attività estrattive già in essere, con la trasmissione al settore regionale competente della relativa istanza e documentazione progettuale definitiva.

In merito al previsto impiego di una quota di smarino per le necessità delle aministrazioni locali, tale utilizzo potrà avvenire previa comunicazione alla Regione Piemonte dei quantitativi che verranno impiegati per tali fini.

Arginatura

5.R Si ritiene opportuno cogliere l'occasione per addivenire ad una programmazione coordinata degli interventi di mitigazione dal rischio idraulico già previsti. Si richiama inoltre l'esigenza di anticipare la programmazione degli argini previsti, al fine di allinearsi alle tempistiche ed alle attività che sta conducendo AIPO nel medesimo territorio.

Aspetti forestali e idrogeologici

6.R Dagli elaborati progettuali non emergono elementi ostativi, esclusivamente dal punto di vista degli specifici aspetti forestali di competenza, al rilascio dell'autorizzazione ex art. 1 della legge regionale n. 45/1989 per la realizzazione degli interventi sui terreni correttamente individuati e perimetrati nelle specifiche planimetrie allegate alla documentazione progettuale.

Relativamente agli interventi di compensazione forestale che dovranno essere realizzati in ottemperanza a quanto disposto dal decreto legislativo n. 227/2001 e dalla legge regionale 4/2009, si prevede la compensazione fisica mediante realizzazione di miglioramento boschivo; la stima economica della compensazione viene elaborata in coerenza con l'allegato A alle «Disposizioni sulle trasformazioni del bosco ad altra destinazione d'uso e approvazione dei criteri e delle modalità per la compensazione», approvate con D.G.R. n. 23-4637 del 6 febbraio 2017 in attuazione dell'art. 19 della legge regionale n. 4/2009. Le «Relazioni di compensazione al taglio delle superfici boscate» non forniscono però indicazioni chiare circa gli interventi di compensazione, ma rimandano «alla fase di progettazione esecutiva l'individuazione delle aree sulle quali saranno effettuati gli interventi di cui sopra e la definizione delle tipologie forestali».

Si ricorda che ai sensi del comma 4 dell'art. 19 della legge regionale n. 4 del 10 febbraio 2009 è a carico del destinatario dell'autorizzazione la compensazione della superficie forestale trasformata. Come sottolineato dalle «Disposizioni sulle trasformazioni del bosco ad altra destinazione d'uso e approvazione dei criteri e delle modalità per la compensazione», approvate con D.G.R. n. 23-4637 del 6 febbraio 2017, la trasformazione del bosco in altra destinazione d'uso non è possibile in caso di mancato accoglimento o assenza del progetto di intervento compensativo della superficie forestale trasformata e/o mancato versamento del deposito cauzionale ovvero, in alternativa, mancato versamento del corrispettivo in denaro. Il progetto di compensazione costituisce requisito indispensabile per la validità e legittimità dell'autorizzazione paesaggistica. Qualora la compensazione non fosse realizzata, l'atto di autorizzazione deve considerarsi nullo e gli interventi conseguenti sarebbero realizzati in assenza di autorizzazione e soggetti alle sanzioni previste dal Codice dei beni culturali e del paesaggio e, per quanto concerne le norme in materia forestale, alle sanzioni previste al comma 1, lettera L della legge regionale n. 4/2009.

Valorizzazione territoriale

7.R Considerata l'esigenza di garantire un'ottimale e dignitosa dimora per l'ospitalità delle maestranze e l'assenza di campi base, Telt sia invitata a valutare ed eventualmente a promuovere soluzioni per un'ottimale ospitalità delle maestranze sul territorio. Essendo la cantierizzazione trasferita a La Maddalena di Chiomonte ed in accordo a quanto prescritto nel merito dal MATTM si raccomanda di sviluppare il progetto relativo alla passerella dello spazio visitatori del cantiere di Chiomonte e le attività di informazione nel territorio dell'area che ospita i lavori principali.

Indicazioni dell'Osservatorio Torino Lione - Ufficio commissario di Governo

8.R Nuovo assetto del cantiere di Chiomonte. Si chiede di valutare la predisposizione di nuovi accessi, che non modifichino il livello di sicurezza attuale, ai boschi ed alle aree coltivate nella zona sud-est, con l'accordo delle Autorità competenti in materia di Pubblica sicurezza.

Per l'area della Colombera si richiede di valutare la possibilità di sosta dei mezzi privati e pubblici oltre al parcheggio per i dipendenti ed alla pista di elisoccorso.

Infine si auspica una maggiore integrazione (funzionale e paesaggistica) degli spazi e delle opere che si realizzeranno con riferimento alle nuove installazioni previste-passerella e centro visita rispetto agli altri siti di interesse nell'area.

9.R Edificio per impianto di ventilazione e camino. Si raccomanda, come anche richiesto dall'amministrazione di Chiomonte, di condividere le valutazioni modellistiche sulle emissioni attese nell'area della Maddalena nei diversi scenari di rischio.

Aspetti forestali

10.R Si richiede che:

ai sensi dell'art. 4, comma 5, del decreto legislativo n. 227/2001, le aree sulle quali possono essere realizzati gli interventi compensativi devono ricadere all'interno del medesimo bacino idrografico nel quale è stata autorizzata la trasformazione d'uso; in loro assenza si fa riferimento al bacino idrografico più vicino;

gli interventi di compensazione eseguiti direttamente non possono godere di sovvenzioni o benefici pubblici di qualunque natura e fonte;

con la compensazione fisica trova applicazione il regolamento forestale (DPGR 8/r/2011 e successive modificazioni e integrazioni); il progetto di miglioramento boschivo deve essere allegato alla comunicazione semplice o all'istanza di autorizzazione (artt. 4 e 6 del DPGR 8/r/2011 e successive modificazioni e integrazioni) trasmessa al Settore territorialmente competente in materia di foreste;

gli interventi di miglioramento boschivo devono avere macchiatico negativo e avere una superficie minima accorpata superiore a 1 ha;

gli interventi di compensazione fisica devono essere realizzati entro il termine indicato nell'autorizzazione paesaggistica, comunque non superiore a cinque anni;

a garanzia della corretta esecuzione degli interventi di compensazione, il richiedente è tenuto a versare una cauzione infruttifera pari all'importo derivante dal calcolo economico della compensazione (Allegato A delle «Disposizioni sulle trasformazioni del bosco ad altra destinazione d'uso e approvazione dei criteri e delle modalità per la compensazione», approvate con D.G.R. n. 23-4637 del 6 febbraio 2017). La costituzione della cauzione deve avvenire prima dell'inizio dei lavori;

ai sensi delle disposizioni approvate con D.G.R. 23-4637 del 6 febbraio 2017, il calcolo della compensazione e la progettazione e l'accertamento della corretta esecuzione degli interventi di compensazione fisica sono a cura di un tecnico forestale abilitato. Il progetto di compensazione forestale dovrà quindi essere redatto a cura e firma di un tecnico forestale abilitato e costituito dagli elaborati specificati dall'allegato C delle «Disposizioni sulle trasformazioni del bosco ad altra destinazione d'uso e approvazione dei criteri e delle modalità per la compensazione», approvate con D.G.R. n. 23-4637 del 6 febbraio 2017.

18A05332

UNIVERSITÀ DI MILANO

DECRETO RETTORALE 24 luglio 2018.

Modifiche allo Statuto.

IL RETTORE

Vista la legge 9 maggio 1989, n. 168, con la quale è stato istituito il Ministero dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica;

Vista la legge 30 dicembre 2010, n. 240, recante «Norme in materia di organizzazione delle università, di personale accademico e reclutamento, nonché delega al Governo per incentivare la qualità e l'efficienza del sistema universitario»;

Visto lo statuto dell'Università degli studi di Milano, adottato ai sensi dell'art. 2 della legge 30 dicembre 2010, n. 240, ed emanato con decreto rettorale 15 marzo 2012, e in particolare l'art. 12;

Ministero della Transizione Ecologica

Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Il Direttore Generale

Progetto	**Nuova linea ferroviaria Torino - Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto Esecutivo di cantierizzazione Fase 1 (Comuni di Chiomonte, Giaglione, Salbertrand, Susa e Area tecnica di Torrazza Piemonte) Lotto Costruttivo n. 1 e Piano di Gestione delle Terre della tratta italiana della Sezione Transfrontaliera (comprensivo dell'aggiornamento al PUT)**
Procedimento	**Verifica di Attuazione ai sensi dell'articolo 185, cc. 6 e 7 del Dlgs 163/2006**
ID Fascicolo	**7897**
Proponente	**Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS**
Elenco allegati	**Parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 538 del 5 agosto 2022**

✓ Resp.Set: Di Gianfrancesco C.
Ufficio: VA_05-Set_04
Data: 27/09/2022

✓ Resp. Div.: Reillo O.R.
Ufficio: VA_05
Data: 27/09/2022

Firmato digitalmente in data 28/09/2022 alle ore 17:23

VISTO l'articolo 1 della Legge 22 aprile 2021, n. 55, recante "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri", pubblicato sulla G.U. Serie Generale n. 51 del 1 marzo 2021 che modifica il comma 1, numeri 8 e 13, dell'articolo 2 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300;

CONSIDERATO che a seguito della modifica di cui al punto precedente il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare cambia la propria denominazione in Ministero della transizione ecologica ed il Ministero per i beni per i beni e le attività culturali e per il turismo cambia altresì la propria denominazione in Ministero della cultura;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, 29 luglio 2021, n. 128, recante regolamento di organizzazione del Ministero della Transizione ecologica;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 19 dicembre 2019, registrato alla Corte dei Conti in data 26 gennaio 2022, con il quale è stato conferito all' Arch. Gianluigi Nocco l'incarico dirigenziale di livello generale di Direttore Generale per le Valutazioni Ambientali;

VISTO il Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni e integrazioni, recante "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche" in particolare gli articoli 16 e 17;

VISTO l'articolo 6 comma 1 lettera e) della Legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni e integrazioni, recante "Nuove norme sul procedimento amministrativo";

VISTA 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 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, recante "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii.;

VISTO il decreto legislativo del 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 ss.mm.ii. e in particolare il Capo IV, Sezione II che "disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997";

VISTO il decreto legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" e, in particolare, l'art. 216 "Disposizioni transitorie e di coordinamento", comma 7;

VISTO il decreto ministeriale n. 342 del 13 dicembre 2017 recante l'articolazione, l'organizzazione, le modalità di 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, n. 241 del 20 agosto 2019, con cui è stata definita la composizione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS;

PRESO ATTO che in data 25 maggio 2020 si è insediata la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nominata con decreto ministeriale n. 241 del 20 agosto 2019;

VISTA la Delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, "Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche" e ss.mm.ii., di approvazione, ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 443/2001, del primo programma delle infrastrutture strategiche, che individuava tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale nell'ambito dei "Corridori Ferroviari", il progetto *"Nuova Linea Torino-Lyon"*; l'opera è altresì inclusa nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta in data 11 aprile 2003 tra il Governo e la Regione Piemonte;

VISTA la Delibera CIPE n. 130 del 6 aprile 2006 recante "Rivisitazione del programma delle infrastrutture strategiche (Legge 443/2001)" che ha riconfermato la *"Nuova Linea Torino-Lyon"* tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale;

VISTO il parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS (di seguito Commissione tecnica VIA-VAS) n. 566 del 29 ottobre 2010, di compatibilità ambientale positiva nel rispetto di condizioni ambientali, per il progetto definitivo *"Nuovo collegamento ferroviario Torino- Lione – cunicolo esplorativo de La Maddalena"* e la successiva Delibera CIPE n. 86 del 18 novembre 2010 di approvazione, ai sensi dell'art. 166 del D.Lgs. 163/2006, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto definitivo sopra citato;

VISTO il parere di compatibilità ambientale della Commissione tecnica VIA-VAS n. 760 del 29 luglio 2011, reso ai sensi dell'art. 165, del D.lgs. 163/2006 e s.m.i., sul progetto preliminare *"Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione, parte comune in territorio italiano"*, di esito positivo nel rispetto di condizioni ambientali, e la successiva Delibera CIPE n. 57 del 3 agosto 2011 di approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto preliminare *"Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione, parte comune in territorio italiano"*, ed in particolare la prescrizione n. 1 che recita: *"[...] stante le risultanze dello studio di fattibilità [...] 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 [...]"*;

VISTO il Decreto Direttoriale prot. DVA-2015-1574 del 19 gennaio 2015, reso sulla base del parere della Commissione tecnica VIA-VAS n.1674 del 12 dicembre 2014, di determinazione della conclusione, con esito positivo, della procedura di verifica di ottemperanza, ai sensi dell'articolo 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., del progetto definitivo di prima fase *"Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera: tratta in territorio italiano",* relativo alle parti variate rispetto al progetto preliminare approvato con

la citata Delibera CIPE n. 57/2011, nel rispetto di condizioni ambientali da verificare nelle successive fasi di Verifica dell'Attuazione, e di determinazione *"[...] che il Piano di Utilizzo [...] dovrà essere ulteriormente integrato e aggiornato, anche rispetto agli esiti del cantiere del Cunicolo Esplorativo de La Maddalena e trasmesso unitamente al Progetto Esecutivo [...]",* nel rispetto delle prescrizioni rese nel suddetto parere n. 1674/2014;

VISTA la Delibera CIPE n. 19 del 20 febbraio 2015 di approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del *"Progetto definitivo del Nuovo collegamento internazionale Torino – Lione – Parte comune italo-francese – Sezione transfrontaliera – Tratta in territorio italiano";*

VISTA la Delibera CIPE n. 67 del 7 agosto 2017 di approvazione dell'avvio della realizzazione per lotti costruttivi della "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale – Parte comune italo-francese – Sezione transfrontaliera", come di seguito riportato:

1° Lotto costruttivo: Tunnel di base 1^ Fase A;
2° Lotto costruttivo: Opere all'aperto Francia;
3° Lotto costruttivo: Tunnel di base (Completamento – Fase B);
4° Lotto costruttivo: Opere all'aperto Italia;
5° Lotto costruttivo: Attrezzaggio tecnologico;
e di autorizzazione dell'avvio dei lavori interessati dai Lotti Costruttivi n. 1 e n. 2;

VISTO il parere della Commissione tecnica VIA-VAS di compatibilità ambientale n. 2647 del 16 febbraio 2018, ex art. 167, comma 5, del D.lgs. 163/2006 di compatibilità ambientale positivo, nel rispetto di condizioni ambientali, per il progetto definitivo di variante "*Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione. Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera, parte in territorio italiano. Localizzazione alternativa dei cantieri",* predisposto in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE n. 19/2015, e di approvazione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo dell'intervento, con la prescrizione che dovrà essere integrato e aggiornato prima dell'inizio dei lavori, e la successiva Delibera CIPE n. 30 del 21 marzo 2018 di approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto definitivo sopra richiamato;

VISTA la Delibera CIPE n. 39 del 26 aprile 2018 avente per oggetto *"Nuova linea ferroviaria Torino- Lione. Sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Approvazione progetto di variante. Modifiche all'allegato alla delibera n. 30 del 2018"* che sostituisce il quadro delle prescrizioni e raccomandazioni di cui all' allegato 1 della richiamata Delibera CIPE n. 30/2018;

VISTA la nota prot. 1033 del 28 gennaio 2022, acquisita con prot. MiTE-12570 del 2 febbraio 2022, con cui la Società Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS, (di seguito Proponente), ha presentato, ai sensi dell'art. 185 del D. Lgs. 163/2006, istanza per l'avvio della procedura di verifica di attuazione per il progetto esecutivo *"Nuova linea ferroviaria Torino-Lione – sezione internazionale – parte comune italo francese. Sezione transfrontaliera. Parte territorio italiano. Cantierizzazione Fase 1. Lotto Costruttivo n. 1*" e di approvazione dell'aggiornamento del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo della tratta italiana della Sezione transfrontaliera, ai sensi del D.M. 161/2012;

VISTA la nota prot. MiTE-19583 del 17 febbraio 2022, con cui la Direzione Generale Valutazioni Ambientali ha trasmesso alla Commissione tecnica VIA-VAS la documentazione allegata alla predetta istanza del 28 gennaio 2022, ai fini dell'avvio della procedura di verifica di attuazione per il progetto esecutivo *"Nuova linea ferroviaria Torino-Lione – sezione internazionale – parte comune italo francese. Sezione transfrontaliera. Parte territorio italiano. Cantierizzazione Fase 1. Lotto Costruttivo n. 1*", ai sensi dell'art. 185, del D.lgs. 163/2006 e di approvazione dell'aggiornamento del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo del progetto in questione, ai sensi de D.M 161/2012;

VISTA la documentazione trasmessa nell'ambito del procedimento di Verifica di Attuazione –ai sensi dell'art. 185, del D.Lgs. 163/2006 per il progetto esecutivo in questione e di approvazione dell'aggiornamento del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, ai sensi del D.M. 161/2012;

CONSIDERATO che la progettazione esecutiva dell'intera tratta transfrontaliera della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione segue la programmazione relativa agli appalti di affidamento dei lavori di progettazione e realizzazione delle opere la cui suddivisione è stata prevista in dodici Cantieri operativi, tra cui quelli che interessano la parte italiana sono i cantieri operativi 1, 2, 3-4, 10 e 12;

CONSIDERATO che il presente provvedimento ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica di attuazione del progetto esecutivo *"Nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Sezione internazionale – parte comune italo francese. Sezione transfrontaliera. Parte territorio italiano. Progetto esecutivo di cantierizzazione. Lotto Costruttivo n. 1"* e per l'approvazione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, ai sensi del D.M 161/2012, con particolare riferimento:

- All'approvazione dell'aggiornamento del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo in esito al quadro prescrittivo del CIPE;
- Alla rispondenza del progetto esecutivo della prima fase di cantierizzazione connessa all'esecuzione dei lavori relativi alla NLTL parte italiana - Lotto Costruttivo 1 al progetto definitivo di variante approvato con le richiamate Delibere CIPE n. 30 e 39 del 2018;
- All'ottemperanza delle prescrizioni di cui alle Delibere CIPE n. 19/2015 e 39/2018; nella tabella di ottemperanza alle pagine dal n. 31 al n. 293 del parere della Commissione tecnica VIA-VAS viene riportato lo stato di ottemperanza delle prescrizioni con riferimento sia al progetto esecutivo di cantierizzazione in esame che al piano di gestione delle terre e rocce da scavo della tratta italiana della Sezione transfrontaliera), con la precisazione che la verifica è stata svolta con il contributo sinergico della Regione Piemonte per gli aspetti di propria competenza;

ACQUISITO al prot. MiTE-102647 del 22 agosto 2022 il parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 538 del 5 agosto 2022, costituito da n. 295 (duecentonovantacinque) pagine, che allegato al presente provvedimento ne costituisce parte integrante;

PRESO ATTO che con il citato parere n. 538 del 5 agosto 2022, la Commissione tecnica VIA-VAS ha ricordato che la competenza per l'attività dei controlli e delle ispezioni, ai sensi dell'allegato 8, parte B del D.M. 161/2012, ai fini della vigilanza, monitoraggio e controllo del

rispetto degli obblighi assunti nel Piano di Utilizzo e dei risultati delle caratterizzazioni in corso d'opera è in capo all'Agenzia competente per territorio ARPA Piemonte;

CONSIDERATO che con detto parere n. 538/2022 la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS ha valutato che:

- *"[...] I quadri prescrittivi delle Delibere CIPE n. 57/2011, n. 19/2015 e n. 39/2018 devono essere verificati e soddisfatti per tutte le opere del Progetto della NLTL, comprendendo anche il Progetto Esecutivo di cantierizzazione Fase 1 [...] Lotto Costruttivo n. 1 e Piano di Gestione delle Terre della tratta italiana della Sezione Transfrontaliera (comprensivo dell'aggiornamento al Piano di utilizzo);*
- *gli esiti della verifica di ottemperanza ai quadri prescrittivi delle Delibere CIPE n. 19/2015 e n. 39/2018 in relazione al Progetto Esecutivo di cantierizzazione Fase 1 [...] Lotto Costruttivo n. 1 e Piano di Gestione delle Terre sono riportati in dettaglio nei quadri precedenti";*

esprimendo parere che:

- *sussiste una sostanziale coerenza del progetto esecutivo [...] con il progetto definitivo approvato dal CIPE con le Deliberazioni n.19 del 2015 [...], nn. 30 e 39 del 2018 [...]",*
- *per quanto di competenza, è verificata l'ottemperanza del progetto esecutivo "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione – sezione internazionale – parte comune italo francese. Sezione transfrontaliera. Parte territorio italiano. Progetto Esecutivo di cantierizzazione Fase 1. Lotto Costruttivo n. 1 e Piano di gestione delle terre della tratta italiana della Sezione Transfrontaliera (comprensivo dell'aggiornamento al PUT)" alle prescrizioni e raccomandazioni contenute nelle Delibere CIPE 57/2011, 19/2015 e 39/2018 e pertinenti per il progetto in esame e per la presente fase di attuazione, come da tabella sopra riportata;*
- *per quanto di competenza, si ha positiva verifica del Piano di gestione delle terre della tratta italiana della Sezione Transfrontaliera (comprensivo dell'aggiornamento al Piano di Utilizzo ai sensi del DM 161/2012 [...]";*

DATO ATTO che il presente provvedimento è stato predisposto dal Responsabile del Procedimento, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera e), della legge 7 agosto 1990 n. 241 e ss.mm.ii., sulla base degli atti istruttori;

RITENUTO, sulla base di quanto premesso e della proposta del Responsabile del Procedimento e della Dirigente, di dover provvedere alla formulazione del provvedimento di verifica di attuazione, ai sensi dell'art. 185, cc. 6 e 7 del decreto legislativo 163/2006 e ss.mm.ii., per quanto applicabile ai sensi dell'articolo 216, del decreto legislativo 50/2016, e di approvazione dell'aggiornamento del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161/2012 per il progetto esecutivo *"Nuova linea ferroviaria Torino-Lione – sezione internazionale – parte comune italo francese. Sezione transfrontaliera. Parte territorio italiano. Progetto Esecutivo di cantierizzazione Fase 1. Lotto Costruttivo n. 1" comprensivo dell'aggiornamento del Piano di utilizzo ai sensi del D.M. 161/2012*;

DECRETA

Articolo 1
Esito valutazione

Sulla base delle motivazioni espresse nel parere n. 538 del 5 agosto 2022 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, che allegato al presente Decreto Direttoriale ne costituisce parte integrante, e per le motivazioni espresse nel parere medesimo, in merito agli aspetti ambientali di competenza:

- Sussiste una sostanziale coerenza del progetto esecutivo *"Nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Sezione internazionale – parte comune italo francese. Sezione transfrontaliera. Parte territorio italiano. Progetto Esecutivo di cantierizzazione Fase 1. Lotto Costruttivo n. 1"* con il progetto definitivo approvato dal CIPE con le Deliberazioni n.19 del 2015, nn. 30 e 39 del 2018;
- Per quanto di competenza, è verificata l'ottemperanza del progetto esecutivo sopra richiamato comprensivo dell'aggiornamento del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo alle prescrizioni e raccomandazioni di cui alle Delibere CIPE n.57/2011, n.19/2015 e n.39/2018 e pertinenti per il progetto in esame e per la presente fase di attuazione, come da tabella riportata dalla pagina n. 31 alla pagina n. 293 del parere stesso, rimandando il completamento dell'osservanza delle prescrizioni da verificare nelle fasi successive e in corso d'opera nell'ambito delle successive fasi della verifica di attuazione;
- Per quanto di competenza, è approvato l'aggiornamento del Piano di Utilizzo ai sensi del DM 161/2012, in esito al quadro prescrittivo di cui alla richiamata Delibera CIPE n. 39/2018.

Articolo 2
Condizioni ambientali

1. La Società proponente Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS provvederà a trasmettere a questo Ministero la documentazione progettuale per la verifica dell'osservanza alle condizioni ambientali da attuarsi nelle successive fasi progettuali e di realizzazione dell'intervento nell'ambito delle successive fasi di Verifica di Attuazione dell'opera, ai sensi dell'articolo 185, commi 6 e 7 del decreto legislativo 163/2006, per quanto applicabile ai sensi dell'articolo 216, del decreto legislativo 50/2016.

Articolo 3
Disposizioni finali

Il presente decreto direttoriale corredato del parere n. 538 del 5 agosto 2022 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, che ne costituisce parte integrante, è pubblicato sul portale delle Valutazioni e autorizzazioni ambientali VAS-VIA-AIA di questo Ministero (Home - Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali - VAS - VIA - AIA (mite.gov.it)).

Il presente decreto direttoriale corredato del parere n. 538 del 5 agosto 2022 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, che ne costituisce parte integrante, verrà

notificato alla Società Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS, al Ministero della cultura, al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, alla Regione Piemonte e ad ARPA Piemonte. Sarà cura della Regione Piemonte comunicare il presente provvedimento alle altre Amministrazioni e/o organismi eventualmente interessati.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso giurisdizionale al TAR o ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, rispettivamente entro e non oltre sessanta e centoventi giorni decorrenti dalla notifica dell'atto, mentre per i soggetti diversi dal proponente destinatario della notifica, i termini per l'impugnativa decorrono dalla data di pubblicazione del provvedimento sul sito internet del Ministero della transizione ecologica.

Il Direttore Generale
Gianluigi Nocco
(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)

Ministero della Transizione Ecologica

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

Sottocommissione VIA

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

*** * ***

Parere n. 538 del 5 agosto 2022

Progetto:	***Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006*** ***Nuova linea ferroviaria Torino - Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano.*** ***Progetto Esecutivo di cantierizzazione Fase 1 (Comuni di Chiomonte, Giaglione, Salbertrand, Susa e Area tecnica di Torrazza Piemonte) Lotto Costruttivo n. 1 e Piano di Gestione delle Terre della tratta italiana della Sezione Transfrontaliera (comprensivo dell'aggiornamento al PUT)*** ***IDVIP 7987***
Proponente:	***Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS***

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

Sottocommissione VIA

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall'art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante "*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*";
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante *Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante *Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- l'art.5, comma 2, lettera e) del Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342;

Ricordata la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;
- 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*";
- 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. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che "*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*";

- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante "*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*" e, in particolare, l'art. 216 "Disposizioni transitorie e di coordinamento", comma 27;
- il D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante "*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*";

PREMESSO che:

- la Società Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS (di seguito Proponente) con nota prot. 1033.TELT_PEC_OUT.1018.TEC.22 del 28 gennaio 2022 ha presentato, ai sensi dell'art. 185 del D. Lgs. 163/2006, per quanto applicabile dall'art. 216, c. 27, del D. Lgs. 50/2016, istanza per l'avvio della procedura di Verifica di Attuazione inerente "Nuova linea *ferroviaria Torino-Lione – sezione internazionale – parte comune italo francese. Sezione transfrontaliera. Parte territorio italiano. Progetto esecutivo di cantierizzazione Fase 1 (Comuni di Chiomonte, Giaglione, Salbertrand, Susa e Area tecnica di Torrazza Piemonte) Lotto Costruttivo n. 1 e Piano di Gestione delle Terre della tratta italiana della Sezione Transfrontaliera (comprensivo dell'aggiornamento al PUT in coerenza con il quadro prescrittivo.)"*;
- la domanda è stata acquisita dalla Ex Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione Generale Valutazioni Ambientali (d'ora innanzi Divisione) con prot. MiTE-12570 del 2/02/2022;
- la Divisione con nota prot. MiTE-19583 del 17/02/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA-893 in data 17/02/2022 ha trasmesso, ai fini dei compiti istruttori di competenza, la domanda sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;
- con la medesima nota prot. MiTE-19583 del 17/02/2022, la Divisione ha individuato, ail gruppo istruttore e relativo Referente istruttore per la tipologia di opera: "PNRR E LINEARI";
- con nota prot. 23914 del 23/06/2022, acquisita al prot. CTVA-4245 del 23/06/2022, il Ministero della cultura – DG ABAP Servizio V ha espresso *"parere tecnico istruttorio favorevole per il Progetto Nuova linea ferroviaria Torino-Lione – sezione internazionale – parte comune italo francese. Sezione transfrontaliera. Parte territorio italiano. Progetto Esecutivo di cantierizzazione Fase 1 (Comuni di Chiomonte, Giaglione, Salbertrand, Susa e Area tecnica di Torrazza Piemonte) Lotto Costruttivo n. 1 e Piano di Gestione delle Terre della tratta italiana della Sezione Transfrontaliera (comprensivo dell'aggiornamento al PUT)" Esecutivo di cantierizzazione Fase 1 (Comuni di Chiomonte, Giaglione, Salbertrand, Susa e Area tecnica di Torrazza Piemonte) Lotto Costruttivo n. 1"* nel rispetto delle condizioni ambientali specificate nella nota;

RILEVATO che:

- il progetto *"Nuova Linea Torino-Lyon"* è incluso nella 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 *"Corridori 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.;
- 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 2011, 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";*
- in data 1 agosto 2014 è entrata in vigore la 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 e 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;
- 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;

RILEVATO inoltre che, da un punto di vista amministrativo:

- con Delibera CIPE n. 86 del 18 novembre 2010 è stato approvato, ai sensi dell'art. 166 del D.Lgs. 163/2006, con prescrizioni e raccomandazioni, il Progetto Definitivo del Cunicolo esplorativo de La Maddalena in comune di Chiomonte";
- con la Determina Direttoriale prot. n. DVA-2012-23635 del 3/10/2012 è stata determinata la sussistenza delle condizioni per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi del comma 3, art. 169 del D.Lgs 163/2006 della proposta di Variante relativa al *"Progetto di adeguamento viario strada di collegamento Giaglione-Chiomonte, tratto interferenze prescrizione n. 56"* nell'ambito del Progetto Esecutivo dell'intervento *"Cunicolo esplorativo de La Maddalena in Comune di Chiomonte"*;
- con la Determina Direttoriale prot. n. DVA-2013-20828 del 12/09/2013 è stata determinata la sussistenza delle condizioni per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi del comma 3, art. 169 del D.Lgs 163/2006 della proposta di Variante relativa all' *"Adeguamento della strada di accesso al cantiere per il collegamento diretto tra l'area di cantiere e l'autostrada A32"* nell'ambito del Progetto Esecutivo dell'intervento *"Cunicolo esplorativo de La Maddalena in Comune di Chiomonte"*;
- con la Determina Direttoriale prot. n. DVA-2013-20958 del 16/09/2013 è stata determinata la sussistenza delle condizioni per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi del comma 3, art. 169 del D.Lgs 163/2006 della proposta di Variante relativa a *"Realizzazione di un'opera di restituzione delle acque provenienti dall'impianto di depurazione nella Doria Riparia"* nell'ambito del Progetto Esecutivo dell'intervento *"Cunicolo esplorativo de La Maddalena in Comune di Chiomonte"*;
- con la Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2015-460 del 10/12/2015 è stata determinata la sussistenza delle condizioni per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi del comma 3, art. 169 del D.Lgs 163/2006 della proposta di Variante relativa al *"Progetto esecutivo di variazione del piazzale di deposito del materiale di scavo"* nell'ambito del Progetto Esecutivo dell'intervento *"Cunicolo esplorativo de La Maddalena in Comune di Chiomonte"*;
- con la Determina Direttoriale prot. n. DVA-2016-0000214 del 26/05/2016 è stata determinata la positiva conclusione delle attività di verifica e controllo effettuate nell'ambito della Verifica di Attuazione (Fase I e Fase II) svolta ai sensi dei commi 6 e 7, art. 185 del D.Lgs 163/2006 nel rispetto di una serie di prescrizioni relativamente al progetto esecutivo e allo stato di cantiere;
- con la Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2017-0000238 del 03/08/2017 è stata determinata la sussistenza delle condizioni per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi del comma 3, art. 169 del D.Lgs 163/2006 della proposta di Variante relativa a *"Cunicolo Esplorativo de La Maddalena, comune di Chiomonte (To) - Delibera CIPE 86/2010 - Progetto per terminare lo scavo del Cunicolo esplorativo a pK 7+020*";
- Il CIPE (oggi CIPESS) nella seduta del 7 agosto 2017, con Delibera n. 67, ha approvato l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi della "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale – Parte comune italo-francese – Sezione transfrontaliera come di seguito riportato:
    - 1° Lotto costruttivo: Tunnel di base 1^ Fase A 2° Lotto costruttivo: Opere all'aperto Francia
    - 3° Lotto costruttivo: Tunnel di base (Completamento – Fase B) 4° Lotto costruttivo: Opere all'aperto Italia

- 5° Lotto costruttivo: Attrezzaggio tecnologico.

La Delibera CIPE n. 67/2017 ha inoltre autorizzato l'avvio dei lavori interessati dai Lotti Costruttivi n. 1 e n. 2.

Per la parte italiana il Lotto Costruttivo n.1 è composto in percentuale dai seguenti Cantieri Operativi:

- Cantiere Operativo 2: Rilocalizzazione dell'Autoporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo;
- Cantieri operativi 3-4: Lavori relativi al Tunnel di base nei Comuni di Chiomonte e Giaglione (comprensivi dei lavori dello Svincolo di Chiomonte in fase di cantiere e delle Nicchie di interscambio);
- Cantiere operativo 10: Valorizzazione materiale di scavo (in regime di sottoprodotto) lato Italia, nei Comuni di Salbertrand, Susa e Torrazza Piemonte (la progettazione del sito di valorizzazione nel Comune di Caprie è prevista nelle fasi successive di progettazione esecutiva).

- con la Determina Direttoriale prot. n. DVA-2019-0000369 del 21/11/2019 è stata determinata la positiva conclusione delle attività di verifica e controllo per il progetto esecutivo dell'intervento "*Svincolo di Chiomonte in fase di cantiere, nei comuni di Chiomonte e Giaglione - I Lotto costruttivo"*, effettuata nell'ambito della Verifica di Attuazione (Fase I) svolta ai sensi dei commi 6 e 7, art. 185 del D.Lgs 163/2006 subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali indicate nel parere n. CTVA/3152 del 18/10/2019;
- con la Determina Direttoriale prot. n. DVA-2019-0000359 del 21/11/2019 è stato approvato ai sensi dell'art. 5, comma 3 del D.M.161/2012, l'aggiornamento del Piano di utilizzo dei materiali da scavo del progetto esecutivo dell'intervento "*Nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Svincolo di Chiomonte in fase di cantiere, nei comuni di Chiomonte e Giaglione. I Lotto costruttivo*", approvato con la Determina Direttoriale DVA-2015-1574 del 19/01/2015 e con la Delibera CIPE n. 19 del 20/02/2015, subordinato all'osservanza delle condizioni ambientali del parere n. 3151 del 18/10/2019 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale;
- con la Determina Direttoriale prot. n. 163 del 19/06/2020 è stata determinata la positiva conclusione delle attività di verifica e controllo per il progetto esecutivo "C*unicolo esplorativo de La Maddalena in Comune di Chiomonte"*, effettuata nell'ambito della Verifica di Attuazione (Fase I) svolta ai sensi dei commi 6 e 7, art. 185 del D.Lgs 163/2006 subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali indicate nel parere n. CTVA/3283 del 13/02/2020;
- con la Determina Direttoriale prot. n. 523 del 17/12/2020 è stata determinata, sulla base del parere 94 del 20.11.2020, la positiva conclusione delle attività di verifica e controllo per il progetto esecutivo ""*Nuova linea ferroviaria Torino-Lione – sezione internazionale – parte comune italo francese. Sezione transfrontaliera. Parte territorio italiano. Progetto esecutivo relativo ai lavori di realizzazione delle nicchie di interscambio all'interno del cunicolo esplorativo de La Maddalena (Lotto Costruttivo 1)"* (ID_5340), effettuata nell'ambito della Verifica di Attuazione (Fase I) svolta ai sensi dei commi 6 e 7, art. 185 del D.Lgs 163/2006

subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali di cui alle Delibere CIPE di approvazione delle diverse fasi ed ai precedenti pareri CTVA;

- con la Determina Direttoriale prot. n. 501 del 21/12/2020 è stata determinata, sulla base del parere 96 del 20.11.2020, la positiva conclusione delle attività di verifica e controllo per il progetto esecutivo ""*Nuova linea ferroviaria Torino-Lione – sezione internazionale – parte comune italo francese. Sezione transfrontaliera. Parte territorio italiano. Progetto esecutivo Svincolo di Chiomonte in fase di cantiere, nei comuni di Chiomonte e Giaglione. I Lotto costruttivo"* (ID_4193), effettuata nell'ambito della Verifica di Attuazione (Fase 1) svolta ai sensi dei commi 6 e 7, art. 185 del D.Lgs 163/2006 subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali di cui alle Delibere CIPE di approvazione delle diverse fasi ed ai precedenti pareri CTVA;
- con la Determina Direttoriale DEC_2021-0000129 del 3/5/2021 è stata determinata, sulla base del parere 226 del 6.04.2021, la positiva conclusione delle attività di verifica e controllo per il progetto esecutivo ""*Nuova linea ferroviaria Torino-Lione – sezione internazionale – parte comune italo francese. Sezione transfrontaliera. Parte territorio italiano. Progetto Esecutivo dello Spazio Visitatori provvisorio nel cantiere La Maddalena (Comune di Chiomonte) – Lotto Costruttivo 1 – Cantiere Operativo CO04"* (ID_5712), effettuata nell'ambito della Verifica di Attuazione (Fase I) svolta ai sensi dei commi 6 e 7, art. 185 del D.Lgs 163/2006 subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali di cui alle Delibere CIPE di approvazione delle diverse fasi ed ai precedenti pareri CTVA;
- con la Determina Direttoriale prot. n. MITE-VA-DEC-101 del 17/06/2022 è stata determinata, sulla base del parere 260 del 20.05.2022, in merito agli aspetti ambientali di competenza, la sussistenza delle condizioni di cui al comma 3, dell'articolo 169, del decreto legislativo 163/2006 e s.m.i., perché la proposta di variante relativa a "*Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte territorio italiano. Progetto esecutivo nicchie di interscambio all'interno del cunicolo esplorativo de La Maddalena (Lotto Costruttivo 1). Aggiornamento del layout di cantiere*" sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

VISTI:

- la Determina Direttoriale DVA-2013-0019709 del 28/08/2013 recante esito positivo della verifica di ottemperanza della prescrizione n. 196 della Del. CIPE 57/2011, tenuto conto del parere CTVA n. 1271 del 21 giugno 2013;
- il parere n. 1674 del 12/12/2014 della Commissione di approvazione con prescrizioni del "*Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino – Lione, parte comune italo francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011"*;
- la Determina Direttoriale prot. 1574 del 19/01/2015 con cui la Direzione, tenuto conto del parere CTVA/1674 del 12/12/2014, ha determinato la positiva conclusione della verifica di ottemperanza del "*Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino – Lione, parte comune italo francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011"* e che "*il Piano di Utilizzo presentato, ai fini della definitiva approvazione ai sensi del D.M. 161/2012, dovrà essere ulteriormente integrato e aggiornato,*

anche rispetto agli esiti del cantiere del Cunicolo Esplorativo de La Maddalena e trasmesso unitamente al Progetto Esecutivo e comunque almeno 90 giorni prima dell'inizio dei lavori per la realizzazione dell'opera", nel rispetto delle prescrizioni rese nel suddetto parere;

- la Delibera CIPE n. 19 del 20 febbraio 2015 di approvazione del *"progetto definitivo del Nuovo collegamento internazionale Torino – Lione – Parte comune italo-francese – Sezione transfrontaliera – Tratta in territorio italiano";*
- il parere n. 2647 del 16/02/2018 della Commissione di approvazione con prescrizioni del "*Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione sezione internazionale - parte comune italo-francese - sezione transfrontaliera - parte in territorio italiano. Progetto definitivo di variante in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 - Localizzazione alternativa dei cantieri"*;
- la Delibera CIPE n. 30 del 21/03/2018 di approvazione della *"Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Approvazione progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione 235 della delibera CIPE 19 del 2015*";
- la Delibera CIPE n. 39 del 26/04/2018 relativa alla *"Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Approvazione progetto di variante. Modifiche all'allegato alla delibera n. 30 del 2018*";

RILEVATO che:

Il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione acquisita per la verifica di attuazione relativa a "*Nuova linea ferroviaria Torino-Lione – sezione internazionale – parte comune italo francese. Sezione transfrontaliera. Parte territorio italiano. Progetto esecutivo di cantierizzazione Fase 1 (Comuni di Chiomonte, Giaglione, Salbertrand, Susa e Area tecnica di Torrazza Piemonte) Lotto Costruttivo n. 1 e Piano di Gestione delle Terre della tratta italiana della Sezione Transfrontaliera (comprensivo dell'aggiornamento al PUT in coerenza con il quadro prescrittivo.)"* cosi come disposto dalla Direzione con la nota sopracitata prot. prot. MiTE-19583 del 17/02/2022:

- Elaborati di progetto esecutivo Fase 1 come da elenco elaborati codice 040CN--00EREGN0100F
- Relazione di ottemperanza alle prescrizioni delle Delibere CIPE;
- Aggiornamento del Piano di utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161/2012;
- Dichiarazione sostitutiva di atto notorio resa ai sensi dell'art. 47 D.P.R. 445/2000 attestante la sussistenza dei requisiti di cui all'art. 4, comma 1 del D.M. 161/2012

<u>Per quanto riguarda la rispondenza del progetto esecutivo (PE) al progetto definitivo approvato (PRV)</u>

La progettazione esecutiva dell'intera tratta transfrontaliera della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione segue la programmazione relativa agli appalti di affidamento dei lavori di progettazione e realizzazione delle opere la cui suddivisione è stata prevista in dodici Cantieri operativi. I Cantieri operativi che interessano la parte italiana sono i cantieri operativi 1, 2, 3-4, 10 e 12.

La presente fase progettuale (Fase 1) ha per oggetto:

- l'aggiornamento di tutta la documentazione relativa alla Gestione delle Terre. In particolare, è stato aggiornato il Piano di Utilizzo delle Terre in esito al quadro prescrittivo del CIPE (oggi CIPESS).
- la progettazione esecutiva relativa all'organizzazione generale di una prima fase di cantierizzazione connessa all'esecuzione dei lavori relativi alla NLTL parte italiana - Lotto Costruttivo 1.

Tale fase prevede l'avvio di una prima serie di attività costituite prevalentemente dalle opere finalizzate alla preparazione dei cantieri, ed in particolare alla recinzione delle aree in coerenza con la prescrizione n.235 della Delibera CIPE 19/2015. Tali prime attività interessano i seguenti cantieri operativi:

- Cantieri Operativi nn. 3 e 4 nei Comuni di Chiomonte e Giaglione;
- Cantiere Operativo n. 10 nei Comuni di Salbertrand, Susa e Torrazza Piemonte (Area Tecnica in coerenza al quadro prescrittivo della Delibera CIPE 19/2015).

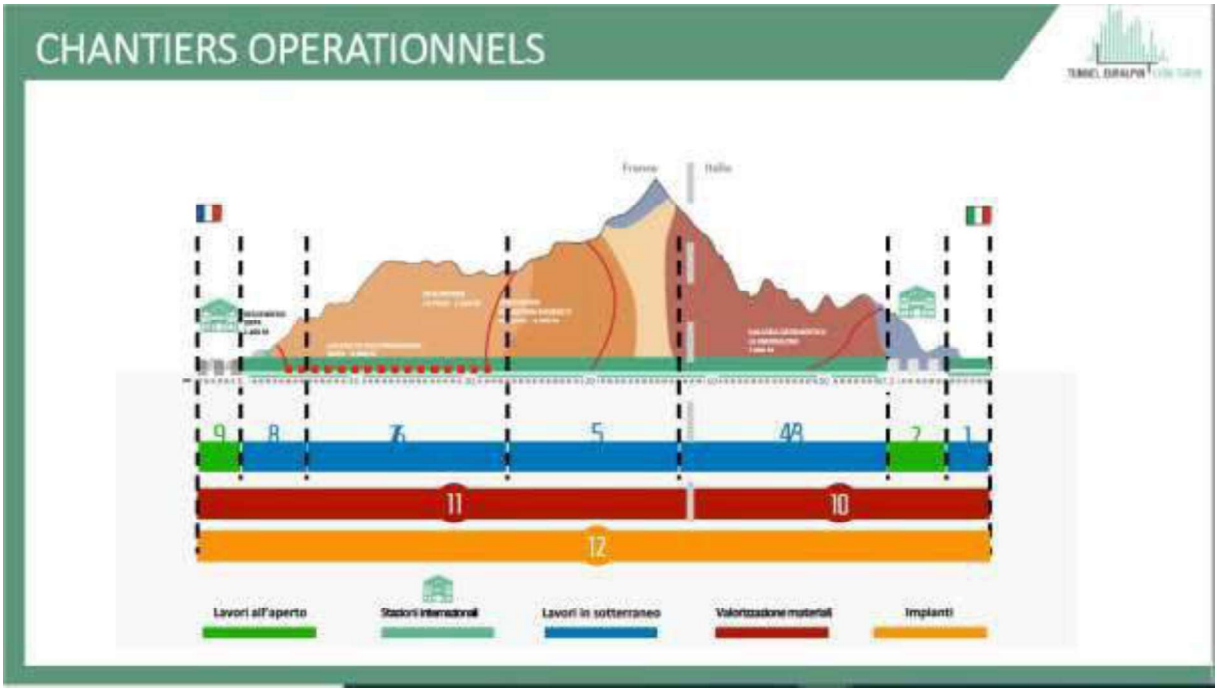


Figura 1 – Schema cantieri operativi

La parte di progetto in esame con questa procedura è localizzato nei comuni di Chiomonte, Giaglione, Salbertrand, Susa, Torrazza Piemonte, in provincia di Torino.

Le attività oggetto del presente Progetto esecutivo riguardano:

a) Cantieri operativi CO3 e CO4: Area industriale de La Maddalena e Area di parcheggio Colombera:
    i. Viabilità perimetrale di cantiere e relative opere,

ii. Impianti elettrici generali e di illuminazione,

iii. Impianti antincendio,

iv. Impianti di video sorveglianza

v. Risoluzione delle interferenze.

b) Cantiere operativo CO10: Area industriale di Salbertrand (sito di valorizzazione del materiale di scavo qualificato come sottoprodotto), Area tecnica di Susa.

i. Viabilità perimetrale di cantiere e relative opere,

ii. Impianti elettrici generarli e di illuminazione,

iii. Impianti antincendio,

iv. Impianti di video sorveglianza,

v. Risoluzione delle interferenze.

c) Cantiere operativo CO10: Area industriale di Salbertrand:

i. Viabilità di collegamento del cantiere all'Autostrada A32 e relative opere.

d) Cantiere operativo CO10: Area tecnica di Torrazza Piemonte: tutte le fasi di preparazione del cantiere e installazione delle strutture per il trasporto ferroviario e su nastro trasportatore del materiale di scavo e suo conferimento ai fini della riambientalizzazione del sito di cava esistente.

Il sito di Caprie sarà ricompreso nelle fasi successive di Progettazione Esecutiva

La Cantierizzazione di Fase 1 (Comuni di Chiomonte, Giaglione, Salbertrand, Susa) è costituita prevalentemente dalle opere preliminari finalizzate all'installazione dei cantieri ai sensi della Prescrizione n. 235 della Delibera CIPE n. 19/2015. A causa delle problematiche legate alla sicurezza, il Proponente deve procedere ad una fase di acquisizione delle aree e di allestimento e gestione dei cantieri per le attività preliminari e propedeutiche alla fase di consolidamento dei cantieri stessi e avvio dei lavori per lo scavo del Tunnel di Base.

Per quanto riguarda l'area tecnica di Torrazza Piemonte, la Delibera CIPE 19/2015 ha approvato il sito di riutilizzo definitivo per il conferimento delle terre e rocce da scavo, prodotte dallo Scavo del Tunnel di Base, ubicato in Comune di Torrazza Piemonte all'interno dell'area di cava gestita dalla società Co.Ge.Fa e di proprietà della società FI.FA. (già società Goretta). II Progetto Definitivo approvato prevedeva che il trasporto dello smarino dall'area di carico, ubicata nella Piana di Susa, al sito di conferimento definitivo avvenisse via treno, fino alla stazione di Torrazza Piemonte sulla linea storica Torino-Milano, per poi effettuare un cambio di locomotore, passando alla trazione diesel con cui i treni percorrono un raccordo ferroviario appositamente realizzato per poi entrare nell'area di riutilizzo definitivo, dov'era prevista la costruzione di un fascio di binari per lo scarico dei treni, realizzando un fascio di binari di interconnessione con la linea ferroviaria Torino-Lione, con funzione di fascio di manovra dei convogli ferroviari in entrata e uscita dall'area del sito di riutilizzo e un tronchino ferroviario di collegamento fra il suddetto fascio e l'area di deposito definitivo che necessitava di una galleria artificiale, nel suo tratto terminale, al fine di poter realizzare l'indispensabile sotto attraversamento della SP90.

Il Progetto esecutivo dell'Area tecnica di Torrazza è stato sviluppato in coerenza alle prescrizioni n° 12, 14 e 96 della Delibera CIPE 19/2015, la cui corretta interpretazione è stata confermata dalla

Commissione CTVIA nell'ambito della procedura ex art. 9, DM 150/2007, parere n° 3201 del 22 novembre 2019, condizionandola alle condizioni ambientali che prevedono tra l'altro di inviare il Progetto Esecutivo in verifica di attuazione ai sensi dell'Art. 185 commi 6 e 7 del Dlgs 163/2006.

E' stata sviluppata una nuova soluzione progettuale, anche a seguito della formalizzazione, da parte della proprietà, in data 25/9/2018, dell'istanza di parere preventivo relativa allo sviluppo del lotto 2 del PIS contenente, tra l'altro, una proposta di modifica del perimetro di rimodellamento morfologico che garantisce nel contempo la realizzazione del progetto dell'opera e lo sviluppo urbanistico del sito.

Il comune di Torrazza, con la Delibera del Consiglio Comunale del 27 dicembre 2019 n. 54 ha dato parere favorevole alla nuova soluzione progettuale. Inoltre, lo stesso Comune, successivamente con comunicazione prot. 306 del 17 gennaio 2020 e con Delibera di Consiglio Comunale di Torrazza Piemonte, n.28 del 31/07/2020, ha ribadito la compatibilità delle attività con l'attuale destinazione di PRGC, in merito alla nuova soluzione progettuale, alla nuova collocazione del deposito e all'eliminazione del tronchino ferroviario.

In data 19.12.2019 il MIC ha espresso parere favorevole n. 38271 con prescrizioni.

In data 23 luglio 2021 Telt ha presentato presso il Settore A1906A - Polizia mineraria, cave e miniere della Regione Piemonte la domanda per il sub-ingresso parziale con modifica all'autorizzazione al recupero morfologico ambientale della cava ai sensi della LR23/2016. La Regione Piemonte in data 22/11/2021 con Determinazione Dirigenziale del Settore Polizia mineraria, Cave e Miniere della Direzione Competitività del Sistema Regionale n. 452/A1906A/2021 ha formalizzato il parere favorevole al Subentro.

Nel seguito si riportano le caratteristiche più significative dei diversi elementi progettuali e la rispondenza tra PD e PE.

CO 3-4 AREA DI MADDALENA

Il cantiere della Maddalena si svilupperà a partire dalla sua attuale configurazione (che ricomprende l'attuale cunicolo geognostico in cui è in corso lo scavo delle nicchie di interscambio e il cantiere per la realizzazione dello Svincolo)); verrà ampliato ed integrato con quanto necessario a supporto delle attività per lo scavo, l'evacuazione e lo stoccaggio temporaneo dello smarino e la realizzazione dei rivestimenti dei vari tunnel e dell'area di sicurezza in sotterraneo.

Nel PE in fase di analisi, sono previste le lavorazioni relative all'allargamento delle aree di cantiere per realizzare la viabilità perimetrale in uso alle Forze dell'Ordine e l'esecuzione di diverse opere di sostegno (muri in c.a. e berlinesi) per poter realizzare i piazzali necessari allo scavo della discenderia Maddalena e allo stoccaggio dello smarino e dei conci prefabbricati.

Le viabilità perimetrali complessivamente in progetto sono:

- **Viabilità perimetrale – Maddalena Est**: per mezzo di un ponte provvisorio, tipo Bailey, il cantiere occuperà anche un'area in sinistra orografica al torrente Clarea, denominata anche come "Maddalena Est"; il perimetro di questa area di cantiere è protetta da una viabilità che forma un anello con apertura in corrispondenza del ponte che collega le due aree di cantiere.
- **Viabilità perimetrale – Maddalena Ovest – Tratto Nord**: a Nord dell'area di cantiere di Maddalena Ovest, ovvero dell'area in destra orografica al torrente Clarea, è prevista la

realizzazione di una viabilità che, partendo dalla strada di viabilità interna al cantiere si sviluppa a monte della paratia di imbocco delle gallerie.

- **Viabilità perimetrale – Maddalena Ovest – Spostamento Chiomonte-Giaglione**: si tratta di uno spostamento/adattamento alla nuova situazione di cantiere dell'attuale strada di collegamento Chiomonte-Giaglione andando a collegarla direttamente con la spalla in destra orografica del nuovo ponte tipo Bailey.
- **Viabilità perimetrale – Variante deponia:** si tratta del collegamento dell'attuale strada Chiomonte-Giaglione lato sito di deponia con la viabilità di cantiere

La realizzazione della viabilità perimetrale comporterà lo spostamento della recinzione esterna in adiacenza a tale viabilità, con l'inserimento di un sistema di illuminazione di tale viabilità congiunto ad un sistema di videosorveglianza ed illuminazione dell'area esterna se necessario e ad un sistema di idranti a servizio delle Forze dell'ordine.

Le attività previste nella presente fase progettuale prevedono un bilancio fra i materiali di scavo e quelli di riporto prossimo a zero, con 95.720 m^3 di scavi e 94.700 m^3 di riporti

Saranno realizzati n. 5 muri di contenimento e n. 4 berlinesi

L'area in orografica sinistra del torrente Clarea sarà oggetto di un intervento sia di scavo che di riporto di materiale per regolarne la superficie ed ottenere un'area pianeggiante su due livelli. Le quote dei due livelli 659.00 e 656.10 sono state ottimizzate in modo da avere un bilancio di sterro e riporto all'interno del cantiere di Maddalena pari a zero. I due piazzali sono separati da un muro di contenimento (Muro 2)

Il piazzale ACM3 di stoccaggio inerti e conci sarà protetto da una duna di protezione, sarà pertanto necessario realizzare un muro di contenimento (Muro 4) per lo scavo del piazzale ed il sostegno della duna.

Poiché la "Strada di collegamento Chiomonte-Giaglione" attualmente utilizzata come pista di sorveglianza è realizzata come strada bianca (finitura in misto stabilizzato cementato) e presenta in alcuni tratti pendenze dell'ordine del 20% e preso atto di come pendenza e tipo di finitura stiano comportando problematiche manutentive, la realizzazione delle nuove strade di viabilità perimetrale verrà eseguita con una pavimentazione in conglomerato bituminoso. Si prevede inoltre la finitura di tutte le strade pavimentate con uno strato superficiale di usura realizzato con conglomerato bituminoso antisdrucciolo tipo SMA con pigmenti di colore naturale ed inerti di colore chiaro.

La larghezza minima della sezione pavimentata per la viabilità relativa alle sole FF.OO. risulta essere di 4 m, in questo modo viene garantita la percorribilità ai mezzi anche in presenza di restringimenti locali.

Il cantiere di Maddalena è situato sui sedimi di due diversi comuni:

- Chiomonte in destra orografica del torrente Clarea (denominata Maddalena Ovest)
- Giaglione in sinistra orografica del torrente Clarea (denominata Maddalena Est)

Lo sviluppo dell'area di Maddalena Ovest è rimasto inalterato rispetto al Progetto Definitivo. È stata prevista un'ottimizzazione della viabilità perimetrale a servizio delle forze dell'ordine andando ad eliminare la viabilità che nel PRV era prevista tra la pila del viadotto dell'A32 ed il Clarea. Per fare questo è stata prevista la demolizione del manufatto ad arco e creata una viabilità alternativa sulle banche del sito di deponia.

L'area di Maddalena Est è stata ottimizzata per andare incontro alle richieste delle amministrazioni. In Figura 2 è riportato il confronto tra l'area di Maddalena Est prevista nel Progetto Definitivo e l'area concordata con le amministrazioni

Il piazzale su Maddalena est che è in PRV era previsto ad un'unica quota è stato ottimizzato dividendo il piazzale su due diverse quote al fine di limitare la movimentazione di materiale in fase di cantierizzazione. Tutte le operazioni di cantierizzazione si chiudono con un bilancio delle terre pari a zero.

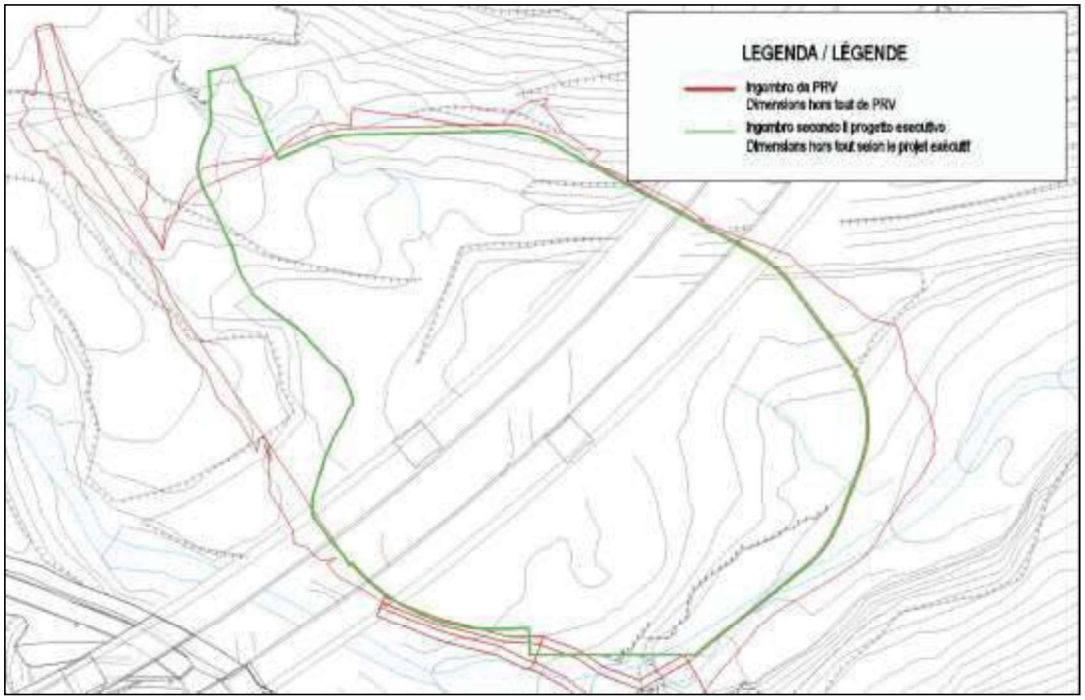


Figura 2 – Maddalena est - Confronto tra ingombro autorizzato in PRV ed ingombro come concordato con le amministrazioni allo scopo di ottemperare alle prescrizioni CIPE

CO3-4 AREA DI PARCHEGGIO COLOMBERA

La localizzazione dell'area della Colombera è prevista in sinistra Dora, in Fascia B, nel rispetto della geometria planoaltimetrica indicata nel Progetto Definitivo di Variante (PRV) approvato con Delibere CIPE 30/2018 e 39/2018.

Sull'area di lavoro posta a Colombera, in adiacenza all'eliporto, verrà predisposto un parcheggio per i veicoli in quanto gli spazi sull'area di cantiere di Maddalena non sono sufficienti a garantire i fabbisogni richiesti. Un servizio navetta collegherà internamente tale parcheggio al cantiere della Maddalena.

Essendo collegata ma fisicamente separata da Maddalena sarà strutturata come un piccolo cantiere a sé stante.

Le lavorazioni previste in queste Progetto Esecutivo di prima fase saranno essenzialmente:

- La posa in opera di recinzione perimetrale esterna h=3.0 m (grigliato su new jersey – colore rosso in Figura 3) sul lato nord ed ovest, mentre sul lato corso d'acqua sarà posta in opera una recinzione perimetrale trasparente all'acqua h=3.0 m (grigliato su cordolo in calcestruzzo interrato – colore arancione in Figura 3); i grigliati delle due recinzioni sono identici piatto verticale 30x4 mm, tondo orizzontale 6 mm e con maglia grigliato 120x60 mm.
- La realizzazione dell'impianto di illuminazione dell'intero piazzale date le modeste dimensioni, dell'impianto di videosorveglianza perimetrale e dell'impianto idranti a servizio Forze dell'ordine.
- La sistemazione e finitura dell'intero piazzale
- La realizzazione dell'impianto di smaltimento delle acque meteoriche.

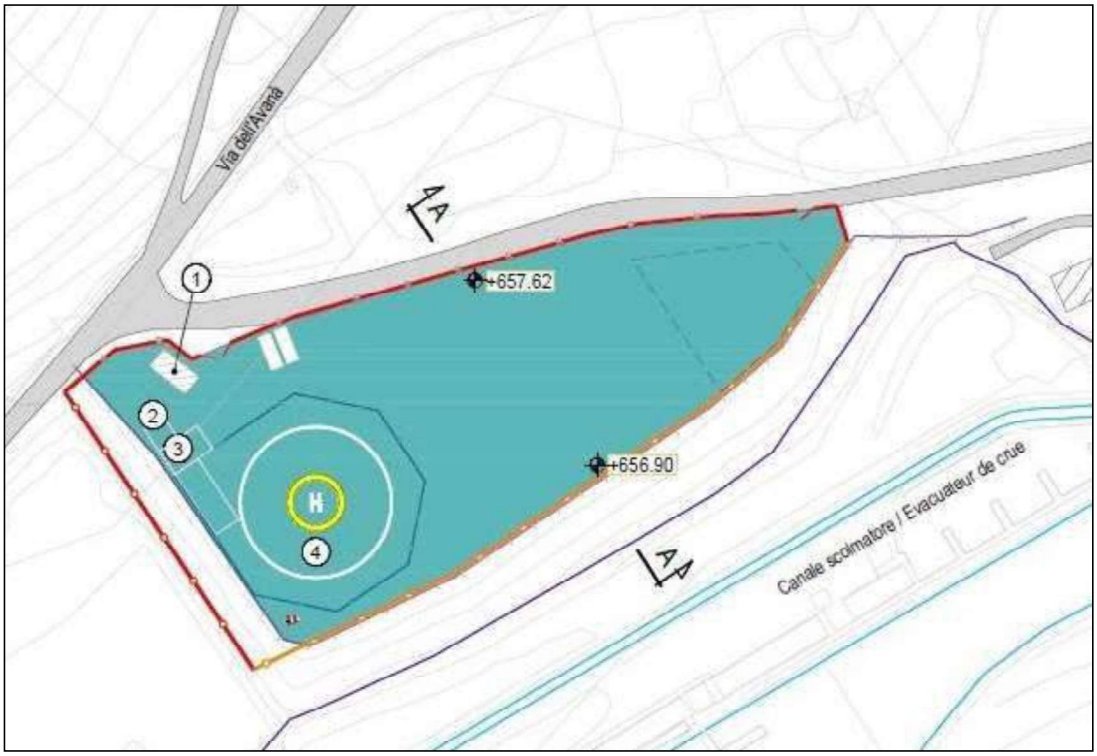


Figura 3 – Area di parcheggio Colombera – Planimetria di PE

Per quanto riguarda l'area di Parcheggio di Colombera, il Progetto Esecutivo delle opere di cantierizzazione non ha modificato quanto presente nel Progetto Definitivo. Non sono state previste ottimizzazioni in questa fase rispetto a quanto già previsto ed autorizzato con il Progetto Definitivo (PRV).

CO10 SALBERTRAND

L'area industriale "Salbertrand" è a supporto dei cantieri per la costruzione delle opere in sotterraneo e delle opere a cielo aperto per la fornitura degli inerti e si sviluppa nella fascia

attualmente compresa tra l'autostrada A32 Torino-Bardonecchia e la ferrovia, in corrispondenza dell'attuale area di servizio del Gran Bosco di Salbertrand.

Al suo interno saranno presenti l'impianto di frantumazione e valorizzazione per la produzione degli aggregati, l'impianto per la prefabbricazione dei conci e l'area di carico per l'evacuazione del marino mediante treno.

L'area, a partire da T0+24 mesi dall'inizio dei lavori, diventerà un polo fondamentale per l'avanzamento delle attività di scavo dei tunnel a partire dal cantiere della Maddalena.

Le principali attività da sviluppare su tale area saranno:

- Valorizzazione dello smarino in arrivo dal cantiere della Maddalena;
- Stoccaggio dell'inerte valorizzato in attesa del fabbisogno previsto sui vari cantieri;
- Prefabbricazione e stoccaggio provvisorio dei conci della TBM;
- Processo di caricamento su treno dello smarino da inviare presso i siti di deposito definiti.
- Caricamento su camion del materiale idoneo a essere riutilizzato per rilevati nella zona di Susa autoporto e di Bussoleno.

L'area è suddivisa principalmente su due livelli:

- Piano area industriale di estensione circa 110'000 m^2 posizionata all'attuale quota di
- piano campagna che varia da circa 1001 m a 996 m circa.
- Piano area caricamento su treno di estensione circa 14'000 m^2 posizionata ad una quota di circa 1005 m.

La continuità tra le due aree è garantita dalla strada di collegamento posta sul lato Ovest del cantiere. L'accesso al cantiere avverrà dallo svincolo autostradale di Salbertrand provenendo da Torino: si accederà all'attuale piazzale dell'area di servizio, adeguatamente configurato, per poi accedere all'area di lavoro attraversando un ponte bailey di attraversamento della Dora. L'uscita dall'area avverrà percorrendo la medesima viabilità e immettendosi in autostrada in direzione Torino.

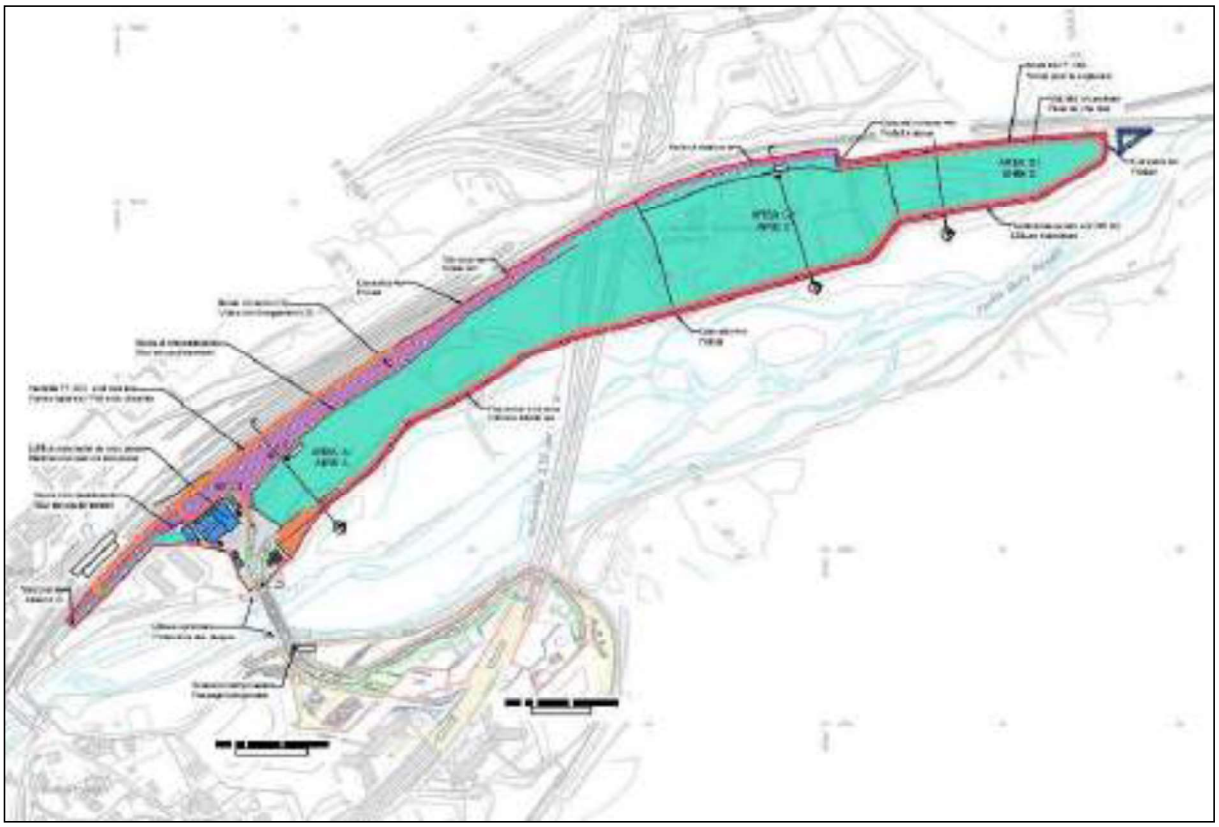


Figura 4 – CO 10 Salbertrand – Planimetria di PE

Le lavorazioni previste dal Progetto esecutivo sono le seguenti:

- realizzazione delle rampe di accesso al cantiere dalle aree di Servizio del Gran Bosco dell'A32, complete di recinzione perimetrale ed impianto di illuminazione stradale;
- costruzione del ponte di scavalco della Dora mediante un ponte di tipo Bailey;
- realizzazione della viabilità perimetrale come da pacchetto stradale presente nelle sezioni tipo;
- posa in opera di recinzione perimetrale esterna h=3.0 m (grigliato su new jersey) sul lato nord ed ovest, mentre sul lato corso d'acqua sarà posta in opera una recinzione perimetrale trasparente all'acqua h=3.0 m (grigliato su cordolo in calcestruzzo interrato);
- posa della recinzione interna sul lato Dora e fino all'inizio del muro di sostegno piano binari;
- realizzazione dell'impianto di illuminazione perimetrale, dell'impianto di videosorveglianza e dell'impianto idranti a servizio Forze dell'ordine.

Il cantiere sarà accessibile direttamente dall'Autostrada A32 Torino-Bardonecchia provenendo da Torino: i mezzi diretti al cantiere usciranno dalla stessa rampa di accesso all'area di servizio Gran Bosco est. Il piazzale dell'area verrà modificato: verrà installato un ponte provvisorio per permettere alla pista di cantiere di scavalcare la viabilità esistente e il fiume Dora Riparia. I mezzi in uscita dal cantiere percorreranno una rampa che passa sotto il viadotto esistente e si reimmetteranno in autostrada dalla area di servizio Gran Bosco est.

L'elaborato 040_2080910_CN--_A_1_E_RE_GN_0101 descrive l'articolazione delle fasi di rimozione delle criticità ambientali presenti nell'area di Salbertrand.

Con riferimento alla rispondenza del PE al PRV, i limiti dell'area di cantiere in riva sinistra del fiume Dora restano inalterati rispetto a quelli previsti nel Progetto Definitivo

Il presente Progetto esecutivo prevede la realizzazione di una tipologia costruttiva di ponte in acciaio diversa da quella ad arco in acciaio Corten, a via inferiore, indicata in sede di PRV. In particolare. si prevede di realizzare una struttura reticolare di tipo Bailey in acciaio verniciato. La posizione delle spalle, delle difese spondali e dell'intradosso dell'impalcato rimangono invariate.

L'allestimento del cantiere industriale di Salbertrand è previsto per fasi allo scopo di rimuovere, nel rispetto del cronoprogramma, le criticità ambientali presenti, con la necessità di accelerare i tempi di realizzazione della cantierizzazione dell'intera area. A tal fine si è optato per l'utilizzo di un ponte Bailey, classica tipologia di ponte che, per le sue origini che derivano dall'impiego in ambito militare, è concepito come assemblato in officina e montato per bocchi in cantiere con la conseguente minimizzazione delle operazioni in situ, in sostituzione di una soluzione che comporta operazioni di cantiere più lunghe-

Nel pieno rispetto delle pregresse autorizzazioni in essere, l'inserimento cromatico dell'opera nel contesto ambientale è garantito prevedendo un ciclo di verniciatura dell'acciaio tale da conferire un aspetto estetico al ponte Bailey del tutto simile a quello dell'acciaio Corten previsto in PRV.

Nelle figure che seguono sono poste a confronto le soluzioni del ponte previste in sede di Progetto Definitivo di Variante (PRV) e di Progetto esecutivo.

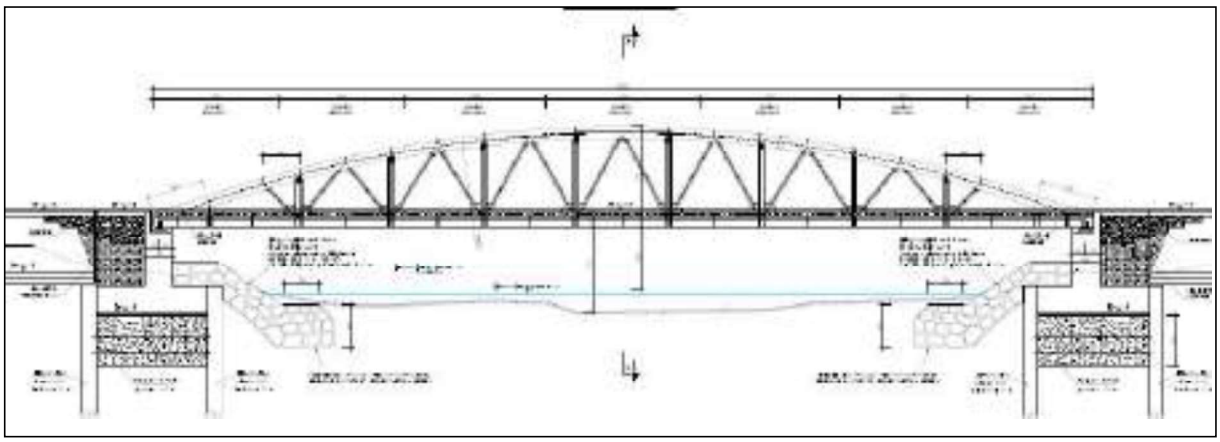


Figura 5 – Ponte ad arco a via inferiore (PRV)

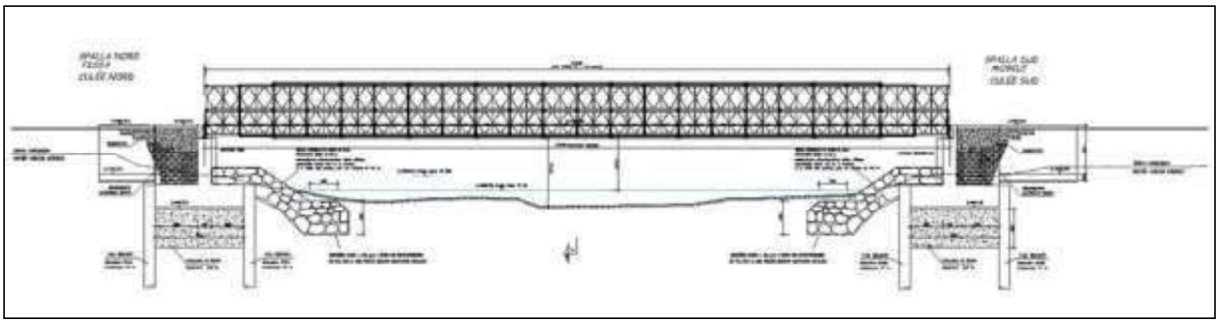


Figura 6 – Ponte ad arco a via inferiore (PRV)



Figura 7 – Ponte sulla Dora – Fotosimulazioni soluzioni di PRV e PE

Anche la viabilità della pista di rientro in autostrada in direzione Torino è stata ottimizzata per migliorare sia il raggio di curvatura subito dopo il passaggio sotto il viadotto esistente sia nella in Autostrada in direzione Torino con raggio di curvatura più congeniale ai mezzi per il trasporto dei conci prefabbricati (vedi Figura 8 e Figura 9)

Tale modifica ha comportato anche il necessario spostamento dell'area pic-nic in area di servizio est che si veniva a trovare intercluso nella rampa di svincolo.

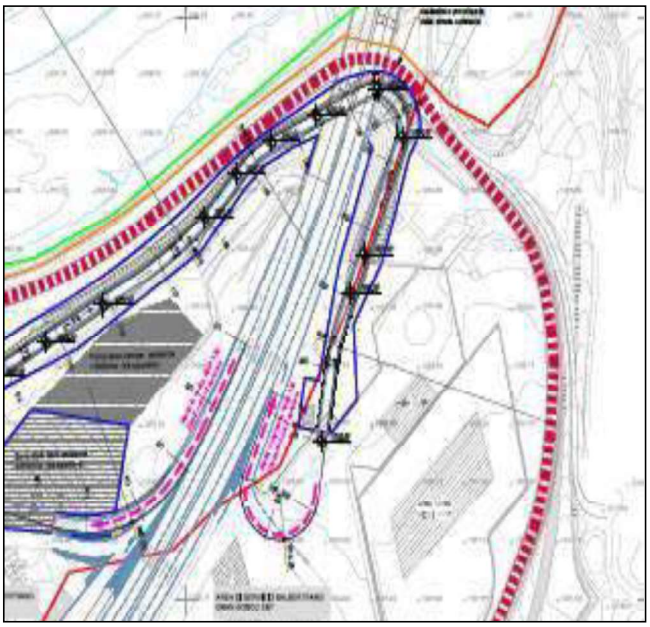


Figura 8 – Viabilità di entrata in A32 dal Cantiere secondo il PRV

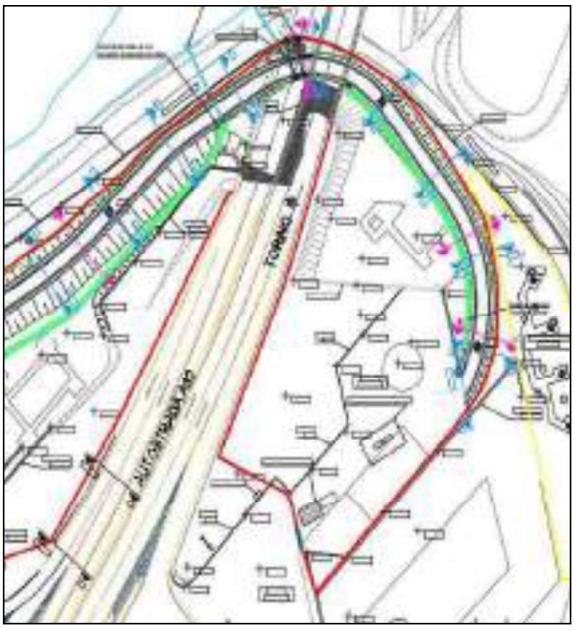


Figura 9 – Viabilità di entrata in A32 dal Cantiere secondo il PE

CO10 SUSA

Il Progetto definitivo di variante, approvato con Delibera CIPE n°39/2018, prevede che nella Piana di Susa, ed in particolare nella zona attualmente occupata dall'Autoporto e dalla Pista di Guida Sicura, nonché nella zona di Traduerivi fino al canale Coldimosso, siano realizzate delle installazioni di cantiere per la costruzione:

- delle opere della tratta all'aperto in attraversamento della piana stessa,
- dell'area tecnica con la Sottostazione elettrica ed i fabbricati tecnici di controllo,
- dell'esercizio e della sicurezza ferroviaria,
- dell'imbocco ovest del tunnel dell'interconnessione di Bussoleno.

In queste aree di cantiere, destinate quindi prevalentemente alle attività dei Cantieri Operativi CO1 e CO2, troveranno collocazione anche installazioni del CO10, quali:

- i depositi temporanei di materiale di Cl1 valorizzato (aggregati per cls),
- l'impianto di vagliatura e preparazione del materiale da rilevato Cl2,
- i depositi temporanei di questo materiale.

Pertanto, anche l'area della Piana di Susa è qualificata dal Progetto esecutivo approvato come sito di stoccaggio temporaneo.

Nel Presente PE, le opere previste per l'area di Susa sono:

- Posa recinzione esterna e realizzazione di viabilità perimetrale con il pacchetto di pavimentazione indicato in seguito.
- Posa recinzione interna

- Sistemazione interna del piazzale fino alla quota definita dagli elaborati grafici, senza realizzazione della pavimentazione del piazzale.
- In adiacenza della viabilità provinciale sarà previsto un "muro d'unghia prefabbricato".
- La realizzazione dell'impianto di illuminazione perimetrale, dell'impianto di videosorveglianza e dell'impianto di idranti a servizio Forze dell'ordine.

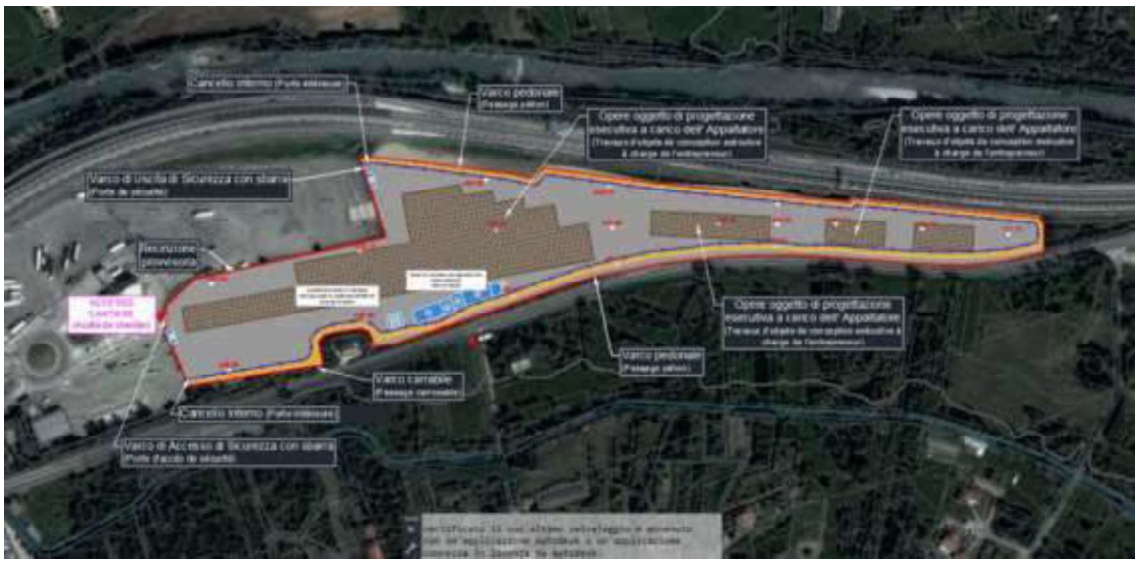


Figura 10 – CO 10 Susa - Aree di intervento in PE

Le quote del piazzale sono state ottimizzate prendendo in considerazione le condizioni attuali dell'area della pista a seguito di un rilievo dettagliato e quindi scegliendo le quote del piazzale finale che consenta di avere un piano il più possibile piano ma che al tempo stesso consenta il riutilizzo del materiale da rilevato presente attualmente sulla pista di Guida Sicura.

Pertanto, le quote del piazzale sono state definite in modo da cercare di portare un bilancio di movimentazione delle terre all'interno del cantiere di Susa il più possibile pari a zero, riportato nella tabella che segue, dalla quale si evince che circa 6.000 mc saranno stoccati in cantiere.

RIEPILOGO BILANCIO DEI VOLUMI DEI MOVIMENTI TERRA	**VOLUME (m^3)**
Materiale proveniente dalla demolizione del fabbricato, classificato come rifiuto e gestito in conformità all'art. 183 del D. Lgs. 152/2006	600
Totale scavo	50.975
Materiale scavato, classificato come rifiuto e gestito in conformità all'art. 183 del D. Lgs. 152/2006	18.000
Materiale scavato, riutilizzabile in cantiere ai sensi dell'art. 185 del D. Lgs. 152/2006	32.975
Materiale scavato, riutilizzato in sito ai sensi dell'art. 185 del D. Lgs. 152/2006	26.590
Materiale in esubero, stoccato in cantiere e reso disponibile per le future attività	6.385

Le aree pavimentate della Pista di Guida Sicura generano circa 18.000 mc di fondazione stradale in conglomerato bituminoso da trattare come rifiuto.

In relazione alla sopravvenuta nuova sequenza temporale dell'Area tecnica di Susa e alla fasizzazione dell'allestimento del cantiere industriale di Salbertrand (CO10), si rende necessario procedere, nell'ambito delle aree previste in sede di PRV, all'utilizzo anticipato delle aree di Susa di pertinenza della Fase 1 fin dall'avvio dello scavo del Tunnel di Base (Cantiere Operativo CO03 4).

L'area di cantierizzazione, oggetto del presente PE, è stata pertanto definita in base al cronoprogramma delle attività previste per la realizzazione delle attività preparatorie per le aree di Fase 1 (Cantierizzazione di Prima Fase) del cantiere operativo CO10. Nella figura 9 che segue è riportata la planimetria dell'area occupata dal Cantiere operativo CO10 in fase 1 e le conseguenti attività previste nel presente Progetto esecutivo.

Le variazioni temporali introdotte non producono variazioni ambientali significative tra quanto previsto in PRV e quanto esplicitato nel presente PE.-

CO10 TORRAZZA

L'area Tecnica di Torrazza Piemonte si inserisce nel più ampio quadro del Piano di Utilizzo dei materiali di scavo (in regime di sottoprodotto) derivanti dai lavori di realizzazione della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione (NLTL). In quest'ottica l'area di Torrazza Piemonte costituisce un sito di destinazione presso il quale sarà conferito il materiale di scavo in esubero al fine di procedere con il rimodellamento morfologico dell'area di cava.

Il progetto esecutivo prevede il conferimento sul versante est della cava attestandosi alla quota sommitale di 193,20 m s.l.m. Il cumulo è realizzato mediante scarpate a pendenza 2:1 e banche intermedie previste ogni 5,00 m per una larghezza pari a 2,00 m. Il sito accoglierà un volume pari a 850.000 mc.

Nel sito di Torrazza per il conferimento del materiale (marino), è prevista la realizzazione di:

- un deviatoio sinistro che si dirama dal binario dispari della linea Torino - Novara in linea fra le stazioni di Torrazza e Bianzè, essendo prevista in relazione all'attivazione del sistema di comando e controllo della Torino - Padova la trasformazione della stazione di Livorno Ferraris in fermata;
- un fascio di presa e consegna con tre binari dotati di tronchino di sicurezza;
- due nastri che convogliano in uno solo e che collegano la zona di presa e consegna con la zona di carico/scarico;
- nove nastri mobili ad unica campata di modulo 60m;
- uno stacker per la distribuzione del materiale nell'interno del sito.

Il trasporto del materiale valorizzato nel sito di valorizzazione CO10 ubicato a Salbertrand avverrà via treno con trazione elettrica fino alla stazione ferroviaria di Torrazza. Dalla stazione sarà realizzato un sistema di nastri trasportatori fino ad entrare nell'area di conferimento.

Come già riportato, il PE dell'Area Tecnica di Torrazza Piemonte ha subito delle evoluzioni rispetto al progetto PRV approvato, in ottemperanza alle prescrizioni di cui alla delibera CIPE 19/2015 e in accordo con le interlocuzioni sviluppatesi con tutti gli enti preposti-

L'area nella quale era previsto il riutilizzo delle terre, nel progetto definitivo istruito nel 2013, si trova nel settore sud ovest della cava, in affiancamento alla SP90. Dal punto di vista altimetrico,

tale progettazione prevedeva che l'abbancamento raggiungesse, a partire dalle quote di fondo scavo dell'area estrattiva, la quota della viabilità per un'altezza di circa 10 m. II Progetto Definitivo autorizzato prevedeva che il trasporto dello smarino dall'area di carico, ubicata nella Piana di Susa, al sito di deposito definitivo avvenisse via treno, fino alla stazione di Torrazza Piemonte sulla linea storica Torino-Milano, per poi effettuare un cambio di locomotore, passando alla trazione diesel con cui i treni percorrono un raccordo ferroviario appositamente realizzato per poi entrare nell'area di riutilizzo definitivo, dov'era prevista la costruzione di un fascio di binari per lo scarico dei treni, realizzando un fascio di binari di interconnessione con la linea ferroviaria Torino-Lione, con funzione di fascio di manovra dei convogli ferroviari in entrata e uscita dall'area del sito di riutilizzo e un tronchino ferroviario di collegamento fra il suddetto fascio e l'area di deposito definitivo che necessitava di una galleria artificiale, nel suo tratto terminale, al fine di poter realizzare l'indispensabile sottoattraversamento della SP90.

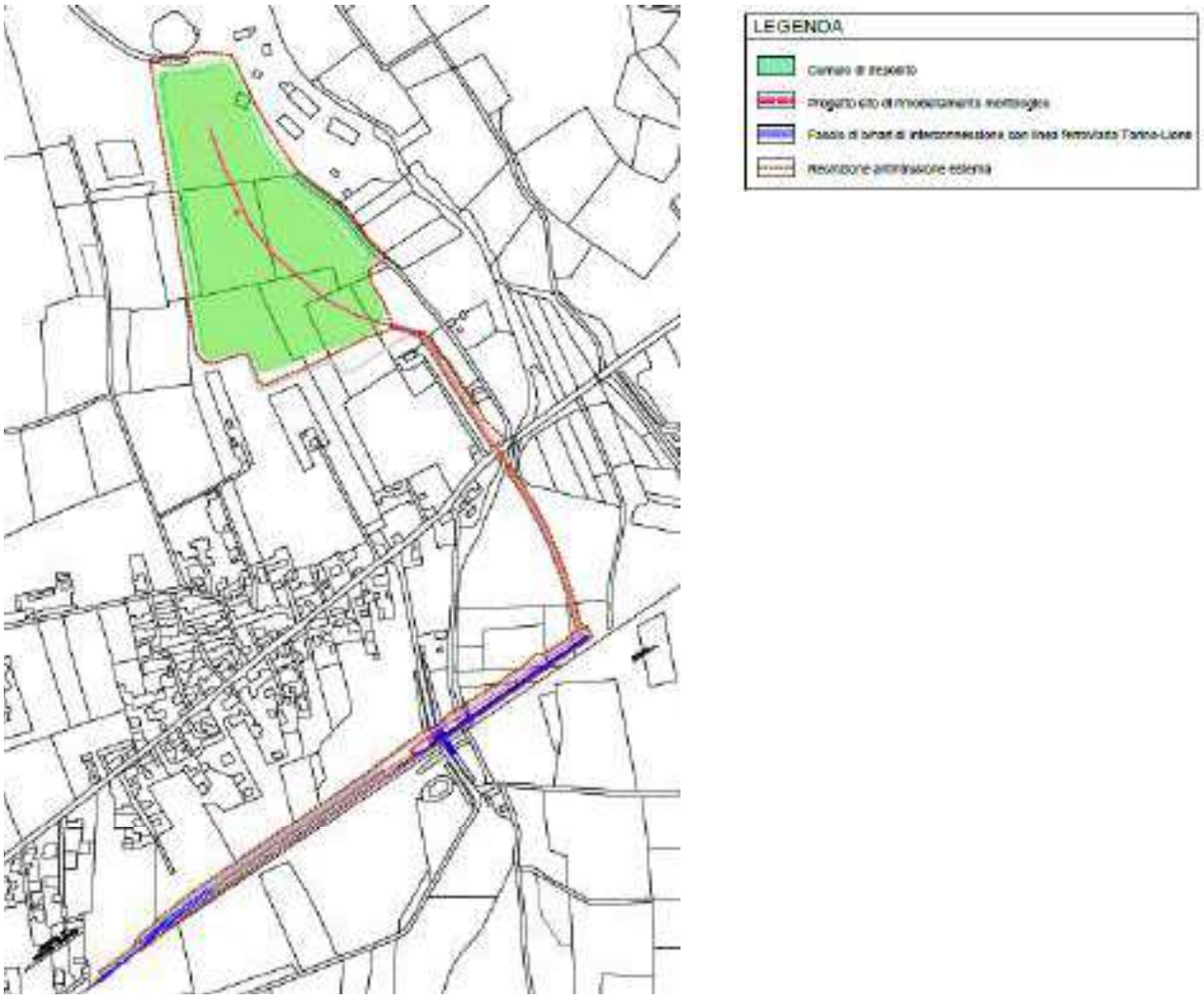


Figura 11 – CO 10 Torrazza - Aree di intervento in PE

La nuova soluzione progettuale prevede una nuova collocazione del deposito e all'eliminazione del tronchino ferroviario e contiene, tra l'altro, una proposta di modifica del perimetro di rimodellamento morfologico che garantisce nel contempo la realizzazione del progetto dell'opera e

lo sviluppo urbanistico del sito. La nuova soluzione tecnica prevede, oltre alla riduzione del tronchino, la movimentazione con nastro trasportatore e l'integrazione del nastro con carri-tramoggia con diversi vantaggi: scarico direttamente su nastro; l'elettrificazione dei binari; tutte le movimentazioni saranno effettuate con locomotori elettrici (anziché diesel); evita carroponti e disturbi connessi; consente tempi di scarico più brevi.

Il comune di Torrazza, con la Delibera del Consiglio Comunale del 27 dicembre 2019 n. 54 ha dato parere favorevole alla nuova soluzione progettuale e, con Delibera di Consiglio Comunale, n.28 del 31/07/2020, ha ribadito la compatibilità delle attività con l'attuale destinazione di PRGC, in merito alla nuova soluzione progettuale, alla nuova collocazione del deposito e all'eliminazione del tronchino ferroviario.

In data 22.06.2020, TELT e la Proprietà della Cava nonché il gestore della Cava ed il proprietario degli impianti, hanno formalizzato un accordo sostitutivo del provvedimento di occupazione temporanea previsto ai sensi dell'art. 49 del DPR 327/2001 per la disponibilità delle aree interessate dal ripristino ambientale.

Si riporta una tabella sintetica di confronto, predisposta dal Proponente, delle soluzioni di Progetto Definitivo e Progetto Esecutivo che comprendono complessivamente il sito di riutilizzo ed il sistema della logistica.

Elemento progettuale	**Progetto Definitivo (PRV)**	**PE**
Localizzazione	Ovest	Est
Superficie occupata (mq)	235.800	160.850
Volumi abbancabili (mc)	850.000	850.000
Uso del suolo interferito	Agricolo	Agricolo / Area estrattiva
Sistema di trazione dal fascio binari di presa in consegna al sito di riutilizzo	Diesel (locomotori)	Elettrico (nastro trasportatore)
Interventi di recupero ambientale	Inerbimento e realizzazione di macchie arboree ed arbustive	Inerbimento

Il quadro di confronto rileva una differenza nella localizzazione del sito di deposito, infatti il Progetto Esecutivo ha sviluppato una soluzione compatibile e coerente con le previsioni dello sviluppo urbanistico dell'area, localizzando l'impronta del sito di deposito più a est di quanto previsto nel Progetto Definitivo, liberando le aree a sud del già realizzato centro logistico di Amazon, al fine di garantire una continuità funzionale tra le strutture esistenti e quelle future. La definizione della soluzione sopra descritta ha determinato la sostituzione del raccordo ferroviario con un sistema di nastri trasportatori che dal fascio di presa in consegna porteranno le terre direttamente all'interno del sito, portando un significativo vantaggio di minori interferenze di carattere ambientale, quali:

- la superficie occupata dal progetto diminuisce del 32%;

- il sistema di nastri trasportatori garantisce minori emissioni in atmosfera soprattutto in termini di CO2, PM10 e ossidi di azoto, in quanto l'alimentazione dei nastri sarà elettrica.

Gli interventi di recupero ambientale del sito di riutilizzo nel Progetto Esecutivo sono coerenti con i futuri sviluppi urbanistici dell'area che prevedono la realizzazione di un piazzale per il parcheggio dei mezzi del polo logistico, per il quale è previsto solo l'inerbimento, al fine di garantire il decoro dell'area ed evitare fenomeni di dilavamento e di diffusione di specie erbacee invadenti.

Il progetto esecutivo (PE) di cantierizzazione Fase 1- Lotto Costruttivo 1 è coerente con il progetto definitivo approvato (PRV). Le variazioni puntuali introdotte nel progetto esecutivo, in particolare per il sito di Torrazza, sono il risultato di un affinamento progettuale a seguito anche dell'ottemperanza alle prescrizioni delle Delibere CIPE e delle interlocuzioni con gli enti locali.

Nel complesso, le variazioni introdotte non comportano variazione negli impatti sulle componenti ambientali, se non i senso migliorativo.

in merito al Piano di Gestione delle Terre ai sensi del D.M.. 161/2012 e del D.P.R. 120/2017

Il Piano di gestione delle terre è stato redatto in ottemperanza alla prescrizione n. 20 della Delibera CIPE n. 39/2018, che richiede di "*trasmettere secondo le tempistiche definite dalla normativa, l'aggiornamento di tutta la documentazione relativa alla gestione delle terre e rocce da scavo alla luce della variante disciplinata dal decreto legislativo n. 152/2006 e successive modificazioni e integrazioni, dal decreto ministeriale n. 161/2012 e dal decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2017, che illustri la movimentazione dei materiali, le aree di stoccaggio provvisorio e definitivo, la valorizzazione e il trasporto dei materiali provenienti dalle operazioni di scavo prodotte dagli interventi previsti dal progetto della NLTL*".

Al fine di dare una visione unitaria e organica sono stati predisposti i seguenti elaborati inerenti la gestione delle terre prodotte dallo scavo del Tunnel di Base:

- Piano di Utilizzo delle terre ai sensi del DM 161/2012 (gestione complessiva del sottoprodotto prodotto dallo scavo del Tunnel di Base);
- Piano di Gestione Rifiuti ai sensi del D. Lgs. 152/2006;
- Piano di Gestione in caso di materiali contenenti amianto;
- Piano di lavoro tipologico in caso di presenza amianto;
- Linee guida in caso di materiale radioattivo al fronte;
- Piano di lavoro tipologico in caso di radiazioni ionizzanti.

Il Piano di Utilizzo delle terre (PUT) in regime di sottoprodotto, si pone come obiettivo di ottimizzare i fabbisogni complessivi dei cantieri della Torino Lione (Parte Italiana). Le previsioni progettuali prevedono di gestire tutto il materiale scavato, in regime di sottoprodotto, internamente ai cantieri della Nuova Linea Torino-Lione (NLTL).

Gli ulteriori elaborati sono stati redatti per stabilire le modalità operative e di gestione da adottarsi nel caso in cui in corso d'opera alcune frazioni dei materiali scavati non presentino caratteristiche idonee ad essere gestite come sottoprodotto.

Per quanto attiene, invece, alle terre e rocce da scavo contenenti amianto allo stato naturale da gestire in situ (tra le pk 60+695 e pk 61+076 del tunnel di base) ai sensi del D.P.R. 120/2017 art. 24 comma 3, in coerenza con il Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo approvato con Delibere CIPE n. 30/2018 e n. 39/2018, e con la normativa vigente, verranno eseguite le indagini previste non appena le aree interessate saranno disponibili.

Il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo è stato redatto sulla base di quanto previsto dal punto di vista programmatico nel Piano di Utilizzo del Progetto Definitivo di Variante (denominato PRV) che è stato oggetto di giudizio di compatibilità ambientale (ai sensi del parere della CTVA n.2647 del 16/02/2018) ed approvato dal CIPE con Delibere n. 30/2018 e 39/2018.

Nel 2019 sono state svolte indagini ambientaliintegrative. Il documento recepisce inoltre le indicazioni di ARPA in merito allo studio sui valori di fondo naturale, di cui al parere tecnico di ARPA Piemonte prot. 11792 del 08/02/2021, nonché quanto emerso nel successivo incontro tecnico dell'08/06/2021. In merito allo studio sui Valori di Fondo naturale, ARPA ha prodotto il proprio parere tecnico prot. 8649 del 28/09/2021 con il quale ha definitivamente approvato i Valori di Fondo Naturale illustrati nel PUT.

Il presente elaborato non modifica in modo sostanziale il PUT ma è stato aggiornato, rispetto a quanto già presentato alla CTVIA, in ottemperanza al quadro prescrittivo del CIPE; in particolare:

- si riportano gli esiti delle indagini ambientali integrative condotte da TELT ed il conseguente studio dei valori di fondo sito-specifici;
- si riportano gli aggiornamenti circa il layout del sito di riambientalizzazione (destinazione finale dei materiali di scavo) di Torrazza Piemonte;
- si riportano gli aggiornamenti circa i layout dei siti di deposito di Salbertrand e di Susa e revisione dei flussi di materiale di scavo e dello studio del traffico;
- si fornisce riscontro alle prescrizioni di cui alle delibere CIPE di approvazione del Progetto Definitivo e del Progetto Definitivo di Variante relative alla gestione dei materiali di scavo;
- si chiariscono i ruoli e gli adempimenti attribuiti ai singoli Cantieri Operativi in funzione di quanto previsto dal DM 161/12 (tracciabilità, soggetti produttori/esecutori ecc.)

Il documento è sviluppato in coerenza con i contenuti richiesti dall'Allegato 5 al DM 161/12.

Il documento è articolato in SEZIONI (dalla 0 alla G), e fornisce una disaggregazione del PUT nei singoli Cantieri Operativi oggetto di appalto da parte di TELT:

La *Sezione 0 – Premessa, quadro prescrittivo e iter autorizzativo del PUT* riporta:

- l'inquadramento normativo in materia di gestione dei materiali di scavo applicato al cantiere;
- una sintesi dell'iter autorizzativo del Piano Utilizzo Terre predisposto da TELT e presentato alla CTVIA nel 2017;
- una sintesi delle prescrizioni delle delibere CIPE di approvazione dell'opera relative alla gestione dei materiali di scavo con rimando ai documenti di progetto (il presente elaborato o altri elaborati di progetto) nei quali le stesse sono state affrontate e le azioni del proponente proposte per la loro ottemperanza.

La *Sezione A – Parte generale* riporta gli aspetti trasversali del PUT che risultano comuni a tutti i Cantieri Operativi e nello specifico:

- la descrizione dell'articolazione dei futuri appalti TELT in Cantieri Operativi;
- la sintesi del bilancio materie lato Italia;
- l'individuazione dei siti di produzione dei materiali di scavo e dei fabbisogni complessivi di aggregati e di materiale per corpo dei rilevati (riutilizzi interni al cantiere di quota parte del materiale di scavo);
- la descrizione della gestione dei materiali secondo l'art. 185 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.;
- la sintesi dei flussi dei materiali di scavo tra i Siti di produzione, quelli di deposito intermedio e quelli di Destinazione;
- la durata del PUT;
- le procedure previste per la tracciabilità dei trasporti e adempimenti a carico dei soggetti produttori del materiale di scavo.

Le *Sezioni dalla B alla E* contengono un dettaglio della gestione materie riferito ai singoli Cantieri Operativi, in modo da consentire, in fase di Progettazione Esecutiva e/o nel corso dell'esecuzione lavori, di predisporre adeguamenti e/o varianti ad una o più Sezioni, mantenendo valide le restanti. Tale scelta è frutto dell'articolazione dei futuri appalti lavori in Cantieri Operativi (ciascuno dei quali vedrà svilupparsi una fase di Progettazione Esecutiva dedicata).

Nello specifico, ogni Sezione dalla C alla E contiene le seguenti informazioni:

- Bilancio materie del singolo Cantiere Operativo;
- Siti di produzione dei materiali di scavo del singolo Cantiere Operativo e loro destinazione urbanistica;
- Fabbisogni di cantiere in termini di riutilizzi (aggregati per cls./conci, materiale per corpi dei rilevati)
- Caratteristiche ambientale dei materiali estratti;
- Valori di fondo naturale calcolati per il Sito (già oggetto di approvazione da parte di ARPA Piemonte, come meglio descritto in ciascuna sezione);
- Cronoprogramma di massima dei lavori del singolo Cantiere Operativo.

La *Sezione F* contiene la descrizione dei siti di deposito intermedio e dei flussi di materiale tra Siti di produzione e di destinazione.

La *Sezione G* contiene l'aggiornamento dello studio del traffico in funzione dei flussi di materiale tra Siti di produzione e destinazione di cui alla sezione precedente.

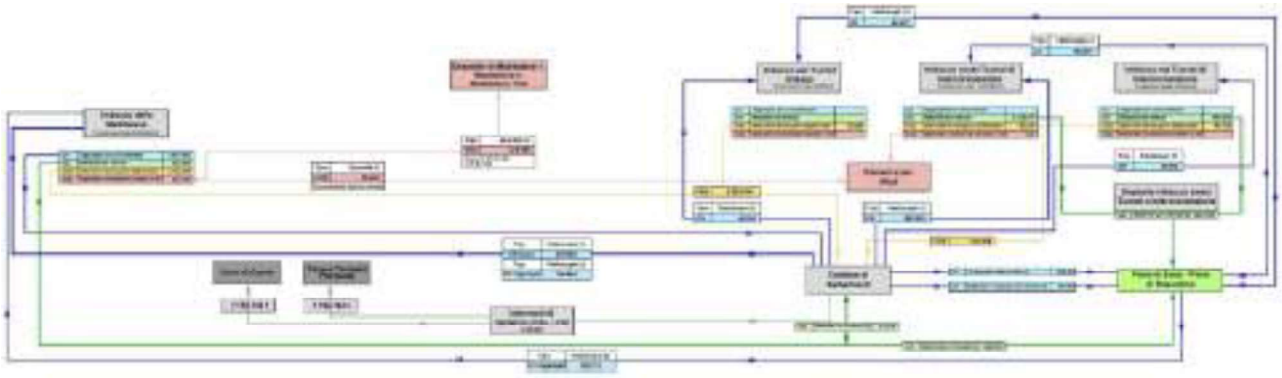


Figura 12 – Flusso dei materiali di scavo tra siti di produzione e destinazione

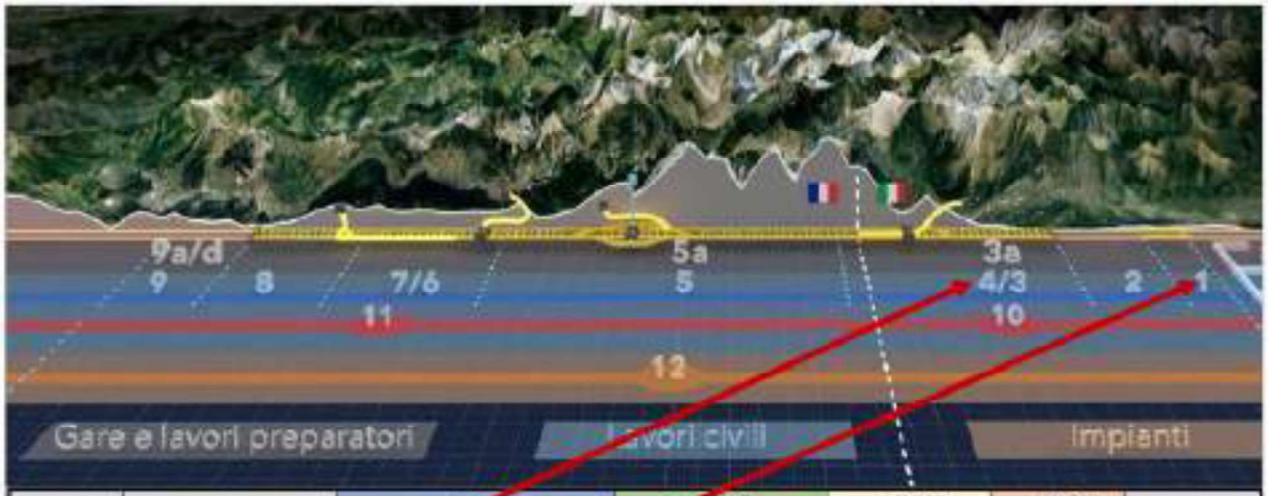
In estrema sintesi, il PUT prevede la seguente articolazione tra siti di produzione e destinazione dei materiali di scavo:

- 2 siti di produzione dei materiali da scavo, rispettivamente:
  - Tunnel di Base (Cantiere Operativo 3-4). Produzione totale di materiale da scavo pari a 5.953.205,0 t
  - Tunnel di interconnessione (Cantiere Operativo 1). Produzione totale di materiale da scavo pari a 1.378.242,0 t
- 3 siti di destinazione finale dei materiali di scavo, rispettivamente
  - Torrazza Piemonte (gestione in capo a Cantiere Operativo 10), per interventi di ripristino ambientale;
  - Caprie (gestione in capo a Cantiere Operativo 10) per interventi di ripristino ambientale;
  - Piana di Susa e Bussoleno (gestione in capo a Cantieri Operativi 1 e 2) per costituzione di corpi dei rilevati.

In Figura 13 è riportato schematicamente il flusso.

Il materiale di scavo generato dai cantieri della Torino-Lione è così classificato:

- Cl1 – materiali idonei alla realizzazione di aggregati per calcestruzzo (previa valorizzazione nell'impianto industriale di Salbertrand);
- Cl2 – materiali idonei alla realizzazione di rilevati (destinati alla Piana di Susa/Bussoleno);
- Cl3a – materiali da utilizzare per interventi di ripristino ambientale, previa la determinazione certa sulla presenza o l'assenza d'amianto e del relativo Indice di Rilascio (IR), verificata sul campione tal quale, non setacciato, come previsto dalla norma UNI10802-pg. 12 e dal DM del 14/5/1996 (destinati ai siti di riambientalizzazione di Caprie e Torrazza Piemonte);
- Cl3b – materiali classificati come rifiuto speciale da conferire fuori sito presso impianto autorizzato (a seguito delle alte concentrazioni di As, siti di destinazione per il materiale contente As da individuarsi a carico del produttore dei rifiuti, nello specifico a carico del CO3-4) e materiali potenzialmente contenenti amianto da gestire ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 24 commi 2 e 3 del D.P.R. 120/2017.



Cantieri Operativi	Siti di produzione	Cl1 materiali per la [illegible] come [illegible]	Cl2 materiali idonei alla realizzazione di rilevati (destinati alla Piana di Susa/Bussoleno)	Cl3a materiali per interventi di ripristino ambientale	Cl3b materiali contenente arsenico (rifiuto) o pietre verdi	Totale [t]
CO3-4 (Tunnel di Base)	Cantiere Maddalena	2.922.953	523.897	2.143.845	304.210	5.953.205
	Tunnel di base imbocco Est	--	--	58.300	--	
CO1 (Tunnel di Interconnessione)	Interconnessione Imbocco Ovest	--	1.132.910	99.039	543	1.378.241
	Interconnessione Imbocco Est	--	102.025	43.725	--	
	Totale [t]	2.922.953	1.758.832	2.344.909	304.752	7.331.446

Figura 13 – Schema produzione materiali di scavo e relativi Cantieri Operativi

La tabella in Figura 13 riporta i quantitativi totali di materiali da scavo suddivisi tra i due siti di produzione (CO3-4, e CO1, i dettagli sono riportati nelle Sezioni B e C) e per classi merceologico-ambientali (Cl1, Cl2, Cl3a, Cl3b). La produzione totale dei materiali di scavo non è variata rispetto al PUT presentato alla CTVIA.

In aggiunta ai volumi di scavo sopra descritti, e che saranno gestiti:

- come sottoprodotto ai sensi dell'art. 184 bis del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. e del D.M. 161/2012 (materiali di scavo classificati come Cl1, Cl2 e Cl3a);
- come rifiuto ai sensi dell'art. 183 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. (relativamente alla quota parte dei materiali di scavo classificati come Cl3b, la cui gestione è in capo al CO3-4);
- per riutilizzo in sito ai sensi dell'art. 185 del D. Lgs 152/2006 e dell'art. 24 comma 2 del D.P.R. 120/2017 (parte dei materiali di scavo classificati come Cl3b provenienti dallo scavo in rocce verdi) - la cui gestione è in capo al CO3-4;

è stata prevista, in tutte le aree dei singoli Cantieri Operativi, una gestione ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. (non oggetto, pertanto, del PUT redatto ai sensi del DM 161/12) delle seguenti tipologie di materiale:

- scotico di uno spessore pari a 15 - 30 cm dei primi orizzonti di suolo attualmente presenti; tale materiale sarà riutilizzato per la realizzazione di dune di terreno vegetale all'interno del sito stesso e quindi, al completamento delle lavorazioni, per i ripristini ambientali delle aree di cantiere (ricostruzione orizzonte pedologico).
- materiale estratto in fase di predisposizione delle aree di cantiere di Salbertrand, Caprie e Torrazza (scavi per viabilità e sottoservizi, ecc.)

Cantieri Operativi	Cantiere	Volumetria [m^3]
CO 1	Predisposizione cantiere Imbocco Est Tunnel di Interconnessione	14 425
	Predisposizione cantiere Imbocco Ovest Tunnel di Interconnessione	52 079
CO 2	Area di lavoro nella "zona di Susa Autoporto"	
CO 3-4	Maddalena Ovest del torrente Clarea (Comune di Chiomonte)	3 300
CO 3-4	Maddalena a Est del torrente Clarea (Comune di Giaglione)	6 400
CO 3-4	Predisposizione cantiere "Imbocco Est Tunnel di Base"	17 000
CO 3-4	Pozzi di Venaus	705
CO 10	Predisposizione cantiere Salbertrand	5 705
CO 10	Predisposizione cantiere Torrazza Piemonte	66 990
Totale		**166 604**

Tabella 1 Volumetria complessiva materiale da scavo in sito ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. (ad eccezione del Cl3b con pietre verdi)

La tabella soprariportata è tratta dal PUT presentato alla CTVIA (PRV_LOM_C3B_0084_00-04-03_10-01, Tabella 11), con l'unico aggiornamento derivante dal materiale da gestire ai sensi dell'art. 185 relativamente alla predisposizione del cantiere di Torrazza Piemonte (per complessivi 66.990 m^3), così come definito a valle del completamento della Progettazione Esecutiva di tale intervento, nonché degli approfondimenti effettuati per il CO3-4.

Si rimanda agli elaborati presentati per i dettagli.

Tutti gli elaborati sono stati oggetto di verifica e valutazione in collaborazione con Regione Piemonte e ARPA Piemonte nell'ambito del Tavolo Tecnico istituito.

Per quanto riguarda le prescrizioni contenute nelle varie Delibere CIPE con riferimento al PUT e, più in generale alla gestione delle terre, si rinvia alla tabella di ottemperanza riportata successivamente.

La gestione dei materiali di scavo di PE, così come presentato, risulta essere coerente con il progetto Definitivo di Variante in termini di programmazione e di bilancio complessivo delle terre e rocce da scavo.

Il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del DM 161/2012 è stato redatto tenendo conto e ottemperando a quanto prescritto dalle Delibere CIPE (Delibera n. 57/2011, Delibera n. 19/2015, Delibera n. 39/2018).

Per quanto riguarda la ottemperanza alle prescrizioni di cui alle delibere CIPE n. 19/2015 e 39/2018

Nella tabella di ottemperanza a seguire si riporta lo stato di ottemperanza delle prescrizioni con riferimento a quanto presentato con la presente procedura, ovvero:

- **Progetto Esecutivo di cantierizzazione Fase 1 (Comuni di Chiomonte, Giaglione, Salbertrand, Susa e Area tecnica di Torrazza Piemonte) Lotto Costruttivo n. 1**
- **Piano di Gestione delle Terre della tratta italiana della Sezione Transfrontaliera (comprensivo dell'aggiornamento al PUT)**

La verifica è stata svolta con il contributo sinergico della Regione Piemonte per gli aspetti di propria competenza nelle attività istruttorie tecniche, come da nota del 21.06.2022 del Ministero della Transizione Ecologica

Verifica di Ottemperanza alle Delibere CIPE 57/2011 - 19/2015 – 39/2018

- **Delibera CIPE 57/2011**

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
Delibera CIPE 57/2011 – Prescrizioni-						
1	Fasaggio: 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.	**LC 1, 3, 4**			OTTEMPERATA: PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
2	Svincolo di Chiomonte : con riferimento all'ipotesi progettuale di realizzazione di uno svincolo provvisorio sulla A32 in comune di Chiomonte (loc. la Maddalena), non potendosi accettare il rischio di notevoli allungamenti delle tempistiche di cantiere, prevedere il dettaglio del relativo intervento, per il quale si esprime un'indicazione favorevole alla sua realizzazione secondo l'ipotesi progettuale n. 3, in considerazione della maggior salvaguardia rispetto ai possibili fenomeni franosi che caratterizzano l'area circostante il cantiere nei pressi del quale è previsto lo svincolo, e della minimizzazione delle opere da realizzarsi sul versante, con le seguenti precisazioni: - **1)** la progettazione dell'opera venga concordata e approvata in concertazione con tutte le componenti territoriale, Comune di Chiomonte, Provincia di Torino e Regione Piemonte, ANAS, 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.	**LC 1**			OTTEMPERATA: PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	- **2)** 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 dei l'approvazione del progetto definitivo dell'intera opera. - **3)** la realizzazione dello svincolo sia nella configurazione provvisoria che nella eventuale configurazione autostradale definitiva, avvenga a totale carico del Committente sia per la fase di costruzione, che di manutenzione e successiva dismissione e rinaturalizzazione, in relazione alla finalità provvisoria di detto svincolo.					
3	Svincolo di Chiomonte: la funzione principale dello svincolo autostradale di Chiomonte durante le fasi di cantiere sarà quella di consentire il conferimento ai siti di deposito anche dello smarino prodotto con lo scavo del cunicolo esplorativo de La Maddalena, evitando lo stoccaggio nel sito già individuato nel procedimento autorizzativo relativo al cunicolo stesso.				NON APPLICABILE PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
4	Svincolo di Chiomonte: elaborare minuziosi approfondimenti di tipo geologico. geomorfologico	LC 1			OTTEMPERATA: PARERE	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	e geotecnico che riguardino l'intero versante e non soltanto la porzione compresa tra il terrazzo e il cantiere. Le opere di protezione delle infrastrutture e del cantiere non potranno quindi limitarsi a delle barriere paramassi a monte dell'imbocco del cunicolo, ma dovranno avere almeno le medesime caratteristiche di durabilità e efficienza di quelle poste a protezione dell'autostrada. Ogni ulteriore ipotesi progettuale riguardante eventuali svincoli, quindi, non potrà prescindere dalle problematiche di tipo geologico e dovrà essere accompagnata da una analisi del rischio geologico sia in fase di realizzazione che di esercizio.				CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
5	Svincolo di Chiomonte: relativamente all'ipotesi di svincolo di Chiomonte, si evidenzia che l'intervento, per la particolare visibilità, per la vicinanza al sito Archeologico di Ramat, per l'inserimento all'interno dell'ambito tutelato ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs 42/2004 (D.M. 01/08/1985 " Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona in località Ramat sita nel comune di Chiomonte") già fortemente inciso dalla presenza dell'esistente viadotto, presenta rilevanti e forti criticità. Pertanto, potranno essere valutate soluzioni localizzative alternative, ovvero dovranno essere individuate ipotesi progettuali di elevata qualità architettonica, capaci di coniugare le esigenze funzionali con i caratteri paesaggistici del contesto e con le caratteristiche del viadotto esistente.	LC 1			OTTEMPERATA: PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
6	Svincolo di Chiomonte: sviluppare la progettazione dello svincolo autostradale di Chiomonte limitando il più possibile gli impatti diretti e indiretti sui	LC 1			OTTEMPERATA: PARERE CTVIA_1674 DEL	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	vigneti D.O.C. dell'area.				12/12/2014	
7	Generale: sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati dal proponente nello Studio di Impatto Ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione, in particolare introdurre nel progetto elementi di mitigazione e di compensazione in accordo con gli Enti territoriali di competenza, dettagliandone localizzazione, tipologia, modalità di esecuzione e costi analitici.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA: PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	7
8	Piano di gestione ed utilizzo dei materiali di scavo: per i materiali fuori dal regime dei rifiuti (quali sottoprodotti come definito alla lettera qq) dell'art. n. 183 del D.Lgs 205/2010, provenienti dalle attività connesse alla realizzazione dell'opera, prevedere il riutilizzo integrale in tempi certi e definiti secondo trattamenti di normale pratica industriale in riferimento all'art. n. 186 del D. Lgs 4/2008, nel caso in cui gli stessi materiali non siano contaminati. Il piano di gestione ed utilizzo dei materiali da scavo deve contenere tutte le informazioni richieste ai sensi della normativa nazionale e regionale vigente in materia, ed essere corredato da un apposito progetto che preveda l'utilizzo integrale degli stessi nello stesso sito e per la medesima opera, oppure, qualora siano dimostrate le condizioni previste alla lettera f) del comma 1 dell'art 186 anche in siti diversi da quelli in cui sono stati scavati. L'apposito	**LC 1, 3 E 4**	Prescrizione eseguita per quanto riguarda gli aspetti ambientali nell'ambito del SIA e nell'ambito del Progetto definitivo approvato con delibera 19/2015 - Parere CTVIA 1674 DEL 12/12/2014; Per quanto riguarda il Piano di Gestione dei materiali di scavo, si fornisce un aggiornamento del documento rispetto a quello redatto nell'ambito del Progetto definitivo di Variante.	• 100_1803510_OO--_-_-G_RE_GE 3081_D_Piano di Utilizzo delle Terre (DM 161/2012) e Allegati		**OTTEMPERATA**

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	progetto dovrà essere corredato da uno studio degli impatti attesi sul sistema ambientale proprio del sito di destinazione considerando le componenti biotiche (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi) e le componenti abiotiche (geologia, geomorfologia, clima, idrografia) oltreché sui recettori in fase di trasporto delle terre al luogo di destinazione. I relativi progetti di riutilizzo dovranno essere autorizzati dagli enti/amministrazioni competenti per territorio. Qualora dai test di caratterizzazione chimico fisica risulti una contaminazione dei materiali da scavo superiore ai valori di concentrazione soglia di contaminazione (CSC) di cui alle colonne A e B, Tabella 1 Allegato 5, al Titolo V Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. con riferimento alla specifica destinazione d'uso urbanistica, questi dovranno essere trattati con operazioni di recupero, secondo le procedure di cui al D.M. 5/2/1998 e s.m.i., come previsto dall'Articolo 184 - ter, comma 3 del D.Lgs. 3 dicembre 2010, n. 205. Qualora, non effettuando alcuna procedura di recupero, si intenda smaltire le terre come rifiuti speciali dovranno essere previste le operazioni di smaltimento in impianto autorizzato/discarica per inerti, il piano di cantierizzazione dovrà indicare l'ubicazione delle stesse e la capacità recettiva per le tipologie di rifiuti ammessi; dovrà essere redatto uno					

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	studio sugli impatti generati in fase di trasporto dei rifiuti sui recettori e sulle componenti ambientali interessate. Approfondire e dettagliare lo studio sulla quantificazione ed utilizzo del materiale inerte non direttamente reimpiegato per la costruzione dell'opera. Attesa la valutazione negativa sulla originaria proposta di allocazione del marino presso la Carriere du Paradis si prescrive di prendere in considerazione anche tutti i siti che sono o sono stati interessati da attività estrattiva e/o da impianti trattamento inerti della bassa Val di Susa, a partire da quelli più prossimi alle aree di cantiere, e che: possano essere serviti da un collegamento ferroviario esistente, almeno in parte ovvero che il sedime ferroviario esistente si presti per installare nastri trasportatori (rigorosamente coperti); - siano luoghi anche non rilevanti sotto il profilo quantitativo, ma ove necessiti un recupero ambientale che si configura come reale opera di compensazione territoriale; - possano rappresentare riserve/polmone in caso di necessità nel complesso processo dello smarino. Si tenga in considerazione l'esistenza di diverse aree estrattive, dismesse o in parte ancora in coltivazione, che potrebbero ospitare volumi significativi di inerti e che presentano caratteristiche di degrado ambientale che, previa colmatura con il materiale di smarino, si presterebbero utilmente ad essere					

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	recuperate con incremento delle valenze ambientali e paesaggistiche del territorio. Si preveda un volume superiore a quello della effettiva necessità, individuando siti di riserva per l'allocazione del materiale anche oltre gli ambiti valsusini lungo l'intero corridoio infrastrutturale della NLTL. Estendere la ricognizione valutando la disponibilità di aree degradate, quali reliquati stradali/industriali o altro (ad esempio nelle zone adiacenti la discarica delle Basse di Stura, o nei territori tra Settimo, Brandizzo e Chivasso).					
9	L'individuazione definitiva dei siti dovrà essere effettuata sulla base di una valutazione comparata tra possibili ipotesi localizzative. Tale elaborato venga predisposto tenendo in considerazione i seguenti punti: specificare a quale tipologia di intervento si intende fare riferimento nella realizzazione del deposito definitivo, atteso che, a seconda che si tratti di '"rimodellazione" o di "miglioramento ambientale", la norma impone condizioni diverse dal punto di vista realizzativo; fornire un dettagliato protocollo di gestione dei materiali estratti che specifichi le procedure di movimentazione, lavorazione, deposito temporaneo del materiale estratto nonché le modalità di caratterizzazione dei medesimi (procedura di campionamento, metodiche analitiche, ecc..). Dovrà essere consentita all'autorità di controllo la	**LC 1, 3 E 4**	Prescrizione eseguita per quanto riguarda gli aspetti ambientali nell'ambito del SIA e nell'ambito del Progetto definitivo approvato con delibera 19/2015 - Parere CTVIA 1674 DEL 12/12/2014; Per quanto riguarda il Piano di Gestione dei materiali di scavo, si fornisce un aggiornamento del documento rispetto a quello redatto nell'ambito del Progetto definitivo di Variante.	• 100_1803510_OO--_-_G_RE_GE_3081_Piano di Utilizzo delle Terre (DM 161/2012) e Allegati		**OTTEMPERATA**

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	rintracciabilità dei singoli "lotti" scavati fino alla loro messa a dimora nei siti di stoccaggio definitivo per una verifica della sussistenza dei requisiti qualitativi richiesti. Allo scopo dovrà essere prevista una procedura di gestione interna ai cantieri dei dati inerenti la provenienza del cumulo (es. dalla pk "x" alla pk "y"), l'individuazione e numerazione univoca di ogni singolo lotto escavato, la data di produzione del medesimo, la sua volumetria, la data di campionamento, la posizione del cumulo all'interno dell'area/e individuate per lo stoccaggio temporaneo, le caratteristiche qualitative del lotto, la data di movimentazione verso il sito di deposito definitivo; descrivere le tipologie di lavorazioni ed i relativi macchinari (es. frantoi, vagli, ecc.) utilizzati nel trattamento del marmo. In merito alla caratterizzazione del materiale proveniente da gallerie, prevedere campionamenti ogni 250 m di avanzamento e/o al cambio di litologia e/o delle tecniche di scavo. Per i metodi di scavo non in galleria occorrerà fare riferimento alle Linee guida della regione Piemonte (D.G.R. 15 febbraio 2010, n.24-13302). In particolare, ai fini del riutilizzo dello smarino per la riqualificazione: Torrazza Piemonte: verificare la possibilità di operare un modellamento morfologico propedeutico alla realizzazione del progetto di polo intermodale per la logistica. Montanaro:					

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	approfondire l'individuazione dei siti di Montanaro come possibile destinazione del materiale derivante dai lavori, per superare le incertezze sulle garanzie e sulle tipologie degli interventi cosi come evidenziate dal Comune interessato con: specifico studio di approfondimento, che colga in tutti i suoi aspetti l'eventuale compatibilità del sito individuato, tenuto conto del forte impatto che avrebbe l'allocazione dello smarino. Lo studio dovrà altresì prendere in considerazione la compatibilità delle previsioni di smaltimento dello smarino con gli eventuali altri progetti di recupero/riutilizzo dell'area e con le effettive capacità ricettive di conferimento dell'area medesima, rapportate ai quantitativi di smarino stimati; interpello della società proprietaria della cava, al fine di specificare sia l'attuale stato dell'attività estrattiva in corso unitamente al suo esaurimento, sia se esistano vincoli dai medesimi concordati con Enti superiori ovvero progetti di recupero futuro del sito, di qualsivoglia specie e provenienza (dal recupero ambientale a quello artigianale ovvero di altro tipo) riguardanti il sito interessato ed eventualmente promossi da alcuni degli Enti in indirizzo; approfondimento particolareggiato sulle reali qualità e quantità del materiale che eventualmente potrebbe trovare ricovero nel sito interessato, nonché sulle					

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	eventuali possibilità di reimpiego del medesimo per altri scopi, con altri metodi o in altri luoghi; esatta descrizione e quantificazione dei materiali nocivi eventualmente presenti sulla tratta interessata dagli scavi compresi nello smarino da localizzare, oltre ad un'approfondita analisi sui metodi che si intendono utilizzare sul luogo di estrazione al fine di inertizzare totalmente - qualora se ne ravvisi la necessità - il materiale di scarto da eventuale presenza di tracce di carattere tossico/nocivo (fibre amiantifere e materiali uraniferi o derivati dell'Uranio); puntuali e particolareggiati chiarimenti sulle modalità di stoccaggio e ricovero con le quali eventualmente si conferirà il materiale in deposito, nonché un'indicazione la più precisa possibile sul tempo per il quale detto materiale potrebbe stare in deposito presso il sito interessato e con quali modalità e quali saranno gli interventi di recupero ambientali che si porranno in essere ed in quali tempi studio di fattibilità sulla logistica di un eventuale conferimento nel sito, tenuto anche conto del fatto che la linea ferrata Chivasso - Aosta, seppure lambisca il sito interessato, è una linea non elettrificata, monobinario e già oggi fortemente congestionata. Nella relazione richiesta, sentite le parti, si dovrà tenere conto anche delle problematiche che il passaggio di convogli in					

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	Chivasso potrebbe creare alla stazione di Chivasso ed alla viabilità ferroviaria di tutte le altre linee che transitano in Chivasso, senza escludere la circostanza per la quale l'abitato di Montanaro subirebbe notevoli disagi dal passaggio di convogli merci, siano essi in ore diurne ovvero notturne. S. Ambrogio: verificare le possibilità di utilizzo dei 4 siti estrattivi alle pendici del Monte Pirchiriano in parte abbandonati, in particolare di quello più a ovest, posto poco più a valle della partenza della ferrata per la Sacra di San Michele, che potrebbe ospitare i volumi più significativi di inerti. Caprie: verificare la possibilità di riutilizzare lo smarino per riqualificare l'area paesaggisticamente; specificare il sistema di trasporto del materiale dalla stazione di Chiusa S. Michele sino all'area di cava e la sua conseguente movimentazione all'interno dell'area stessa di cui dovrà essere predisposto un piano di rinaturalizzazione dell'area.					
10	CAPRIE predisporre di concerto con le autorità preposte e il Comune, un piano di contenimento e abbattimento delle sostanze aerodispersibili.	LC 1			OTTEMPERATA: PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	Sito di Caprie non oggetto di PE
11	Trasporto via ferro del marino: In considerazione della valutazione negativa sulla originaria proposta di allocazione dello smarino, in quanto la scelta di destinarlo alla Carriere du Paradis comporta un elevato impatto ambientale paesaggistico e logistico	**LC 1**	TELT ha modificato il progetto del sito di deposito, traslandone l'impronta verso est, al fine di renderlo compatibile con le previsioni	• 100_1803510_OO--_-_-G_RE_GE_3081_Piano di Utilizzo delle Terre (DM	PARZIALMENTE OTTEMPERATA PARERE CTVIA 1674 DEL 12/12/2014	**PARZIALMENTE OTTEMPERATA** **(Ottemperata per il**

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	legato alla necessità di eccessivi trasferimenti su gomma per conferire tutta la grande quantità di materiali a Prato Giò per alimentare una imponente teleferica; si prescrive l'adozione della soluzione di conferimento del materiale in siti sostitutivi mediante l'utilizzo della ferrovia, come presentato nelle integrazioni ripubblicate. In particolare, sono stati individuati i siti estrattivi di Torrazza Piemonte, Montanaro, Caprie, S. Ambrogio e Cantalupo in provincia di Torino e raggiungibili per ferrovia. Il Proponente dovrà produrre idonea documentazione che dimostri la disponibilità (bonaria o in via amministrativa) delle aree di utilizzo dello smarino mediante proposte progettuali concordate con gli Enti territorialmente competenti. Tale garanzia dovrà coprire l'intero periodo di durata dei lavori.		urbanistiche dell'area. Inoltre con parere CTVIA n. 3201 del 22 novembre 2019, ai sensi dell'art. 9 DM 150/07, è stata condivisa l'interpretazione delle prescrizioni n. 12, 14 e 96 della Delibera CIPE 19/2015, con la quale è previsto, relativamente all'Area Tecnica di Torrazza, il mantenimento del fascio binari di presa in consegna in affiancamento della linea ferroviaria To-Mi ed il trasferimento delle terre e rocce da scavo al sito di deposito attraverso il nastro trasportatore in sostituzione del raccordo ferroviario.	161/2012) e Allegati		**sito di Torrazza Piemonte -** **In merito al sito di Caprie non risulta agli atti alcun documento in merito alla disponibilità del sito.)**
12	Mobilizzazione del marino per ferrovia: dimostrare la compatibilità dei traffici merci aggiuntivi con la capacità residua del nodo di Torino. Nel caso in cui risultino incompatibilità anche parziali, il proponente dovrà indicare le soluzioni da adottare, quali, per es.: l'eventuale diverso utilizzo delle tracce merci negli scenari temporali futuri o la realizzazione di		Prescrizione superata da nuova soluzione prevista nel Progetto Definitivo di PRV approvato dal CIPE con Delibere 30/2018 e 39/2018			

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	interventi infrastrutturali atti ad aumentare la capacità delle tratte ferroviarie interessate; l'analisi del ciclo del treno con indicazioni sugli effettivi tempi delle operazioni; l'organizzazione della circolazione dei treni che trasporteranno lo smarino, tenendo conto sia delle eventuali criticità d'esercizio, quali l'inversione di banco nella stazione di Chivasso, sia del crono programma dei lavori di realizzazione delle nuove infrastrutture già in corso di progettazione (quali per esempio "la lunetta di Chivasso") che potrebbero interferire con le tratte ferroviarie che si intendono utilizzare; - l'organizzazione dei siti di destinazione dello smarino.					
13	Area di carico su ferrovia a Susa: nell'ambito delle soluzioni alternative individuate per lo smaltimento dello smarino attraverso la ferrovia all'imbocco est della galleria di base presso Mompantero si adotti la soluzione 3 che prevede il riuso dell'area interessata dal "ex piano caricatore militare di Bussoleno", su cui insiste un fascio di binari attualmente adibiti a deposito carri. L'area, attualmente sedime ferroviario, risulta pertanto già infrastrutturata e direttamente collegata con i binari della stazione di Bussoleno e non necessita e/o comporta significative trasformazioni d'uso.		Prescrizione superata da nuova soluzione prevista nel Progetto Definitivo di PRV approvato dal CIPE con Delibere 30/2018 e 39/2018			**SUPERATA**
14	Piana di Susa: si adotti l'alternativa di tracciato sviluppata nelle integrazioni che prevede uno spostamento del portale est del tunnel di base volto a	LC 4 Prescrizione non pertinente rispetto			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL	**NON APPLICABILE ALLA PRESENTE**

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	salvaguardare la Cascina Vazone, edificio che denota interesse storico-architettonico e, nel contempo, che si allontana dalla Casa di Riposo San Giacomo in modo da minimizzare l'impatto della nuova linea su questo ricettore sensibile. Lo spostamento comporta la necessità di raccordare la linea con l'allineamento dei binari all'imbocco del tunnel dell'Orsiera e determina la traslazione, verso est della stazione internazionale di circa 20 metri, nonché alcuni adeguamenti alla viabilità di collegamento alla stazione stessa	al LC1			12/12/2014	**PROCEDURA**
15	Attività di Cantiere: 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 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	LC 1, 3 E 4			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	smaltimento, in esercizio, delle acque, compresa le vasche di gorgogliamento per la dispersione del gas Radon.					
16	Dispersione fibre di Amianto: prevedere un efficace controllo delle attività 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;	LC 1, 3 E 4			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
17	Compensazioni Ambientali storico architettoniche e archeologiche: recepire e svilupparle, così come proposte nello Studio di Impatto Ambientale come aggiornato e integrarle 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.	LC 1, 3 E 4			PARERE MIBACT N. 30262 DEL 02/12/2014	ALTRO ENTE
18	Impatti Attuare tutte le indicazioni volte al contenimento degli impatti e contenute nel presente	LC 1, 3 E 4			OTTEMPERATA PARERE	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	quadro prescrittivo ai punti 1,16, 21, 24, 26, 27, 53, 57.				CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
19	Mitigazioni Impatti in fase di costruzione: 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.	LC 1, 3 E 4			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
20	Sistemazione Maestranze: 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 stanziate) e possibili soluzioni. Prevedere 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 con termini;	LC 1, 3 E 4			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
21	Cantieri: 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	LC 1, 3 E 4			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	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.					
22	Trasporto a Susa: 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).	LC 1, 3 E 4			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
23	Qualità dell'aria: 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 sia per la popolazione che per quanto riguarda la protezione di vegetazione, flora e fauna ed ecosistemi.	LC 1, 3 E 4			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
24	Radioattività: 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	LC 1, 3 E 4			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	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 m3); - 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.					
25	**Qualità dell'aria**: 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 clic 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	LC 1, 3 E 4			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	quadro economico dell'opera.					
26	Protocollo Operativo: 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), evidenzi 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.	**LC 1, 3 E 4**			PARERE CTVIA N. 95 DEL 20/11/2020	
27	**Assetto Idrogeologico**: 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	**LC 1, 3 E 4**			NON APPLICABILE IN QUESTA FASE PARERE	**NON APPLICABILE ALLA PRESENTE PROCEDURA**

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	preoccupazioni espresse circa le interferenze che lo scavo delle gallerie potrebbe avere su un'area di frana nella zona della Piana delle Chiuse (frana Vlargara) e nelle aree interessate da fenomeni di DGPV (area a monte di Vaie), si sottolinea la necessità e sulla 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.				CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
28	**Indagini geognostiche**: 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.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	**NON APPLICABILE ALLA PRESENTE PROCEDURA**
29	**Zone di faglia**: prevedere per i tratti ricadenti in zone di faglia c/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.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	**NON APPLICABILE ALLA PRESENTE PROCEDURA**
30	**Studio Idraulico**: approfondire lo studio idraulico,	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA	**NON**

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	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).				PARERE ADB DEL PO' PROT. 5670/3.3/CM DEL 4/8/2014	**APPLICABILE ALLA PRESENTE PROCEDURA**
31	**Ecosistemi fluviali** : Verificare che le opere provvisionali 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.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	**NON APPLICABILE ALLA PRESENTE PROCEDURA**
32	**Fauna vertebrata**: 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..).	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA NELLA PRESENTE FASE PROGETTUALE PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	**NON APPLICABILE ALLA PRESENTE PROCEDURA**

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
33	**Parco della Dora**: 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. In merito alle modalità realizzative e progettuali - che saranno dettagliate nella fase di progettazione definitiva vengano seguite le indicazioni relative a Rete Ecologica e Fasce Perifluviali - Corridoi di Connessione Ecologica delle Norme di Attuazione del PTC2 (artt. 35, 46 e 47 delle NdA).	**LC 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	**NON APPLICABILE ALLA PRESENTE PROCEDURA**
34	**Piana delle Chiuse**: 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.				NON APPLICABILE IN QUESTA FASE PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	**NON APPLICABILE ALLA PRESENTE PROCEDURA**
35	**Cantalupo**: si preveda una riduzione dell'area di deposito di Cantalupo ai fine di non interferire (durante nessuna fase di lavoro) con la superficie				NON APPLICABILE IN QUANTO NON	**SUPERATA**

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	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.				RIENTRA PIU NEI SITI DI DEPOSITO PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
36	**Collisione volatili**: al fine di mitigare gli impatti causati dalla possibile collisione di volatili con i convogli ferroviari, prendere opportuni provvedimenti lungo il tracciato all'aperto della linea ferroviaria, (piantumazioni, siepi alte almeno quanto le sagome dei convogli e/o quanto l'eventuale rete di recinzione, come "barriere vegetali", o altri provvedimenti) così da obbligare gli uccelli e i chirotteri ad elevare l'altezza di volo.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
37	**Piantumazioni**: 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.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
38	**Lucanus Cervus**: al fine di minimizzare l'impatto negativo sulla popolazione di Lucanus cervus dovuta agli interventi previsti dal progetto nel sito di				NON APPLICABILE IN QUANTO NON	**SUPERATA**

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	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.				RIENTRA PIU NEI SITI DI DEPOSITO PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
39	**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.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA IN QUANTO LA PROPOSTA E MIGLIORATIVA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
40	**Sottopassi**: 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).	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
41	**Cantalupo:** 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.				NON APPLICABILE IN QUANTO NON RIENTRA PIU NEI SITI DI DEPOSITO PARERE	**SUPERATA**

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
					CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
42	**Misure compensative**: 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: - 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.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA NELLA PRESENTE FASE PROGETTUALE PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
43	**Vasche di raccolta**: 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 ridurne la	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	superficie massimizzandone comunque il volume.					
44	**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	**LC 1**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
45	**Bilancio delle superfici boscate**: quantificare in dettaglio le aree da disboscare e le aree rispettive di rimboschimento 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.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
46	**Rumore**: 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;	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	- 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).					
47	Rumore - Misure mitigative: 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 lutti i ricettori per i quali non siano rispettati i limiti sia notturni che diurni per riportarli nei limiti di legge.	**LC 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
48	Circolazione idrica nel mezzo fratturato: per questi aspetti, 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	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	stesso, dall'altro permette di determinare con più dettaglio le caratteristiche quali-quantitative delle venute d'acqua che si incontreranno durante gli scavi; ad integrazione dello studio idrogeologico le sorgenti ritenute strategiche ai fini dell'approvvigionamento idropotabile dei comuni maggiormente interferiti dall'opera (ad esempio: 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.					
49	Piani di approvvigionamento di emergenza dei comuni per quelli 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.	**LC 1, 3 E 4**				**DA VERIFICARE IN VERIFICA DI ATTUAZIONE IN CORSO D'OPERA**
50	Approvvigionamento idropotabile del comune di Giaglione: si ritiene che il cantiere Clarea e la	**LC 1**			OTTEMPERATA PARERE	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	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.				CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
51	Geotermia: il progetto definitivo contempli l'integrazione di sistemi per il collettamento separato delle acque con caratteristiche geotermiche rilevanti (T>25°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.	**LC 1**			OTTEMPERATA NELLA PRESENTA FASE PROGETTUALE PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
52	Cantierizzazione: Dettagliare: 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	**LC 1, 3 E 4**	Inserimento, per quanto attinente al PE unitario delle opere di cantierizzazione, nel Piano di Gestione Ambientale con l'approfondimento per ogni aspetto ambientale delle informazioni richieste	• 040_2080910_CN--_A_1_E_RE_AM_0201_Relazione generale • 040_2080910_CN--_A_1_E_RE_AM_0202_Piano di Gestione Ambientale.	PARZIALMENTE OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014 (PD2)	**OTTEMPERATA**

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	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 D.lgs 152/1999 e sue s.m.i., prevedendo, se necessario, ulteriori misure di sicurezza; prevedendo per tutti i siti dei cantieri la realizzazione di impianti con riciclo d'acqua completo, sia per la lavorazione del materiale proveniente dallo scavo che per la produzione di calcestruzzo;					

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	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 mantenere 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 stanziate) e possibili soluzioni.					
53	**Mezzi d'opera**: predisporre e 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.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	- 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.					
54	**Fase di scavo della galleria**: prevedere 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 derivami 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	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	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.					
55	**Sorgenti di rumore in fase di cantiere**: silenziare 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.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
56	**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;	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
57	**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.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
58	**Fauna**: Adottare, durante la fase di cantiere, tutte le misure di mitigazione relative alle interferenze a carico della componente fauna con, in particolare per	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	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).				12/12/2014	
59	**Opere di mitigazione**: 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.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
60	**Fase di realizzazione delle opere**: prevedere, 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.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
61	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	**LC 1, 3 E 4**	Inserimento, per quanto attinente il PE unitario delle opere di cantierizzazione, nel Piano di Gestione Ambientale; La restante parte della prescrizione verrà ottemperata in fase di cantiere	• 040_2080910_CN--_A_1_E_RE_AM_0202_Piano di Gestione Ambientale		**OTTEMPERATA**

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	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.					
62	Progetto di Monitoraggio Ambientale dell'opera: predisporre, 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.	**LC 1, 3 E 4**	PMA aggiornato nell'ambito del Progetto Variante di Cantierizzazione (PRV) istruito nel 2017 ed approvato con Delibere 30/2018 e 39/2018. ARPA Piemonte: contributo tecnico-scientifico, prot. n. 6876 del 25.01.2018		PARZIALMENTE OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	**OTTEMPERATA**
63	Monitoraggio Ambientale ante operam: avviare, già nella fase di progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori, le attività. 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.	**LC 1, 3 E 4**	PMA aggiornato nell'ambito del Progetto Variante di Cantierizzazione (PRV) istruito nel 2017 ed approvato con Delibere 30/2018 e 39/2018. ARPA Piemonte: contributo tecnico-scientifico, prot. n. 6876 del 25.01.2018		NON OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	**OTTEMPERATA**
64	**Monitoraggio delle risorse idriche**: estendere il monitoraggio a tutte le sorgenti utilizzate per l'approvvigionamento idropotabile, sia	**LC 1, 3 E 4**	PMA aggiornato nell'ambito del Progetto Variante di Cantierizzazione (PRV)		NON OTTEMPERATA PARERE	**OTTEMPERATA**

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	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.		istruito nel 2017 ed approvato con Delibere 30/2018 e 39/2018. ARPA Piemonte: contributo tecnico-scientifico, prot. n. 6876 del 25.01.2018		CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
65	**Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri**: entro la consegna dei lavori adottarne uno secondo i criteri di cui alla ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);	**LC 1, 3 E 4**	PMA aggiornato nell'ambito del Progetto Variante di Cantierizzazione (PRV) istruito nel 2017 ed approvato con Delibere 30/2018 e 39/2018. ARPA Piemonte: contributo tecnico-scientifico, prot. n. 6876 del 25.01.2018		NON OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	**OTTEMPERATA**
66	Punti Informativi: 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.	**LC 1**			Prescrizione verificata per il PE Spazio Visitatori con i pareri: - Favorevole con prescrizioni del MIC n 310 del 12/01/21 del MIC - favorevole Regione Piemonte n. prot. A1812B del 12/02/2021 - favorevole con prescrizioni del MITE n. 226 del	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
					6/04/21	
67	Opere di sistemazione a verde di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto: svilupparle 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.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
68	Impatti sulle attività: 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.	**LC 1, 3 E 4**	Il Progetto esecutivo delle opere di cantierizzazione di prima fase interviene su aree comprese nel Piano particellare di occupazione ed espropri, già oggetto di approvazione, senza la creazione di aree intercluse per l'accesso ai fondi privati.	040_2080910_CN--_A_1_E_PL_GN_0105_ Piano particellare di espropri - Planimetria maddalena 040_2080910_CN--_A_1_E_PL_GN_0106_ Piano particellare di espropri - Planimetria Colombera 040_2080910_CN--_A_1_E_PL_GN_0107_ Piano particellare di espropri - Planimetria Salbertrand 040_2080910_CN--_A_1_E_PL_GN_0107_ Piano particellare di espropri - Planimetria Susa	PARZIALMENTE OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014 (PD2)	OTTEMPERATA

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
69	**Monitoraggi**: - si raccomanda che contemplino la verifica dell'effettivo utilizzo dei passaggi, con foto-trappole 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. - è' 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 della 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.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
70	Viabilità: prevedere l'adeguamento e la messa in sicurezza delle viabilità interessate dal traffico di cantiere e/o interferite in via provvisoria o definitiva	**LC 1, 3 E 4**	Tutte le soluzioni limitano l'utilizzo di viabilità locale e urbana in accordo al Progetto	040_2080910_CN--_A_1_E_RE_GN_0101_ Relazione generale	PARZIALMENTE OTTEMPERATA PARERE	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	dalle nuove opere, con particolare attenzione alle ripercussioni finali sulla viabilità locale.		Definitivo Approvato con Delibera CIPE 19/2015		CTVIA_1674 DEL 12/12/2014 (PD2)	
71	Analisi Costi-Benefici: il quadro di riferimento generale del progetto, vista la complessità dell'opera e i diversi ambiti territoriali interessati, dovrebbe tuttavia considerare e/o approfondire i seguenti aspetti: una definizione dello scenario "senza progetto" (identificazione delle opere di cui è prevista la realizzazione o il completamento anche in assenza del progetto con un'analisi delle implicazioni connesse alle diverse azioni); Una definizione dello scenario "con progetto" (identificando un crono programma specifico delle fasi di cantiere e delle date di messa a regime delle tratte considerate come costi di gestione e manutenzione); identificazione di un cronoprogramma condiviso per le opere previste in progetto e un insieme di relative misure.	**LC 1, 3, 4 E 5**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_2647 DEL 16/02/2018	
72	Analisi Costi-Benefici: approfondire ulteriori ipotesi relative a: la valorizzazione dello smarino estratto nelle fasi di realizzazioni dei numerosi tratti in galleria della NLTL (in particolare un'analisi delle diverse quantità/volumi e tipologie di smarino estratto che saranno estratte nelle diverse aree previste ed alcune ipotesi generali di utilizzo e di indicazione dei	**LC 1, 3, 4 E 5**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_2647 DEL 16/02/2018	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	gruppi di beneficiari); la valutazione delle potenzialità di sfruttamento di energia geotermica che potrebbe rendersi disponibile dagli scavi; la possibilità di realizzare impianti di energia elettrica da fonti rinnovabili.					
73	**Valorizzazione del marino**: presentare uno studio bibliografico, anche in relazione ad esperienze pregresse (di LTF, ma anche di altre grandi opere recentemente realizzate o in corso di realizzazione), sulle caratteristiche del marino, in funzione del tipo di macchina scelto e delle proprietà petrografiche, fisiche, meccaniche, tessiturali e dello stato di fratturazione della roccia in cui avviene lo scavo. In tale studio dovranno essere analizzati i possibili miglioramenti apportabili alle caratteristiche del marino, prevedendo l'ottimizzazione del sistema accoppiato di scavo e di trattamento dei materiali di risulta, al fine di massimizzare la quantità di marino di elevato livello qualitativo, da utilizzarsi per la produzione di calcestruzzo (classe CL1). Inserire, nel progetto definitivo, eventuali dati sperimentali di campo misurati nell'ambito della realizzazione del cunicolo.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
74	**Viabilità a Susa**: produrre analisi del traffico comprensive dei livelli di servizio ante/in corso/post operam previsti per la nuova viabilità per la verifica della funzionalità della stessa e a giustificazione del dimensionamento delle rotatorie previste.				SUPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
75	**Stazione Internazionale di Susa:** venga introdotta progressivamente, a mano a mano che si renderà possibile, la funzione di intermodalità della nuova	**LC 3**			OTTEMPERATA PARERE	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	stazione internazionale di Susa fino al raggiungimento della sua configurazione finale con la messa in esercizio della nuova linea.				CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
76	**Stazione di Condove**: per la stazione ferroviaria della linea storica a servizio di Condove/Chiusa di San Michele ripensare il progetto confrontandosi con le ipotesi progettuali dell'Amministrazione di Condove, incentrate su una precisa logica dI funzionalità rispetto alla domanda principale e di presidio attivo anche attraverso la complementarità con altre attività di tipo commerciale e sociale.				NON APPLICABILE PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
77	**Viabilità a Susa**: perseguire, con i necessari approfondimenti, la nuova soluzione studiata relativamente alla viabilità locale in particolare 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 Traduerivi, non modificando ulteriormente il tracciato della Strada Statale 24 rispetto al progetto preliminare.	**LC 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
78	**Interferenza alla S.P 24** in località frazione Traduerivi del Comune di Susa:	**LC 4**			OTTEMPERATA PARERE	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	- il sottopasso dovrà essere progettato con sezione tipo C1 (DM novembre 2001) prevedendo su entrambi i lati una pista ciclabile; - il sottopasso dovrà essere attrezzato dei servizi tecnologici previsti dalle norme (smaltimento acque meteoriche, Illuminazione, ventilazione ecc); - il progetto andrà adeguato portando la pendenza longitudinale entro il limite massimo del 7% adottabile per il tipo di strada C1; Si chiede di valutare il diametro della nuova rotatoria posta a servizio tra la S.P n. 24 e la frazione Traduerivi in quanto nell'ottica dei futuri costi manutentivi appare eccessivamente grande per il tipo di interferenza viabile.				CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
79	Area del cunicolo della "Maddalena". Sia valutato - in termini di costi-benefici un cronoprogramma dei lavori per la realizzazione delle infrastrutture legate a questo cunicolo (fornello di ventilazione di Clarea, camerone di sicurezza ecc.) che consenta di ridurre l'uso dei camion per trasportare gli inerti dall'imbocco del cunicolo de La Maddalena e favorendo sistemi a contenuto impatto ambientale.	**LC 1**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_2647 DEL 16/02/2018	
80	Gestione del marino: dettagliare le modalità di gestione dei materiali di scavo da identificare come "rifiuto" (es. luogo e modalità di stoccaggio, ecc..) dalla fase di produzione sino al loro conferimento presso soggetti autorizzati alla gestione dei rifiuti.	**LC 1, 3 E 4**	Allo stato attuale sono stati individuati i potenziali siti autorizzati ad accogliere le varie tipologie di materiali provenienti dal cantiere e ne sono state definite le modalità. Sarà cura dell'Appaltatore acquisire le necessarie autorizzazioni.	040_2080910_CN--_A_1_E_RE_GE_5001_Bilancio_materiali_di_scavo_e_da_costruzione; _040_2080910_CN--_A_1_E_RE_GE_5003_Piano Gestione Rifiuti.	PARZIALMENTE OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
81	Inerti: si ritiene che la complessità e la dimensione del problema degli inerti richiedano una specifica attività di studio e approfondimento che accompagni il progetto nel suo sviluppo per cogliere tutte le possibilità di diminuzione delle pressioni e/o di mitigazione degli impatti. Per tale ragione si ribadisce l'esigenza di redigere un progetto di fattibilità tecnica e procedurale per il riutilizzo dei materiali in esubero ed idonei ad impieghi industriali da parte di terzi, con un piano di attività di prova e valorizzazione tecnica e merceologica del marino.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
82	Materiale proveniente dallo scavo: si richiede che la sua permanenza sulle piane di Susa e delle Chiuse sia limitata allo stretto uso locale del progetto, prevedendo che la parte non strettamente necessaria sia invece allontanata verso i siti di stoccaggio, lavorazione e deposito definitivi.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
83	Carico dei materiali da immettere nei circuiti produttivi di pianura, senza stoccaggio in loco: individuare e adottare tecnologie innovative e capaci di minimizzare gli impatti (ambienti e strutture di lavoro chiuse, appositamente studiale e dotate di sistemi di controllo dell'atmosfera e di sistemi di captazione e abbattimento delle polveri, realizzazione di idonee opere di protezione a tutela e salvaguardia delle preesistenze urbane più prossime alle zone di lavoro, e metodologie di trasporto con mezzi a basso impatto ambientale che non interessino la viabilità urbana).	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
84	Lavorazione dei materiali nei cantieri previsti nelle piane valsusine: limitatamente ai quantitativi che verranno usati localmente per l'opera, si richiede	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
	l'individuazione e l'adozione delle stesse tecnologie di cui al punto precedente (lavorazione in ambienti e strutture il più possibile chiuse, appositamente studiate e dotate di sistemi di controllo dell'atmosfera e di sistemi di captazione e abbattimento delle polveri, realizzazione di idonee opere di protezione a tutela e salvaguardia della salute e della qualità della vita dei nuclei abitati in genere e soprattutto di quelli delle frazioni più prossime alle zone di lavoro, ecc).				12/12/2014	
85	Piano Paesaggistico Regionale (PPR) adottato con DGR 53-11975 del 4 agosto 2009 che sottopone in salvaguardia gli arti. 13-14-16-18-26 e 33 delle norme di attuazione del Piano: verificare la conformità degli interventi previsti con le prescrizioni contenute nel piano.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
86	Ambito paesistico regionale 38: tenere in considerazione le indicazioni del PPR riguardo alle strategie per la conservazione attiva del patrimonio naturalistico e degli aspetti di qualità agroforestali, in quanto connesse alla realizzazione della linea ferroviaria, quali azioni di tutela e rinaturalizzazione della fascia fluviale della Dora, con recupero delle formazioni forestali seminaturali e delle zone umide.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
87	Territorio urbanizzato: tenere in considerazione, con particolare riferimento al tema dei nuovi interventi connessi ai cantieri ed alle nuove previsioni insediative nonché della riqualificazione quale esito di compensazioni ambientali e territoriali relativi alle opere in progetto, le indicazioni per la pianificazione definite dal PPR per l'ambito territoriale interessato dagli interventi.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
88	Monitoraggio archeologico degli scavi: oltre ai beni ed alle aree già compresi negli elenchi dei beni vincolati e nella valutazione del grado di rischio archeologico a corredo del Progetto preliminare, prevedere, di concerto con la competente Soprintendenza, un progressivo monitoraggio degli scavi al fine di registrare eventuali ulteriori ritrovamenti sia nelle aree già individuate di presunto interesse archeologico sia in altre zone della valle ritenute non a rischio, allo stato attuale delle conoscenze.	**LC 1, 3 E 4**			PARERE MIBACT N.30262 DEL 2/12/2014	**ALTRO ENTE**
89	Attraversamento fiume Dora: negli ambiti soggetti ai disposti di cui all' art. 142 del D.gls 42/04, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 14 comma c9 delle norme del PPR, porre particolare attenzione nella realizzazione delle opere di attraversamento del Torrente Dora, relativamente al rispetto ed al ripristino della vegetazione spondale eventualmente interessata.	**LC 1, 3 E 4**			PARERE MIBACT N.30262 DEL 2/12/2014	**ALTRO ENTE**
90	Pianificazione locale porre particolare attenzione nell'armonizzazione delle nuove opere con il tessuto consolidato, costituendo la trasformazione in progetto il presupposto per la riqualificazione e valorizzazione a scala locale del tessuto insediativo, economico ed ambientale di Susa nonché della media Valle.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	**ALTRO ENTE**
91	Infrastrutturazione dell'area: sviluppare analisi sui flussi di passeggeri e/o utenti previsti, al fine di dimensionare spazi di sosta adeguati e definire una funzionale organizzazione della viabilità di collegamento e dei servizi connessi al trasporto pubblico.	**LC 1, 3 E 4**			PARZIALMENTE OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
92	Autoporto di Susa: in considerazione delle destinazioni d'uso in atto e delle attività insediate ed operanti analizzare puntualmente le necessità di spazi e superfici su cui sviluppare il cantiere logistico nella prima fase e dell'area tecnica definitiva al fine di limitare allo stretto necessario l'uso del suolo, utilizzando prioritariamente le parti di suolo compromesse o sottoutilizzate.	**LC 1**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
93	Interconnessione tra la nuova infrastruttura ferroviaria e la linea storica a valle dell'imbocco est della galleria dell'Orsiera: in fase di realizzazione degli interventi in progetto potrebbe determinarsi una parziale interferenza tra le attività di cantiere per la costruzione delle opere in progetto e l'operatività nella contigua area industriale D.la; si ravvisa pertanto la necessità di adottare adeguate misure di mitigazione al fine di garantire il regolare svolgimento delle attività produttive insediate.				NON APPLICABILE PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
94	Rischio amianto - piano di monitoraggio: si ritiene che un efficace controllo della dispersione di fibre connessa alle attività in corso possa essere ottenuta solamente 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.	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	

ID	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE / AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICHE PRECEDENTI	OTTEMPERANZA
95	Rischio amianto: prevedere una validazione indipendente da parte di un ente terzo dei dati del monitoraggio sui controlli effettuati per la determinazione quali/quantitativa di eventuali fibre di amianto aerodisperse, secondo le seguenti modalità:	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
96	Rischio amianto: qualora vengano superati i valori di preallarme/allarme previsti dal DM 06/9/94, all'interno delle aree di cantiere e/o nel caso in cui venga superato il valore di 1 f/l all'esterno delle aree di cantiere, o negli ambienti di vita, dovranno essere interrotte le autorità lavorative.	**LC 1, 3 E 4**	La procedura di gestione è stata descritta negli elaborati sulla base delle Linee guida già condivise con ARPA Piemonte	• 040_2080910_CN--_A_1_E_RE_GE_5004_Piano Gestione in caso di materiali contenenti amianto • 040_2080910_CN--_A_1_E_RE_GE_5005_Piano di lavoro tipologico in caso di presenza amianto	PARZIALMENTE OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	**OTTEMPERATA**
97	Rischio amianto: I costi relativi alle validazioni e ai controlli indipendenti dovranno trovare riscontro nella valutazione del costo dell'opera in analogia a quanto previsto per il cunicolo della Maddalena (Parere Commissione VIA n. 566 del 29/10/2010).	**LC 1, 3 E 4**			OTTEMPERATA PARERE CTVIA_1674 DEL 12/12/2014	
98	Ripetere le analisi realizzate sui campioni solidi nel rispetto della vigente normativa nazionale, operando con la corretta tecnica microscopica, tralasciando l'aspetto dimensionale ed utilizzando i liquidi di Cargille appropriati	**LC 1, 3 E 4**	Saranno effettuate verifiche ai sensi della normativa vigente	• 040_2080910_CN--_A_1_E_RE_GE_5004_Piano Gestione in caso di materiali contenenti amianto • 040_2080910_CN--_A_1_E_RE_GE_5005_Piano di lavoro		**OTTEMPERATA**