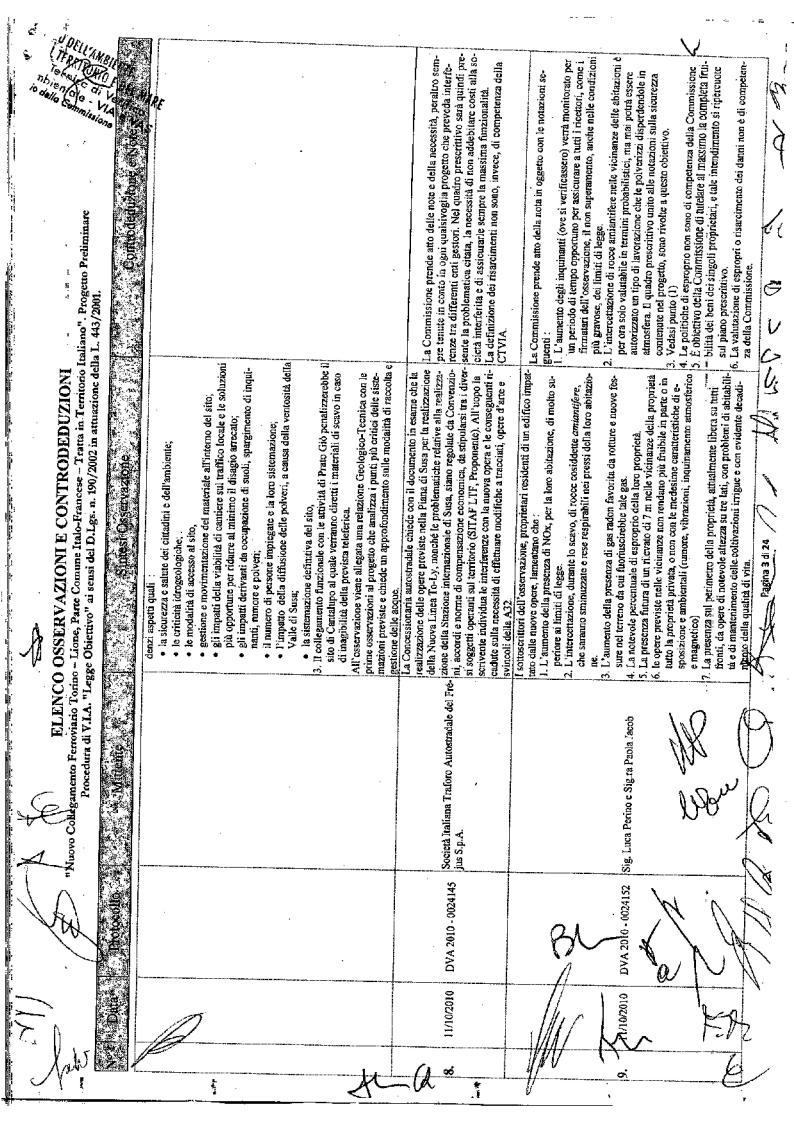
RITORIO Chiedere al Ministero dell'Ambiente di amullare il deposito per la trat-1. La suddivisione delle tratte e la suddivisione del finanziamento per la progettazione non sono di competenza di questa Commissione che non può non emettere il proprio parere dopo l'accertamento della ammissisiasi sia il metodo di trasporto del marino come di nuti i materiali di scagamente tutte le condizioni di sicurezza delle lavorazioni sia dal punto di tratti eventualmente di uso promiscuo, con la scelta prioritaria di evitame La Commissione prende atto delle note espresse, confermando che qualvo, esso verrà ammesso solo tramite contenitori chiusi, così come analola riferimento all'adeguamento della SS25 esso sarà obbligatorio in turti j ivista dei rischi di alta montagna (slavine e valanghe) che dei versanti in La ripartizione del progetto per tratte ha la sua giustificazione sia funcondizioni di instabilità, nessuna lavorazione potrà aver luogo senza la zionale, sia procedurale, come si evince proprio dalle note della stessa osservate, che parla e fa riferimento alle necessarie suddivisioni dovute alla presenza di una tratta internazionale la cui opera principale, il l'unnei di Base, è progettato e finanziato tramite un trattato tra Italia e Francia, la continuità funzionale dell'opera è fuori discussione, come si anche tramite l'abbandono del trasporto alla Carrière du Paradis (Fra) e giunta che l'interferenza con la 8825 del Moncenisio verrà minimizzata, può notare dalla presentazione della Tratta Nazionale quando ancora mento e il progetto presentato comprende l'analisi di tutta la tratta tra Per quanto riguarda la parte, appena accennata, relativa al cunicolo La Commissione rimanda in parte alle risposte di cui all'Oss.nº1, espri-Per la tratta Nazionale, inoltre, non è previsto alcun altro spezzetta-Piana delle Chiuse e Settimo Torinese, con la presentazione della Cin-L'Osservazione è abbastanza analoga alfa precedente, con i seguenti punti Vale per l'Osservazione la stessa nota espressa all'Oss.n°2, con in agdella Maddalena, si ricorda che tale opera, sin dal 2003 era parte integrante det progetto della Tratta Internazionale, di cui fu richiesto proponente ed in strettissimo rapporto con il progetto di cui sopra (come si evince chiaramente dalle valutazioni della Commissione circa i arteriti dovuti alle froblematiche relative allo svinco L'esecuzione di un SIA separato, come realizzato oggi, ma dallo stesso inendo le seguenti valutazioni sulle nuove note presentate : messa in sicurezza dei fuoghi di lavoro e di abitazione, Non di competenza della Commissione. iquindi alla non realizzazione della teleferica. amento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano". Progetto Freliminare l'esame della precedente è in corso, Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.I.gs. n. 190/2002 in attuazione della I. 443/2001. Chiedere alla magistratura contabile di accertare l'anmissibilità della 2 * Osel Primini Trate alla DV 4 e du questa alla CTIVIA petenze stabilite dall'accordo Italia Francía del29 gennaio 2001 (Trac-ELENCO ÓSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI Osservazione mette in evidenza alcuni punti critici da considerare in l. si contesta la validità della presentazione di un progetto parziale con lo • la parte italiana dalla tratta comune, dal confine di stato a Chiusa Problematiche relative al trasporto dello smarino via Teleficrica (ss25 la parte internazionale di competenza italiana che fa tutt'uno con esinfine l'adeguamento alla percorrenza dei treni ad Alta Velocità della tratta tra Chiusa San Michele e la circonvallazione ferroviaria a . Osservazione riprende quanto già afformato nella nota di cui all'Oss. spezzettamento della parte italiana della nuova finea ferroviaria Tori-Smess Osserrazione Valutazione del rischio valanghe e slavine (ss25 Moncenisio) Raccomanda inoltre l'adozione di cautele procedurali quafi : I. Valutazione sull'intensità e frequenza dei venti in valle spesa dei finanziamenti assegnati dal governo a LTF sa, tra Chiusa San Michele e finterporto di Orbassano, 4. Il traffico intenso sulla statale SS25 del Moncenisio San Michele che è la sola ad avere avuto il deposito; n°1 aggiungendovi ulteriori motivi di illegittimità, quali 3. La situazione di instabilità geologica dei versanti La predisposizione di installazioni paravalanghe 3. Escuzione di consolidamenti geologici i. L'adozione di coperture per i carrelli ciato di minor Kilometraggio) Pagina 1 di 24 L'Osservazione è rivolta a : Adeguamento della SS25 progettazione Salienti Withers Associazione Pro Natura Piemonte Associazione Pro Natura Piemonte Sig. Scalabrin Valerio Sig. Piero Vassallo DVA 2010 - 0021208 DVA 2010 - 0022378 DVA 2010 - 0022772 DVA 2010 - 0022\$56 22/09/2010 27/09/2010 28/09/2010

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

	08/10/2010 DVA 2010 - 0023980	6. 04/10/2010 DVA 2010 - 0023452 Legambi	5. 04/10/2010 DVA 2010 - 0023343 Società Vi	
	Comune di Meana di Susa	Legambiente, Pro Natura, WV/F Italia e Italia Nostra Onlus 3.	Società Villa Cora S.r.l. Società Villa Cora S.r.l. Le San rim pre del re i Si.	
mento ecologico Ira II SIC. Ambucta - Colic profitabolic (1111 10005) e il Parco Naturale Orsiera Rocciarvé (EUAP0223) /SIC JT 1 10006), sia per i rischi relativi al al sistema di regimentazione attuale delle ac- que. 2. Si fa notare inoltre come non venga presentato alcun progetto che evi-		sata quale solu- s con avviso al anziario entiva igenti ogici, geologici		
Per quanto riguarda l'eventuale utilizzo della cava e le relative osserva- zioni tecnico-progettuali, così come le giuste richieste di approfondimen- to da parte del Comune, esse son state affrontate e, ove non completa- mente risolte, hanno dato origine ad appossite prescrizioni.	La commissione ha reception in sus struntoria le osservazioni fatte dal Commet, chiedendo al Proponente una documentazione più approfondita relativamente al sito di Cantalupo. Anche la soluzione della Teleferica per la Carrière du Paradis è stata affontata in maniera da confrontarla con altre ipotesi meno impattanti, sia per la costruzione delle opere connesse (la teleferica) che per il trattamen-	La richiesta è stata riformalizzata nelle Osservazioni nº10 e nº31 alla prima delle quali si rimanda per le note tecniche. In riferimento alla richiesta di sospensione essa non rientra nelle Competenze della Commissione VIA.	La Commissione concorda con le osservazioni della società di gestione della casa di riposo S.Giacomo e ha dato riscontro, nel quadro prescrittivo, della necessità di allontanarsi dalle strutture di cui all'osservazione, come già previsto nella programmazione progettuale di cui alle integrazioni fornite dal proponente, in contemporanea alle necessità di mitigazione degli impatti sia temporanei (polveri e rumore) che definitivi (rumore) e dalla necessità di approfondire la localizzazione delle strutture di mitigazione quali vasche di depurazione e/o di laminazione.	lo di Chiomonte. L'esame dei differenti progetti è sempre inteso come unitario da parle della Commissione, come evidenziato dagli studi sulla movimentazione del marino.



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

Extracellation of the control of the						
Protrocollo Mittente 8. Che a tutt'oggi non vi sono state comunicazioni ufficiali delle problematiche relative alla loro proprietà. 9. Che il danno economico è già in essere a prescindere dal progetto. La nota ripresenta la richiesta di sospensione della Procedura Via di cui alla Osservazione n° 6 e precisamente: 1. Considerazioni di carattere normativo e procedurale (Le stesse di cui alla Osservazione n° 6 ulteriormente ampliate) 2. Considerazioni su motivazioni e funzionalità dell'opera 3. Considerazioni su Opere civili, Cantierizzazioni, Acque superficiali, Sulore sottosuolo. 4. Sicurezza delle gallerie. 5. Aspetti urbanistici, paesaggistici, agro-forestali, Archeologici 6. Valutazione di Incidenza 7. Inquinamento atmosferico e acustico, Salute pubblica	In relazione all'osservazione la Commissione ritiene che: 1. Si prende atto delle precisazioni 2. L'argomentazione non è di competenza della Commissione. Per quanto riguarda la VINCA si nota che gli elementi, di cui si lamenta la mancarza, richiesti dalla normativa (inquadramento programmatico e valutazione delle alternative) sono presenti nel SIA 3. Analisi Costi - Benefici - L'analisi costi-benefici proposta dall'osservatore sono state esaminate, costituendo ipotesi alternativa al progetto. 4. Flussi di traffico - Lo studio pressenta valutazioni che trovano l'esatto opposto nelle valutazioni proposte da LTF. L'osservatore considera inoltre che lo sviluppo del traffico merci "accompagnato" sia il presupposto di base per la NLTL, senza considerare il traffico container e casse mobili di gran lunga più interessante. 5. Progetto - Per quanto riguarda il rumore le note dell'osservatore trovano riscontro nel quadro prescrittivo. 5. Progetto - Per le problematiche relative alla movimentazione dello smarino dal cantiere della Maddalena, si nota come esso sia abbondantemente trattato dalla Commissione, con accettazione delle modifiche di cui alle integrazioni progettuali. - Per altre richieste di carattere progettuale, giudicate pertinenti, si nota come esse siano riferite ad elementi progettuali che sono per lo più tipici di un livello di progettazione definitiva. Altre indicazioni progettuali, vasche di smaltimento, approvvigionamenti idrici delle aree di canttere, utilizzo del sito di Cantalupo sono presenti nel quadro prescritivo è particolarmente puntuale. 6. Sicurezza delle galterie 7. La disponibilità o meno dei documenti non è di competenza della quadro prescritivo è particolarmente puntuale.		Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone	DVA 2010 - 0024194	12/10/2010	L
Mittente Sintesi Osservazione Controdeduzione Note 8. Che a tutt'oggi non vi sono state comunicazioni ufficiali delle proble- matiche relative alla loro proprietà.	La nota è stata esaminata (con risposta inviata da parte della Direzione generale per la Valutazione Ambientale prot.0025857 del 27/10/2010) dalla Commissione CTVIA per le note tecniche 1. La richiesta non rientra nella Competenza CTVIA 2. Mottivazioni e funzionalità dell'opera sono esplicate nello Studio di Impatto Ambientale e nei riscontri dei documenti della Commisione stessa 3. Gli aspetti esposti trovano riscontro in parte nel quadro prescrittivo. 4. Vedi punto (3) 5. Vedi punto (3) 6. Vedi punto (3) 7. Vedi punto (3)	na Via di cui stesse di cui stesse di cui superficiali, logici	Legambiente ed altre ass. ambientaliste		12/10/2010	10.
Mittente Smitesi Osservazione Connodeduzione Note		8. Che a tutt oggi non vi sono state comunicazioni ufficiali delle problematiche relative alla loro proprietà.				
		Smiesi Oskervazione	Mittente	Protocollo	A DEP	Z.

essa risulta coerente con il livello progettuale attuale ma dovrà es ventilazione al fine di garantire il rispetto delle concentrazioni in di rinvenimento (considerato tuttavia improbabile). È stato richie un apposito documento di analisi e gestione dei rischi tra cui, ma In relazione alla modellizzazione acustica effettuata dal proponet re approfondita nelle successive fasi di progettazione oltre che og getto di un'apposita attività di monitoraggio in fase di cantiere e 🤇 dell'impatto denvante dalla dispersione di polveri in atmosfera du come il monitoraggio delle falde, hanno un loro quadro prescrittivo S.Giacomo) și è intervenuti sia con modifiche progettuali che con ria all'interno della galleria ed eventuali future disposizioni net e La materia del rischio archeologico è stata oggetto di interventi specivede un eventuale stoccaggio differenziato, riserva di capacità mazioni richieste sono presenti nel SIA compreso nel processo di Il procedimento di Valutazione di Incidenza si rileva che le inforla Direttiva 92/43/CEE, lamentando in particolare l'assenza di clementi 10. Anche per queste osservazioni si è provveduto con apposite prescri-Gli clementi indicati sono presi in considerazione nel SIA che 11. La Commissione ha assunto ed analizzato la Relazione consegnata, In relazione all'imbocco Est del Tunnel di Base (casa di riposo Il rischio di prosoiugamento di sorgenti o pozzi idropotabili, cosi eniale indicazioni prescrittive specifiche, finalizzate alla mitigazione prescrivendo ciò che poteva essere oggetto di eccessivo impatto 4/4 fici da parte delle apposite Sovrintendenza, "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino – Lione, Parte Comune Italo-Francese – Tratta in Tetritorio Italiano". Progetto Preliminare non solo, quello uranifero, rante le attività di cantiere VIA e quindi sufficiente. Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della I., 443/2001 za nelle gallerie. Le osservazioni riguardano elementi interpretativi sulnizione delle modalità di approvvigionamento idrico delle aree di canmenti richiamati nella documentazione pubblicata relativa alla sicurez-ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI tiere. La CM fa inoltre riferimento alla possibilità di ricorrere, per lo Per quanto concerne la presenza di amianto le osservazioni riguardano le modalità interpretative dei dati a disposizione. Relativamente a uranio e radon la CM non concorda sulla scarsa probabilità di rinvenimen Le CM ritiene che la relazione d'incidenza non risponda ai dettami del-Per quanto concerne l'impatto acustico e vibrazioni la CM lamenta l'assenza di una valutazione di impatto acustico in quanto non sarebbeidonee misure di intervento nel caso in cui ne sia riscontata la presenro disponibili gli elementi per la modellizzazione. La CM indica come La CM lamenta l'indisponibilità per la consultazione di alcuni docudella normativa di settore e sull'identificazione degli enti competenti to dichiarata dal proponente e lamenta l'assenza di una previsione di le modalità di identificazione delle gallerie ai fini dell'applicazione mentarietà con attri piani e/o progetti, inquadramento dell'opera negli concerne il rischio di prosciugamento delle sorgenti e la ricaduta degli critica la valutazione previsionale relativa alla dispersione di polveri La CM lamenta una non corretta analisi dello stato dell'arte relativa alderivanti in particolare dalle attività di cantiere e indica la vicinanza telefèrica, superata dalla successive integrazioni fornite dal proponendimento delle sorgenti la CM contesta l'attendibilità dei risultati ottealcuni Comuni abbiano espresso parere negativo, la provincia ha insemento all'ipotesi progettuale di conferimento dello smarino mediante della casa di riposo S. Giacomo all'imbocco est del tumet di base.. strumenti di pianificazione e programmazione vigenti, ecc.). La CM lamenta la presenza di impatti sui siti Natura 2000 contestando parinquinanti emessi in atmosfera. In relazione all'ia probabilità di inandenzia che per quanto concerne il taglio dei boschi, la stessa fa nferibientale ed alla valutazione degli impatti su tale componente. Si evizialmente le dichiarazioni del proponente, in particolare per quanto la pianificazione urbanistica vigente. Ammette tuttavia che, sebbene La CM contesta l'efficacia delle azioni previste per il recupero amsmaltimento di parte dello smarino, all'area di Cantalupo. Si lamentano carenze della relazione paesaggistica presentata nuti dal proponente tramite una valutazione previsionale. rito in salvaguardia il corridoio della NLTL. per il ritascio dei pareri e dei nulla osta. Impatto ambientale e satute Sicurezza delle gallerie 10. Agricoltura I. Paesaggio

STERO STERO

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI -

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

16.	5.	74.	13.	, p	
13/10/2010	12/10/2010	12/10/2010	12/10/2010	12/10/2010	
DVA 2010 - 9024432	DVA 2010 - 0024299	DVA 2010 - 0024240	DVA 2010 - 0024226	DVA 2010 - 0024213	to comment of the state of the
Pro Natura Piemonte	Comune di Chiusa di San Michele (TO)	Comune di Caselette (TO)	Sig.ra Marina Caffo e altri	Comune di Moncenisio (TO)	
 L. ASSOCIAZIONE I COURT LA SUB OPPOSIZIONE, gia transferenza altri motivi di opposizione tra cui: d., e presenta altri motivi di opposizione tra cui: durante il periodo in cui il progetto ha potuto essere consultato per la presentazione di osservazioni da parte dei cittadini e delle amministrazioni locali, non è avvenuto il deposito della tratta che lo collega al nodo di Torino, elemento di indispensabile per la valutazione della funzionalità e degli impatti della intera Opera. Le quantità di marino dichiarate in produzione sia nelle tratte di competenza italiana, sia da quelle lato francese, confrontate con le produzioni dei vari fronti di scavo e delle relative movimentazioni non sono coerenti tra di loro. 	Vedasi Osservazione nº 11	si esprime, insieme alla volonta di mantenere aperto il dialogo istituzione le con tutti gli Enti Territoriali, la netta contrarietà a: 1. Costruzione della NLTL in Val di Susa 2. All'avvio dei lavori al tunnel della Maddalena 3. Alla realizzazione sia del Tunnel di Base che dell'Orsiera 4. Al reinserimento della NLTL nei limiti della Legge Obiettivo 5. All'aumento del carico infrastrutturale e del traffico merci in valle.	Vedasi Osservazione nº 12 (Punti da I a 7)	Il Comune di Moncerisio invia la Delibera Consiliare 16/2010 in cui la giunta Comunale esprime il proprio dissenso dalla realizzazione dell'opera in generale e della oostruzione della releferica, "Prato Gio – Carriere du Paradis" in particolare, con le motivazioni i: 1. Condizioni di dissesto idrogeologico 2. Moltivazioni Storico – Archeologico 3. Impatto sulle attività Agro – pastorali 4. Impatto sull'aurismo 5. Rischio polveri da cassoncini scoperti 6. Rischio polveri da cassoncini scoperti 7. Ricadure sul valore degli immobili e dami economici 7. Ricadure sul valore degli immobili e dami e rasidenti in Moncenisio (TO) che dichiarano la loro contrarietà alla realizzazione della Carriera du Paradis, dell'opera in generale e, più in particolare, la eventuale realizzazione della releferica che, attraverso il Moncenisio, dovrobe effettuare il trasporto del materiale di smarino sino alla Carriere du Paradis 5. Non si è reperita alcuna nota informativa sulla effettiva funzionalità del deposito della Carriera du Paradis 9. Non è documentata l'attività da eseguirsi con esplosivi. 10. Non è analizzata la sostenibilità del traffico di cantière.	Le criterià lamentate dalla CM refativamente alla componente ar- cheologica riguardano le modalità di svolgimento delle analisi di ri- schio archeologico.
1. La disponibilità degli elaborati relativi alla Tratta Italiana e Gronda 1. La disponibilità degli elaborati relativi alla Tratta Italiana e Gronda di Torino della NLTL non è di competenza della Commissione, che però ha seguito unitariamente le tratte come si evince dalle proble- matiche che partendo dallo svincolo di Chiomonte (Tunnel esplora- tivo) allo stesso svincolo e movimentazione del marino (Linea attua- le), coordinamento sulla sua collocazione finale (anche con Tratta i- taliana) ha sempre avuto uno svolgimento unitario. 2. Le verissche effettuate hanno portato a notare discrepanze non signi- ficative in relazione all'entità del problema. Per il sito di Montanaro (come per altri) ancora si tratta di proposte progettuali preliminari e		La Commissione prende atto della citata Delibera.	Vedasi Osservazione nº 12 (Punti da 1 a 7)	La Commissione prende atto delle Osservazioni poste e, nell'analisi delle soluzioni per le procedure atte al trasporto e sistemazione del macrino, ha già indicato la necessità di altre soluzioni che non prevedano la costruzione della teleferica, abbandonando la soluzione della Carrière du Paradis. In relazione alle specifiche tecniche relative al trasporto, inoltre, non è previsto in alcun modo che il materiale di scavo possa essere movimentato in cassonetti aperti. In relazione alle problematiche economiche si precisa che la politica degli espropri e degli indennizzi e l'eventuale problematica relativa non è di competenza di questa Commissione.	

and the second			-	
	ne e Note 🕏	n apposito impianto prescrittivo. ori, te del presente progetto. proptio mper valutame la fattibi- ali come delle secondarie (tele- tella Commissione, le come sulle situazioni porta- se) la Commissione deve effet- se) la Commissione deve effet- fetive alla sistema zione pro- odalità tali da non interferire ferica è sub-judice e non sara fito vedrà di molto ridimen-	7	ate precisa che : alla luce delle integrazio bientali con organismi di
l'ano". Progetto Preliminare L. 443/2001.	Controdeduzione e Note	per questi motivi è stato preparato un apposito impianto prescrittivo. La Commissione prende atto delle osservazioni inviate per le quali cospone de seguenti considerazioni : 1-2. Il Tunnel della Maddalena non fa parte del presente progetto. Ilità ambientale sia dello opere principali come delle secondarie (telesità ambientale sia dello opere principali come delle secondarie (telesità ambientale sia dello opere principali come delle secondarie (telesità ambientale sia dello opere principali come delle secondarie (telesità ambientale sia dello opere principali come delle secondarie (telesità il problema non è nelle competenze della Commissione. 1-3. Le considerazioni sul carico ambientale come sulle situazioni portatare le sue valutazioni e che sese la Commissione che : 2-1. Per queste note vedesi le risposte di cui all'Oss. n°11. 2-1. Per queste note vedesi le risposte di cui all'Oss. n°11. 2-1. Per queste note vedesi le risposte di cui all'Oss. n°11. 2-1. Per queste note vedesi le risposte di cui all'Oss. n°11. 2-2. La Commissione sta valutando le alternative alla sistema zione procon la valle Cenischia 2-3. Il progetto di trasferimento tramite teleferica è sub-judice e non sarà realizzato 2-4. Vedi punto precedente 2-5. La valbitià locale, nelle ipotesi allo studio vedrà di molto ridimen. sionate le movimentazioni nell'area.	Vedasi Osservazione nº 11	La Commissione relativamente alle note inviate precisa che : 1. La logistica dello smarino è stata rivisitata alla luce delle integrazio 2. Le necessità di controllo delle variabili ambientali con organismi di
ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.	Sintesi Osservazione	LAND TO THE SECOND	Vedasi	71 dea
ELENCO OSSERVAZIONI E Comario Tonno - Lione, Parte Comune Italo-Fi V.I.A. "Legge Objectivo" ai sensi del D.Lgs	Sintesi Oss	11. Comune di Venaus trasmette due Delibero Comunali: 12. Deliberazione della Giunta Comunale n. 33 del 6/10/2010 13. Deliberazione della Giunta Comunale n. 33 del 6/10/2010 14. Deliberazione del Consignio Comunale n. 18 del 30/09/2010 14. Ambedute le delibere motivano il parete contrario alle opere: 1-2. Avio dei lavori per il tutnel geognostico della Maddalena, 1-3. Turnel di base, al tunnel dell'Orsiera, alle opere ralative all'intercon- progetto preliminaer LTF del 10/08/ 2010; 1-4. al einserimento del progetto nelle procedure previste dalla legge 1-5. All'aumento del roserto infrastrutturale e del trasporto merci in questo progetto preliminaer LTF del 10/08/ 2010; 1-7. Si condividono butte le osservazioni predisposte dalla Comunità Montana Valli di Susa e Sangone (vedi Oss. n° 11). 2-2. Si conferma che le previsioni per la neconda Delibera si precisioni per la neconda Delibera si precisioni per la mortimentazione e lo stoccaggio del materiale di risulta dello scavo dei tunnel risulta mompasibile ri- naus. 2-2. Si conferma che le previsioni per la movimentazione e lo stoccaggio del materiale di risulta dello scavo dei tunnel risulta mompasibile ri- naus. 2-3. Si conferma che la previsioni per la mortima un sistema funiviario del materiale di risulta dello scavo dei tunnel risulta mompasibile ri- naus. 2-3. Si rivera che la trasporto dello smarino presso il sito di stoccaggio del materiale di risulta dello scavo dei tunnel risulta un funiviario di Venause. Il trasporto previsto medianta un sistema funiviario che in certi punti è netramente inferiore al 500 mt. dalle abitazioni ol- cenischia. 2-4. L'impianto per sua natura configura un rischio clevato di dispersione di poliveri oltre ad un impatto paesaggistico negativo, determinante rispetto ad ogni prospettiva di sviluppo del territorio di Venaus e dell'impianto presso il Carrier du Paradis seppure trovandossi in territo- naus, Novalesa e Moncenisio, ubicati ai piedi della vericale del sinacio di sinacio di cartiere o di trasporto dei materiale dell'incolum	Vedasi Osservazione nº 11 Vedasi Osservazione nº 11	La Giunta Comunale di Susa trasmette la propria Delibera G.C. nº 4/10/2010 con le prime Osseruazioni al progetto preliminare della N.L.T. L. Logispera alla gestione del marino. Pagina 7 di 24
3	Millente	Comune di Venaus (TO)	Vale (TO) Villar Focchiardo (TO)	Cirtà di Susa (TO)
ONOUN		DVA 2010 - 0024435	DVA 2010 - 0024438 DVA 2010 - 0024441	DVA2010-0024461
		and I	19. 13/10/2010	20. 14102010

HIMISTER .

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

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

Simesi Osservazione Massima attenzione ai manufatti e proprietà interessate , Fiscalità agevolata per la città di Susa Profilo del Cantiere in ottica "Demarche Grand Chantier" e Piano Stra suolo, acqua, aria, clima,paesaggio in fase di cantiere e di esercizio città di Susa. Si richiede una revisione delle soluzioni proposte con il no in linea con i documenti di indirizzo e con le attese espresse dalla ni ipotizzate per le fasi di cantiere e per la logistica del marino non sia- 3. Non di competenza della Commissione Si esprime contrarietà alla proposta di gestione del marino ritenendo Individuare soluzioni idonee per la Casa di Riposo "Villa Cora". . Ricadute occupazionali sia per la fase di realizzazione sia per quella di Si chiede anche l'istituzione per Susa di una specifica Commissione polveri che non mostrano soluzioni certe e in grado di neutralizzare i problemi bientali collegate alla fase di costruzione dell'infrastruttura ferroviaria Si presenta una richiesta di approfondimenti relativa alle criticità am-Agenti inquinanti: necessità di massima tutela di uomo, flora, fauna, progetto preluttinare... che le risultanze del progetto preliminare per quanto attiene le soluzio-Si chiede particolare riguardo a quelle delle Frazioni prossime ai cane la toro lavorazione, possano beneficiare, in modo significativo di opcon soluzioni studiate per le singole fasi di lavoro. ticolare riguardo a individuati, concernenti in alcuni casi la salute degli individui, con par- 9. Vedi punto (8) assistenziale del servizio attualmente prestato ma anche dell'offerta oc-cupazionale collegata, che si concretizza con l'ospitalità di oltre 200 Si puntualizza come tale richiesta sia dovuta sia per la valenza sociomenti finalizzati alla loro eliminazione o minimizzazione. quanto più è possibile soluzioni che comportino strumenti e provvediesercizio dell'infrastruttura. portunità formative, lavorative, fiscali conseguenti alla costruzione del tive tali per cui i territori che sopportano l'onere dei materiali di scavo Si chiede pertanto che vengano varate al più presto disposizioni norma torio Ambientale) sia in fase di costruzione dell'infrastruttura sia dudall'impostazione condivisa del lavoro svolto all'interno dell'Osserva-Si richiede l'attivazione delle procedure (come previsto messa in sicurezza del bacino della Dora Particolare attenzione viene richiesta per il reticolo idrografico e la criticità che verifichi che le prescrizioni e gli accorgimenti tecnici preprevalentemente pubblica che, in relazione a tutte le problematiche e permanente presente in zona, per tutta la durata dei lavori, di natura tieri, evitando, sia per la fase di cantiere sia per quella di esercizio, la nuova infrastruttura. rante la sua attivazione. tegico di Sviluppo. visti in progetto siano effettivamente realizzati e che i parametri siano presenza di inquinanti nmori Commoded triones. None 8. Si concorda con la richiesta (vedi prescrizioni). 7. La problematica relativa alla presenza della realtà sanitaria e occu- Vedi punto (3) [4. Vedi punto (3) Nel quadro prescrittivo sono presenti azioni volte a tutelare il più 15. Posizioni condivisibili da esaminare in fase successiva Non di competenza della Commissione Si concorda con la richiesta (vedi prescrizioni) Non di competenza della Commissione possibile, come alla richiesta, abitanti e loro beni Commissione e nel quadro prescrittivo. pazionale della struttura S.Giacomo è ben presente nelle analisi della scontro nel quadro prescrittivo monitoraggio e tutela è ben presente alla Commissione e trova ri-Si concorda con la richiesta e la si comprende nel quadro prescrit-. Non di competenza della Commissione

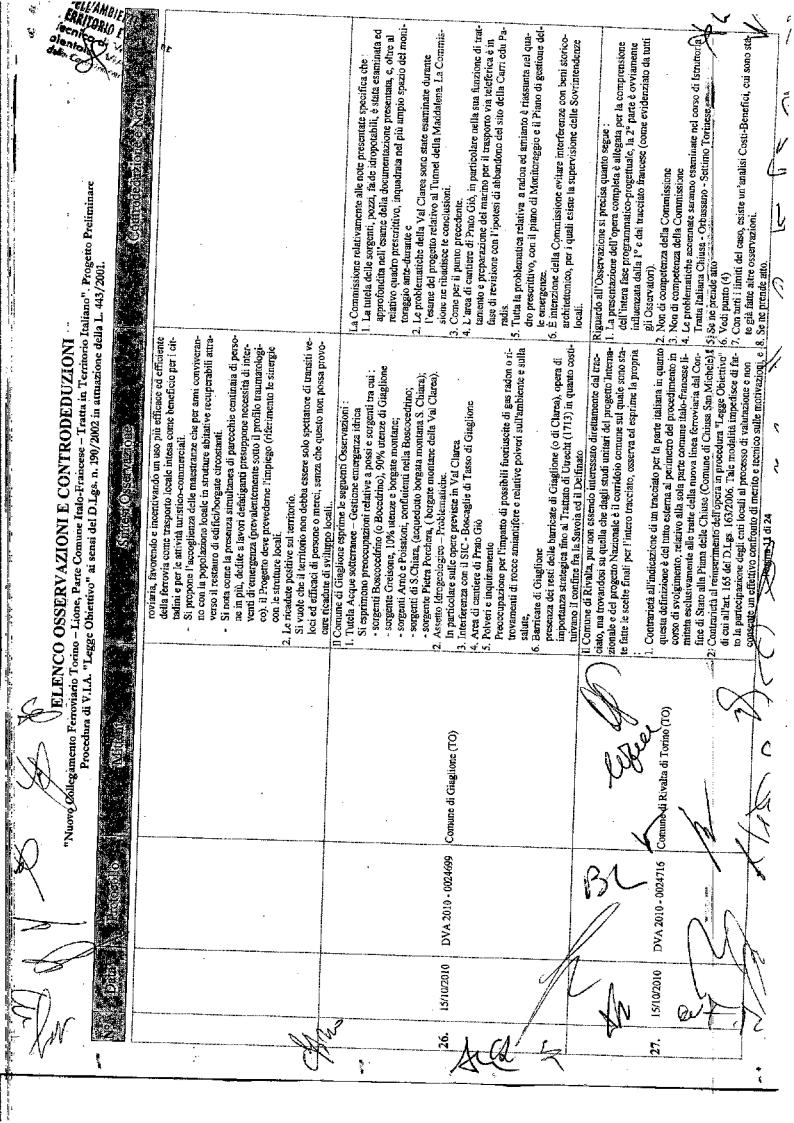
ļ

primi elementi di base per la progettazione, sia dal punto di vista della Il rischio amianto è studiato con tutte le cautele di legge, le modalità di trasporto dovranno seguire rigide prescrizionì, i contenitori non posso-Il SIA e gli approfondimenti successivi hanno affrontato i problemi im'3. La Comunità non sì sente garantita né dal metodo di seavo, nè dal[5. Il progetto del cavidotto è esaminabile nella documentazione fornita e drogeologici e previsto un amplissimo monitoraggio di tutte le addutstenze. Le verifiche sono riferite al breve come al lunghissimo perioù Lo studio dell'instabilità dei versanti interferiti dalle opere è uno dei sicurezza dei cantieri, delle opere, e della sicurezza di tutte le preesit nel di base intercetterebbe all'imbocco delle gallerie rocce amianittere 4. La politica degli espropri e degli indennizzi non è di competenza di Il Comune di Mompantero invia le Osservazioni ostative alla realizzazio- La Commissione ha esaminato le istanze del Comune e nota che no viaggiare aperti e tomare non adeguatamente decontaminati trioi (pozzi, sorgenti, acque superficiali) presenti nell'area. sarà ulteriormente dettagliato nello sviluppo definitivo. e costituiscono le basi tecniche per la progettazione. gamento Ferroviario Torino – Lione, Parte Comune Italo-Francese – Tratta in Territorio Italiano". Progetto Preliminare Vedasi Osservazione nº 11 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai scnsi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della I., 443/2001 ma di orientare la scelta in direzione di nuove soluzioni capaci di geneares ed attrezzature temporance per baraccamento, alloggio e servizio Predisporre a Susa di un Punto Informativo sul modello di quello realizzato alla "Rizerie" di Modane, dove allestire un centro permanente di comunicazione e informazione alla popolazione sulle attività di readella città, anche per la presenza della Nuova Stazione Internazionarare positive neadute per il territorio, come quelle ipotizzate nel "Dé-Si chiede che lo svifuppo progettuale confermi per la Stazione Inter-Si ritiene che le risultanze del progetto preliminare, per la fase di e-ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI Si concorda sulle ípotesi di non prevedere l'impostazione con uso di Come evidenziato negli elaborati e nei diversi profili geologici, il Tunpreoccupazione per i possibili fenomeni di crollo e la loro possibile ri-Il territorio comunale dalle relazioni geologiche (cs. PAI) presenta nune dell'opera (si fa anche riferimento ad una precedente comunicazione sercizio, siano in linea con i documenti di indirizzo e con le attese Si auspica che lo sviluppo progettuale futuro si faccia carico di comatodo di matamento dei materiali pericolosi descritto negli elaborati, 10. Azioni di riqualificazione e valorizzazione del territorio comunale, attivazione, che coinvolgerebbero sicuramente le strade poste sul verventuali potenzialità geoterniche che potrebbero emergere con lo con massima attenzione alle arec delle Frazioni interessate direttanazionale il ruolo di centro di promozione e di porta di accesso ai Ricettività legata al cantiere secondo le procedure della Demarche gliere e proporre le opportunità offerte dallo sfruttamento delle esante e potrebbero, moltre, colpire gli edifici degli abitati sottostanti. per una lunghezza di circa 420 m e per un volume stirnato di 76.000 1. Strumenti tecnico-finanziari per attuazione programmi e progetti merosi fenomeni di instabilità dei versanti. Si esprime grandissima 14. Attività coordinamento-supporto all'Amministrazioni comunale, persone anziane e con l'occupazione di oltre 150 addetti mente ed indirettamente dalla nuova opera ferroviaria. non pervenuta al MATTM), esprimendo le seguenti note; 13. Comunicazione e informazione alla popolazione comprensori turistico-culturali ad essa sottesi. Attivazione dei servizi per la mobilità locali lizzazione della nuova linea ferroviar. le di Susa, confermata nel progetto. Interferenza con le falde acquifere Pagina 9 di 24 scavo del tunnel di base, marche Grand Chantier" Vedasi Osservazione nº 11 . Instabilità dei versanti Fase di esercizio Rischio amianto Comune di Sant'Ambrogio di Torino (TO) Comune di Mompantero (TO) DVA 2010 - 0024497 DVA 2010 - 002453§ 44/10/2010 14/10/2010

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

25.	24.	23	
15/10/2010	14/10/2010	14/10/2010	,
DVA 2010 - 0024662	DVA 2010 - 0024578	DVA 2010 - 0024561	-
Comune di Condove (TO)	Comune di San Giorio di Susa (TO)	Comune di Caprie (TO)	•
El Corrune di Condove esprime le osservazioni al progento approvate dal Consiglio Comunale con deliberazione consiliare n. 50 dell'8. 10.2010, con particolare riferimento alle ternatiche di: trattamento dei materiali potenzialmente nocivi (amiantiferi); natura geologica nel Tunnel dell'Orsiera; aspetto idrogeologico del territorio, (zona delle Chiuse); impatto in corso d'opera (inquinamento, rumore, congestione) sfruttamento del territorio sia in corso che a fine opera. La nota della Giunta pone l'accento sugli aspetti di maggior importanza per la comunità nel senso di ricadute di sviluppo delle attività di esecuzione e gestione delle nuove linee: I. Rapporto tra l'opera e il territorio in sede di cantiere. Si constata la previsione per la zona della Piana delle Chiuse di tre sette anni. Per quanto riguarda il primo punto si esprime la volontà che la fase di cantiere, finazionalmente indipendenti, di dimensioni rilevanti per oltre sette anni. Per quanto riguarda il primo punto si esprime la volontà che la fase di cantierizzazione possa e debba prevedere interventi quale quello veicolare i materiali di scavo o su rotata, o attraverso l'Autostrada mediante realizzazione di uno svincolo specifico che deve risultare definitivo ad Opera conclusa. Si auspica inoltre l'utilizzo per la cantierizzazione, di aree industriali dismesse o passibili di efficace riconversione industriale, e la previsione di alle prime fasi dell'appalto. Si chiede l'adeguata progettazione delle opere tra cui la stazione fer-	1. la contrarietà a sondaggi geognostici sul territorio comunale come evidenziato nella delibera del Consiglio comunale per gravi motivi di viabilità. 2. la pericolosità degli scavi per le gallerie ferroviarie soprattutto in corrispondenza con i solchi torrentizi del Gravio, Rio delle Boine e Rio Angoscia e per i fenomeni franosi, riattivalisi anche negli ultimi anni) come conseguenza dei fenomeni gravitativi profondi in atto. Esprime inoltre la sua contrarietà ai lavori con Osservazioni del tutto analoghe a quelle del Comune di Venaus (punti da 1.1 a 1.5)	Vedasi Osservazione nº 11	né dalle modalità di trasporto in Germania, né dalla decontaminazione dei contenitori sigillati mediante lavaggio delle superfici esterne per l'eliminazione di qualsiasi traccia di fanghi o altro materiale che possa successivamente generare polveri in atmosfera. 4. Interferenza con edifici civili 5. Cavidotto 6. Nastro trasportatore e svincolo A32 Brunetta-Passeggeri 7. Qualità della vita Si sottolineano i rischi per la qualità della vita e per la salute pubblica dovuti alla produzione di polveri anche nei Comuni limitrofi e agli impatti dovuti al traffico.
La Commissione prende atto delle condivisibili precisazioni dell'amministrazione comunale e precisa quanto segue: 1. Relativamente alla gestione dei trasporti da e per il cantiere la Commissione ha reputato di privilegiare il trasporto su ferrovia, prevedendo comunque interventi di messa in sicurezza e adeguamento per le viabilità interferite o promiscuo con il traffico di cantiere. Ha inoltre previsato lo stranziamento di somme per le opere di mitigazione cio compensazione, prescrivendo la realizzazione per quanto possibile anticipata delle opere di mitigazione delle opere tra cui quelle di stazione sono presenti indicazioni di inserimento ed adeguamento alle realità locali, anche se le aspettative sul trasporto regionale non sono di competenza della Commissione. Si condividono i suggerimenti per l'accoglienza delle maestranze, la cui definizione viene sollecitata al proponente nella successiva fase progettuale, sempre con la condivisione con il territorio. 2. Si condivide la prospettiva e se ne dà atto nelle prescrizioni relative al controllo in corso d'opera e nella disponibilità di interventi compensativi volti all'obiettivo indicato	La Commissione prende atto della necessità di provvedere a soluzioni alternative per tutte le viabilità ove risulti inevitabile l'interferenza tra i sondaggi geognostici e la viabilità ordinaria. La presenza di fenomeni gravitativi profondi (così come quella di rischi di frane superficiali) sono conosciuti ed analizzati dalle procedure di sicurezza previste in progettazione, per esse si configura comunque un intervento prescrittivo nel parere. Per le ulteriori note si rimanda all'Oss.n°17 (parti 1.1 a 1.5)	Vedasi Osservazione nº 11	6. La realizzazione di strutture interferenti con opcie connesse (o nuove opere come gli svincoli autostradali) saranno realizzate di concerto con i gestori delle opere stesse e salvaguardando al massimo i livelli di servizio. 7. Le previsioni di trasporto tramite ferrovia sono state richieste per abbattere l'incidenza dell'aumento di traffico in valle, ovunque ciò sia possibile.

ì



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

ŧ

La Commissione prende atto delle osservazioni depositate, ricordando che l'analisi dei rischi di dispersione di polveri (non solo quelle citate contenenti ibre di amianto o con altre caratteristiche nocive) in funzione delle condizioni climatiche e del regime dei venti, è parte integrante del SIA di progetto e dell'esame della Commissione. Per le ulteriori note si rimanda all'Oss.n°17 (parti 1.1 a 1.5)	mità della cittadinanza della stessa, si oppone fermamente alle opere necessarie alla costruzione della NLTL ed altrest, in conseguenza, alla realizzazione del tunnel geognostico della Maddalena. Questa opposizione si basa su considerazioni meteo-climatiche che favoriscono localmente la possibilità di circolazione e deposito delle polveri sospese, dovute alla movimentazione dei materiali di scavo, pericolosi di	Comune di Gravere (TO)	DVA 2010 - 0024721	15/10/2010	28.
	 il dossiter di candidatura al bando TEN-T dell'Unione Europe4 è stato autonomamente presentato dai Governi Italiano e Francese senza il coinvolgimento o la condivisione da parte del Comune di Rivalta di Torino la relazione finale dell'Osservatorio Tecnico (detta anche "Documento di Pracatinat") non ha ricevuto alcuna condivisione formale da parte del Comune di Rivalta di Torino gli "Indirizzi operativi per la Progettazione Preliminare della Nuova Linea Torino - Lione", formulati in sede di Osservatorio Tecnico ogli "Indirizzi operativi per la Progettazione Preliminare della Nuova Linea Torino - Lione", formulati in sede di Osservatorio Tecnico Torino-Lione, non hanno ricevuto alcuna condivisione formale da parte del Comune di Rivalta di Torino 4. Contrarietà all'attraversamento della Collina Morenica e del Parco del Sangone previsti nelle indicazioni progettuali contenute nel Progetto Preliminare, con particolare riferimento alla Relazione generale, al SM, alla Sintesi non tecnica e al tracciato indicato nell'Analisi multicriteria e appresentato nello Schema finzionale. 5. Tale posizione è motivata dalla fernna volontà del Comune di Rivalta di Torino di salvaguardare tali ambienti di pregio naturalistico, storico e paesaggistico, anche attraverso la promozione di strumenti di maggiori tutela. 6. Contrarietà alla sofuzione "passante" per il collegamento dello scalo ferroviario di Orbassano "anziché" in attestamento", indicata nella Relazione generale, nel SM, nella Sintesi non tecnica, e nel tracciato indicato nell'Analisi Costi Benefici estesa sia alle fasi di costruzione che a quella di esercizio delle opere 8. Contrarietà alle modalità di definizione del tracciato mediante l'Analisi Multicriteria 9. Contrarietà al deposito di materiali di scavo sul territorio comunale dei rificui prevista nel Progetto Preliminare di cave del suo territorio per il della parte comunale di Grave del suo territorio della parte comunale di costruzione della pa				
10. Il problema della sistemazione dello smarino è stato rivisitato in un'ottica nuova che inevitabilmente coinvolgerà anche parti del cantiere II.	3. Contrarietà ai presupposti per la definizione di un tracciato per la parte italiana, come formulati nella Relazione generale, nel SIA e nella Sintesi non tecnica, in quanto sono basati sui seguenti presupposti non condivisi:		10-50-4 <u>10-70-7</u>		

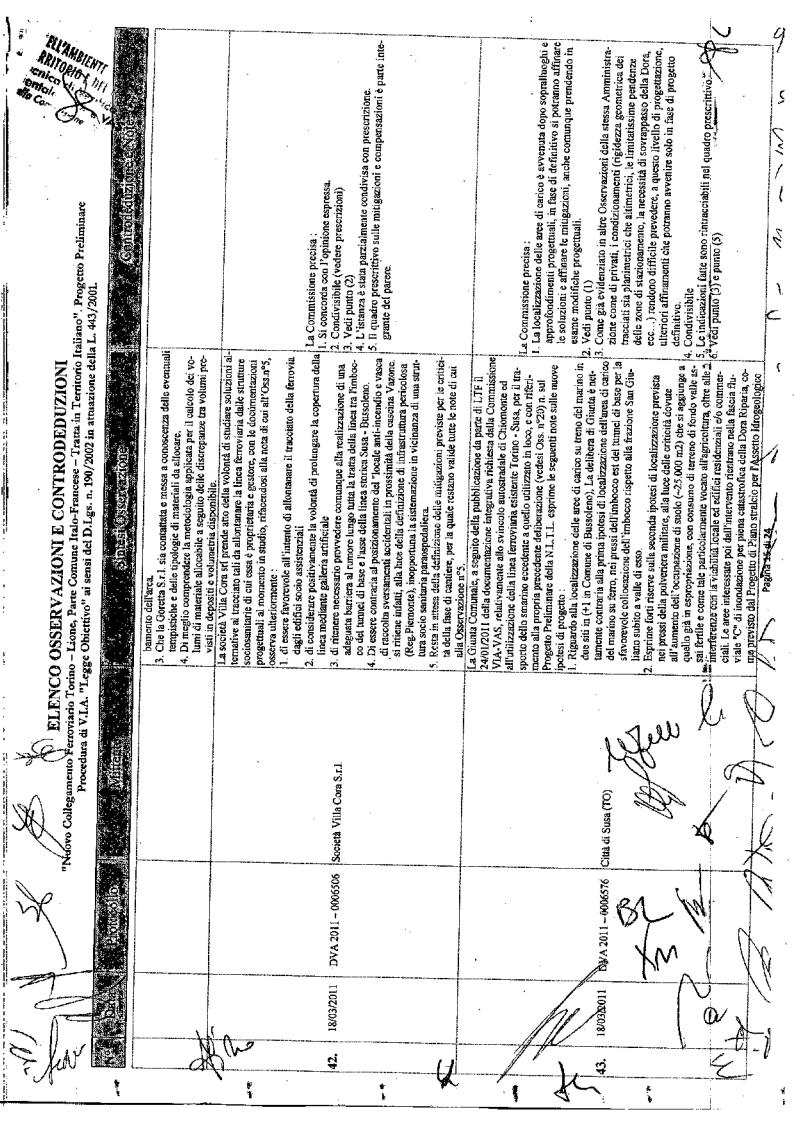
•

	10		I	er.	· 중사 도구 교육
Italiano". Progetto Preliminare	La Commissione prende atto delle Csservazioni poste e in tutti i casi di interferenze dirette dell'opera in progetto con pressistenze, verifica e prescrive l'adocince di misure cautelative ove possibile. In relazione alle problematiche economiche, invece, si precisa che la politica degli espropri e degli indennizzi e l'eventuale problematica ad essi relativa non è di competenza di questa Commissione.	Per le note tecniche si rimanda all'Oss.nº17 (parti 1.1 a 1.5) Vedasi Osservazione nº 10	La Commissione chiarisce che: 1. La soluzione di trasporto su ferrovia è stata richiesta al Proponente in alternativa alla soluzione di progetto. 2. Nessun trattamento in area non protetta è stato previsto dal progetto, comuneus si propende all'aliontamamento di butti i materiali dalle a- ree summenzionate prima dei trattamenti. 3. La mitigazione delle installazioni dovrà essere prevista nel progetto.	quadro prescrittivo 5. La realizzazione della nuova infrastruttura non prevedera l'abolizione di queste attività ma la loro ricollocazione in maniera compatibile per tutte le funzioni. 6. La stazione internazionale di Susa risulta necessaria per molte moti- vazioni, non ultima quella della gestione delle emergenze citate. L'inquadramento della stessa nella rete di trasporti regionali e locali che, con l'upgrading previsto nei piani regionali, dovrà gestire il internazionale, pur se sn ne raccomanda il coordinamento finziona.	7. Lo studio di impatto prevede sempre ia valutazione degli impatty Comulativi.
	espressa dal Comune di S. Giorio e da quello di Venaus (punti da 1.1 a La società Matroe Costruzioni si occupa della costruzione e vendita di immobili in Valle di Susa e segnala l'interferenza del progetto con alcuni suoi cantieri ubicari in: Comune di Chiusa San Michele S.S. 25 via Susa s.n.c. costruzione di un capannone Comune di S. Antonino di Susa, n° 5 villette a schiera. Pa quindi osservare l'incompatibilità di queste costruzioni con il progetto i casi occorreta valutare i darni che si sono gia' arrecati e che si arreche- ranno a causa dell'impatio ambientale della costruzione della TAV con i fabbricati esistenti, in alternativa chiede e nosciuzione della TAV con i	mitigazioni) per limitare i danni economici. La posizione del Comune di Avigliana è del tutto analoga a quella espressa dai Comuni di Gravere, S. Giorio e di Venaus (punti da 1.1 a 1.5) Vedasi Osservazione nº 10 Il Gruppo Consigliare di minoranza della città di Susa denominato "STI.	25 h i	0 1 = 9	
"Naoyo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Procedura di V.I.A. "Legge Obiem. Wittente	Società Matteo Costruzioni s.r.t.	Città di Avigliana Nota WWF (Richiesta Sospensione VIA)		Gruppo Consigliare Susa	Jan C. J. L.
	DVA 2010 - 0024731	DVA 2010 - 0025340 DVA 2010 - 0025586		C195200-0102 AVG	. X
	15/10/2010	21/10/2010		otocolly?	
Start Barrier	38	31.	: Uh	i	777

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

1

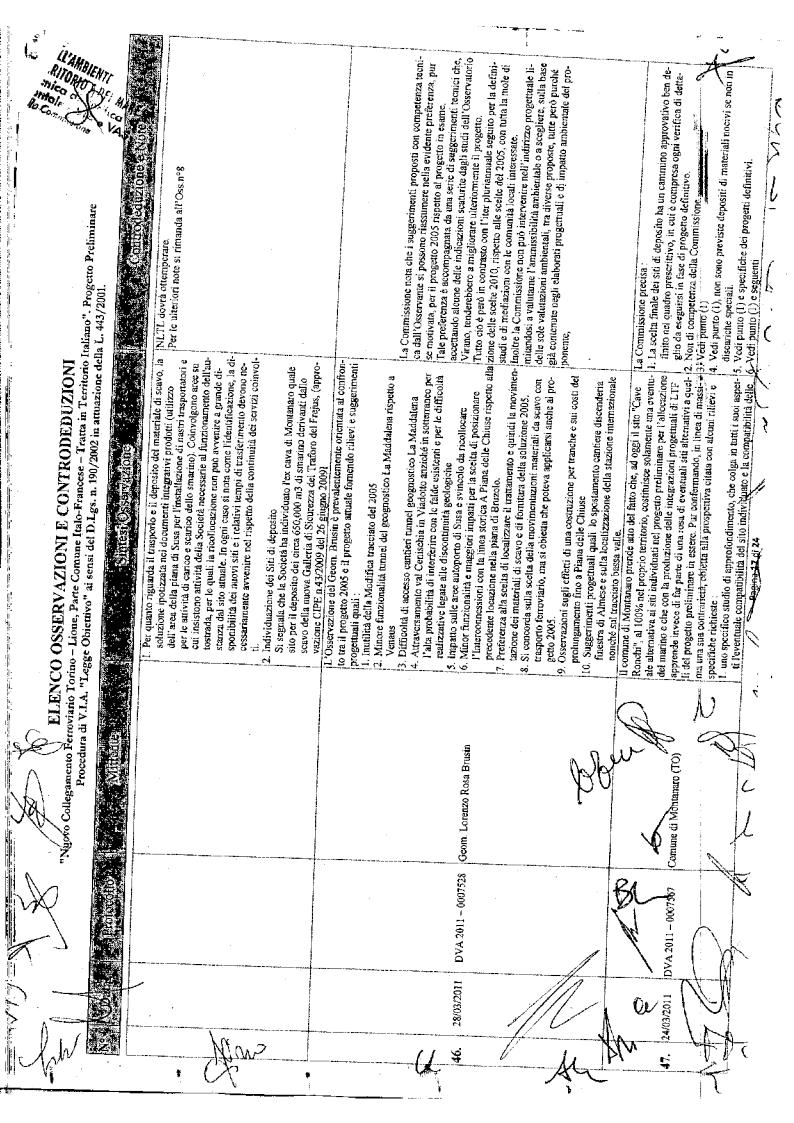
41	40.	39	38.	37.	36.	35.	4.	ij	
01/03/2011	03/03/2011	10/02/2011	28/01/2011	10/01/2011	07/12/2010	11/11/2010	11/11/2010	26/10/2010	
DVA 2011 - 0004847	DVA 2011-0005021	DVA 2011 - 0003070	DVA 2011 0001773	DVA 2011 - 0000336	DVA 2010 - 0029890	DVA 2010 - 0027238	DVA 2010 - 0027165	DVA 2010 - 0025727	
Goretta S.R.L.	Società Villa Cora S.r.l.	Società Matteo Costruzioni s.r.l.	Città di Susa	Società Matteo Costruzioni	Sig. Sandro Grandis e altri	Comune di Condove (TO),	Comune di Sant'Antonino di Susa (TO)	Pro Natura Piemonte	
sui quali è prevista la sistemazione di parte del materiale di smarino delle gallerie di progetto, su cui la stessa ha presentato un Piano Logistico in via di autorizzazione, chiede: 1. I motivi per cui la società Goretta S.r.l. non sia stata interpellata per la disponibilità delle arec 2. Se è stata effettuata la verifica in merito alla compatibilità temporale e di fattibilità tra la realizzazione del Polo Logistico e l'eventuale ritom-	Vedasi Osservazione n° 3	Vedasi Osservazione nº 29	L'Amministrazione Comunale di Susa trasmente la nota ci cui all'Osservazione precedente nº36 ricordando le necessarie precauzioni progettuali di realizzazione in sicurezza delle opere.	Vedasi Osservazione nº 29	ie rendono note i rischi per le loro abitazioni, isebio), per le condizioni di instabilità dei ver- ce, instabilità che negli anni li hauno, per alcu- loro spese ai necessari consolidamenti. Oltre a rza dei versanti preamunoiano richieste di dati giamenti provocati dai lavori.	Viene trasmessa la deliberazione n. 50 in data 8/10/2010 con la quale il Consiglio Comunale ha approvato le osservazioni già inviate nota prot. n.0007403 del 9 ottobre (Osservazione n°25)	, è	P 275	6. Stazione internazionale: la stazione internazionale, presentata come grande opportunità di crescita e sviluppo per la città di Susa, rischia di divenire il semplice mascheramento di una struttura con funzionalità tecnica quale punto di gestione di eventuali emergenze nella tratta sotterranea a scapito di tutte le iniziative anche turistiche che sono la vocazione dell'Alta Valle. 7. L'impatto cumulato dei 3 cantieri limitrofi in zona è sottovalutato
I. Il progetto è in fase preliminare e di fattibilità ambientale, le scelte dei siti di deposito sono a livello di proposte basate sulle disponibilità note dal Piano Cave. 2. Le verifiche con eventuali progetti ancora non iniziati verranno effettuate nel progetto definitivo 3. Vedi punto (2) 4. Vedi punto (2)	To Commissione in riferiments alle richieste note che	Vedasi Osservazione n° 29	Vedasi Osservazione nº 36	Vedasi Osservazione nº 29		Vedasi Osservazione nº 25	Per le note tecniche si rimanda all'Oss.nº17 (parti L.1 a 1.5)	Si ricorda che tutto il materiale, comprese le integrazioni del proponente successive a una richiesta di integrazioni da parte del MATTM, sono pubbliche e portate a conoscenza degli Osservatori, come testimoniato dalle analisi condotte sui documenti integrativo da privati, Comuni, Associazioni. Per la ripartizione dello scavo del Tuanel se è vero che l'opera è paritarità, la suddivisione geometrica è stata fatta sulla intersezione tra la proficzione verticale del confine di stato (vetta dell'Ambin) sul tracciato della galleria in progetto, per cui la tratta francese è più lunga di quella fraliana. Sulla ripartizione dei costi ci sono infine trattati appositi tra litaliana. Sulla ripartizione dei costi ci sono infine trattati appositi tra litalia e Francia che ne stabiliscono le modalità e gli importi.	



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

ţ

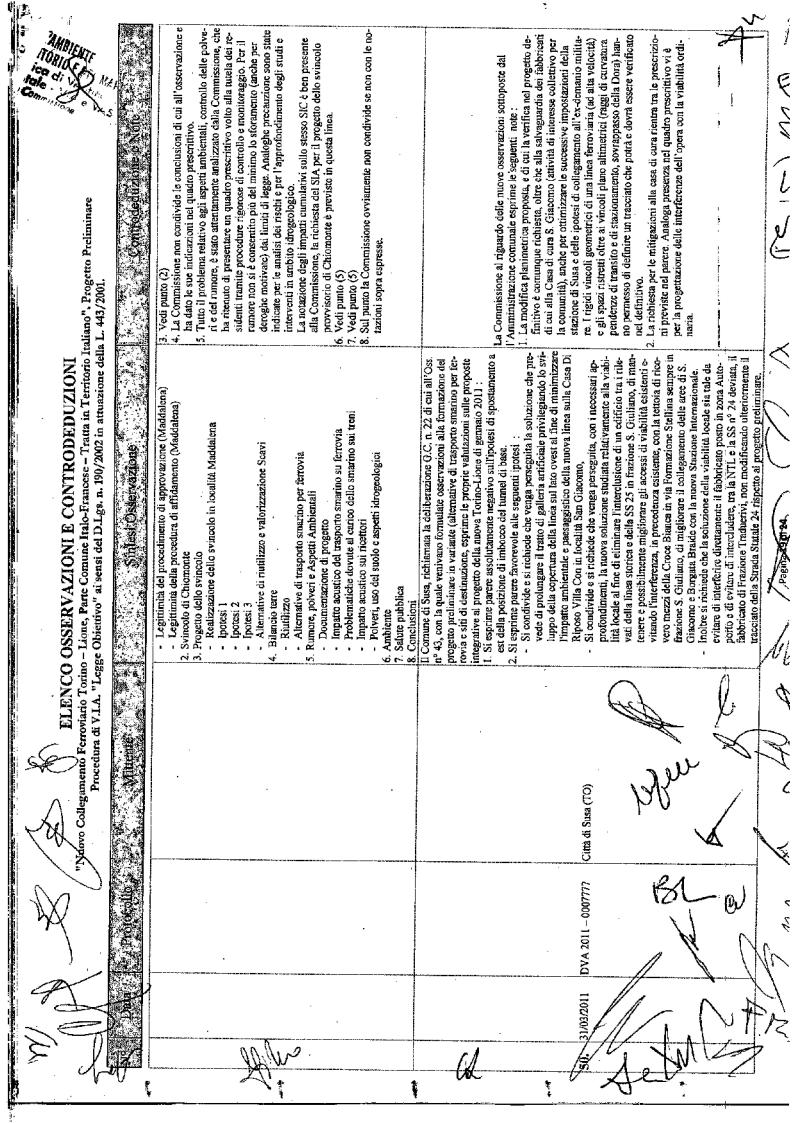
45.	. 4	
22/03/2011	21/03/2011	
DVA 2011 - 0006770	DVA 2011 – 9006656	
SITAF S.p.A.	Comitato Difesa Montanaro e Circolo Le- gambiente "Pasquale Cavaliere"	
La Sitaf, nel riconfermare e riproporte le note di cui alla precedente Us- servazione n° 8, integra il precedente documento con le seguenti nuove osservazioni :	inea Torino-Lione - Progetto preliminare in variante - chiarimento di inea Torino-Lione - Progetto preliminare in variante - chiarimento ed integrazioni - Alternebro del ritolitzzo e valorizzazione del materiale di scovo provenioni - Alternebro del ritolitzzo e valorizzazione del materiale di scovo del materiale di scavo proveniento che interessa anche il Comune di Montanaro, evidenziano che: 1. il materiale di scavo proveniente dalla scavo delle gallerie del progetto confiene amianto, come indicato nel documento della LTF sopra citato; 2. esperti sostengono che il materiale di scavo comenga anche ossidi di uranio; 3. il trasporto e lo smaltimento di tale materiale di scavo comporta un irrimediabile danno ambientale, con gravi rischi per la salute 4. il trasporto del materiale al sito del Comune di Montanaro comporta notevoli problematiche di inquinamento sia acustico che atmosferico, oltre ad intasare una linea ferroviaria già precaria. 5. le cave Ronchi individuate come sito di smaltimento di tali materiale si trovano nei pressi del centro abitato, a circa 500 mt in direzione nordest, e degli impianti sportivi comunali; 6. le cave si trovano in prossimità dei due pozzi dell'acquedotto comunale principale e di quello per la zona Pogliani. Considerato che nelle cave Ronchi sono state individuate specie dell'avigna di rilevanza comunitaria: (si acclude la relazione della Associazione EBN Italia sulla particolarità di tale avifauna), si esprime parere negativo all'individuazione nel territorio di Montanaro di siti per lo smaltimento del materiale di scavo per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.	(PAI) 3. La Giunta non condivide e esprimendo parere assolutamente negativo sull'ipotesi di spostamento a est della posizione di imbocco del tunnel di base. 4. Si chiede che venga perseguita la soluzione che prevede di prolungare il tratto di galleria artificiale privilegiando lo sviluppo della copertura della linca sul lato ovest al fine di minimizzare l'impatto ambientale e paesaggistico della nuova linca sulla Casa Di Riposo Villa Cora in località San Giacomo. 5. Si chiede che venga perseguita, con i necessari approfondimenti, la nuova soluzione studiata relativamente alla viabilità locale al fine di e-liminare l'interclusione di un edificio tra i rilevati della linca storica e della SS 25 in frazione S. Giuliano, di mantenere e possibilmente migliorare gli accessi di viabilità esistenti. 6. Si chiede che la soluzione della viabilità locale sia tale da evitare di interferire direttamente un fabbricato in zona Autoporto e di non intercludere, tra la NTL e la SS n° 24 deviata, un fabbricato della Strada Statale 24 rispetto al progetto prelliminare.
ondividono) per le procedure di definizione delle procedure relative agli spostamenti dovuti alle interferenze tra le infrastrutture a cui la		



Page true delle

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

	49.	፟፟፟		3
	30/03/2011	23/03/2011		Dafa S
	DVA 2011 - 0007685	DVA 2011 - 0007681		Protocollos
	Comunità Montana Valle Susa e Val Sango- ne	Comune di Vaie (TO)		Authoric A
Pagina 18 di 24	ne della Giunta della Comunità montana Valle Susa e Val Sangore n. 31 del 15 marzo 2011. Corredata dalle Osservazioni alla documentazione progettuale integrativa richiesta dalla Commissione Tecnica, di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS trasmessa da LTF S.p.A. in data 24 gennato 2011. [] Note sulla Legalità degli atti Si esprime l'opinione che tutta la procedura effettuata	Il Comune di Vaie trasmette la Delibera approvata dalla Giunta Comunale in cui si approvano e si condividono le Osservazioni alla documentazione progettuale integrativa richiesta dalla Comunissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS trasmessa da LTF S.p.A. in data 24 gennato 2011, così come predisposta dalla comunissione tecnica della Comunità Montana dei Comuni della Valle Susa e Val Sangone - Osservazione nº 49 Osservazione nº 49 Osservazione nº 49	di recuperoriutilizzo dell'area e con le effettive capacità ricettive di conferimento dell'area needesima. 2. un contratto con la società proprietaria della cava, al fine di specificare sia l'attuale stato dell'attività estrattiva in corso unitamente al suo esaurimento, sia se esistano vincoli dai medesimi concordati con Enti ovvero progetti di recupero futuro del sito. 3. un approfondimento particolareggiato sulle reali qualità e quantità del materiale che eventualmente potrebbe trovare ricovero nel sito interessato, nonché sulle possibilità di reimpiego; 4. un'esatta descrizione e quantificazione dei materiali nocivi eventualmente presenti 5. puntuali e particolareggiati chiarimenti sulle modalità di stoccaggio e ricovero e quali sanano gli interventi di recupero ambientali che si porranno in essere ed in quali tempi; 6. uno studio di fattibilità sulla logistica di un eventuale conferimento nel sito, tenuto anche conto del fatto che la linea ferrata Chivasso-Aosta, è una linea non elettrificata, monobinario e già oggi fortemente congestionata 7. in quali modi e con quali tempi il Comune di Montanaro potrà partecipare alle attività di vigilanza, controllo e gestione delle attività di conferimento e deposito in sito, e in quali vesti. 8. una approfondita analisi sul rapporto costi/benefici, in tutte le sue molteplici sfaccettature: in primis quella ambientale, seguita in ultimo anche da quella economica, tenuto conto delle recenti norme approvate dalla Regione in ambito compensativo; 9. che gli Enti competenti si facciano carico delle spese necessarie a corrispondere gli emolumenti professionali ad uno o più tecnici che il medei Comune di Montanaro - qualora realmente interessato dal conferimento di smarino - venga ricompreso ad ogni effetto nel novero dei Comune di Montanaro - qualora realmente interessato dal conferimento del previsioni del Disegno di Legge Regionale n. 85/2010 sia che il legale rappresentante del Comune di Montanaro pieletti istituito "Cominato di palotaggio"	Sinitesi Osservazione
	1. Non di conmetenza della Commissione 2. Le notazioni di base espresse dalla CM sono condivise dalla Commissione nella parte relativa alla valutazione dei grado di approfondimento dei progetti. Cionondimeno è opinione della Commissione che si possa scegliere tra lo svincolo e l'allungamento dei tempi di cantiere, e tra le diverse proposte di svincolo presentate. Le conclusioni della Commissione sono chiaramente indicate nel quadro prescrittivo.	Vedesi Osservazione nº49		7. Non di Comprenza della Comprissione, ma la narrecinazione decli



STERODIE LADELTE NEW COMBO

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

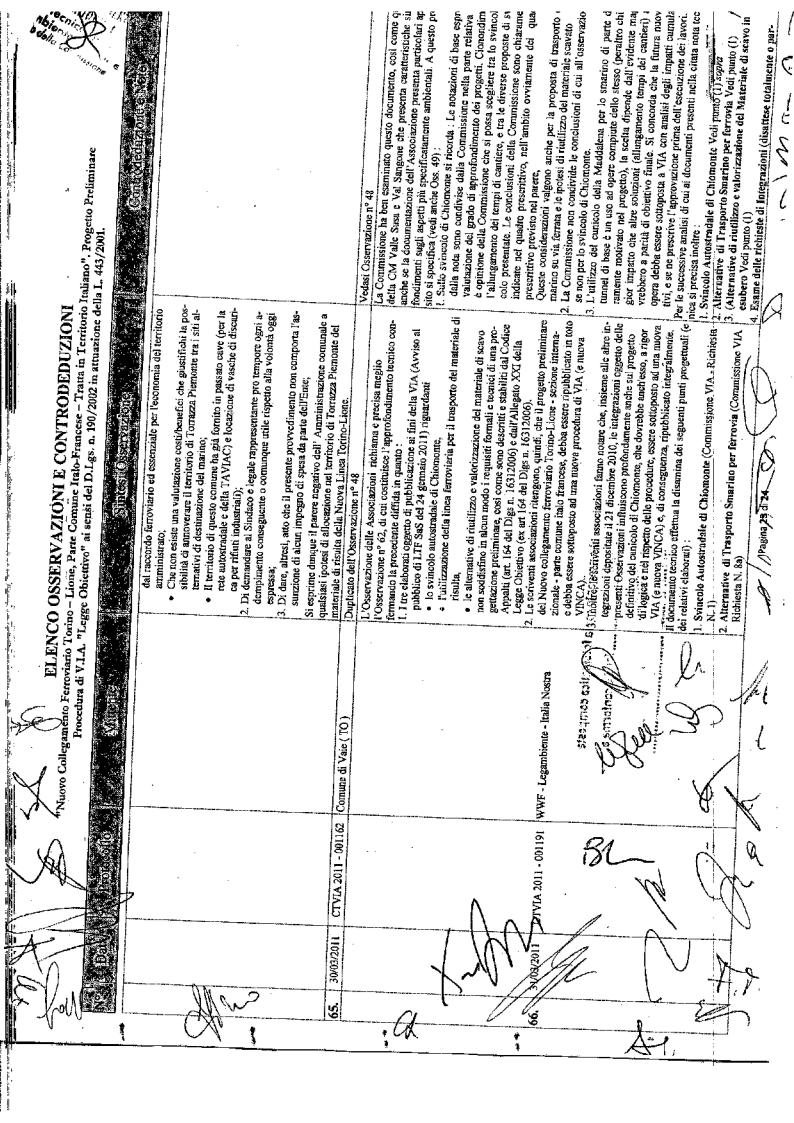
57.	56.	55.	2	Ş	\$2.	51.	
27/05/2011	12/05/2011	05/04/2011	11/04/2011	08/04/2011	31/03/2011	31/03/2011	Damy,
DVA 2011 - 0012909	DVA 2011 - 0011416	DVA 2011 - 0008136	DVA 2011 - 0008733	DVA 2011 ~ 0008630	DVA 2011 – 0007757	DVA 2011 – 0007781	Homeollo
Comune di Torrazza Piernonte (TO)	(Provincia To)	Comune di Mompantero	Comune di Meana di Susa (TO)	Comune di Claviere (TO)	Comune di Caprie (TO)	Comune di S.Ambrogio di Torino (TO)	Milliante
Il Comune di Torrazza la seguito alla nota di cui alla Osservazione nº 64 del 24/03/2011, confermando e riallegando la delibera nº5 del 02/02/2011 con le ulteriori seguenti note tecniche: 1. Non risulta chiaro quali siano le modalità di trasporto del materiale se su gonnna o su rotait. Si ritiene comunque che ambedue le ipotesi, peraltro non oggetto di alcun studio-definibile quanto meno di massima, non risultano essere assolutamente percorribili, per la mancanza del	Trasmissione di copia della deliberazione n, 390 - 14814 del 28/04/2011 con la quale la Giuma Provinciale di Torino ha espresso il proprio parere relativamente all'impianto in oggetto.	II Comune di Mompantero anche alla luce delle integrazioni pubblicate in data 24 gennaio 2010, conferma le sue opposizioni di cui all'Osservazione nº22	Vedasi Osservazione n° 7	Il Comune di Chavere inoltra il documento conseguato in Osservatorio il 9 giugno 2010 dal rappresentante tecnico dei Comuni "Alta Valle Susa" a none della conferenza dei Sindaci dell'Alta Valle Susa con le seguenti Coservazioni al Progetto Preliminare LTF - Asse Ferroviario Torino Lione: I Sindaci apprezzano la scelta progettuale di prevedere a Susa la Stazione ferroviaria internazionale (per le ricadute turistiche che potrà generare grazie alla prevista attivazione dei treni della montagna in generale, e dei treni della neve in particolare) e chiedono: I. tettivazione di un servizio sperimentale dei treni della neve a partire dalla stagione 2011-2012 secondo modalità indicate nel documento 2. la rapida messa in escreizio per il periodo invernale della navetta ferrovararia Caselle - Ouix - Bardonecchia 3. la sollecita attuazione dell'orario cadenzato e coordinato, e l'intensificazione dei collegamenti diretti Alta Valle - Torino tramite la cosiddetta Metropolitana di Valle 4. Il contingentamento dei TIR nei valichi alpini da attuare attraverso modifiche del Codice delle Strada.	Il Comune di Caprie comunica il parere fortemente negativo espresso dall'amministrazione sulfa documentazione integrativa al progetto di agosto 2016, pervenuta dalla Soc. LTF considerato che la documentazione stessa evidenzia gravi carenze progettuali dovute principalmente alla scarsa conoscenza del territorio; La giunta inoltre decide di approvare e fare proprie le osservazioni espresse in merito dalla Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone, approvate con deliberazione della Giunta n. 31 del 15.3.2011, allegate alla presente;	Il Comune di S.Ambrogio trasmette la Delibera approvata dalla Giunta Comunale in cui si approvano e si condividono le Osservazioni alla documentazione progettuale integrativa richiesta dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS trasmessa da LTF S.p.A. in data 24 gennaio 2011, così come predisposta dalla commissione tecnica della Comunità Montana dei Comuni della Valle Susa e Val Sangone - Osservazione n° 49	Sintesi Osservazione
ii cui alla Osservazione nº 64 la delibera nº5 del 02/02/2011 Per le ulteriori note, la Commissione esprime parere che : L. 'ipotesi di studio relativa al trasporto del marino su rotaia è stata inserita nesporto del materiale se rita nel progetto per diminuire al più possibile il trasporto su gomma ue che ambedue le ipotesi, per gli impatti dovuti alla realizzazione della teleferica. Non tutti i traspiti quanto meno di massima, per gli impatti dovuti alla realizzazione della teleferica. Non tutti i trasporto del mancanza del sporti su gomma sono quindi eliminati, ma le bervi tratte per portare il	Se ne prende arto e si acclude alle documentazioni di procedura	Vedasi Osservazione nº 22	Vedasi Osservazione nº 7	La Commissione VIA prende atto delle Osservazioni e richieste con le seguenti indicazioni e chiarimenti. 1. La materia non è di competenza della Commissione 2. Come punto (1) 3. Come punto (1) 4. Pur condividendo la richiesta di contingentamento del traffico pesante, obiettivo finale del progetto, tale materia non è di competenza della Commissione.	La Commissione prende atto del parere negativo della Giunta comunale di Caprie. In relazione alle note tecniche vedere l'Osservazione nº49	Vedasi Osservazione n° 49	Controdeduzione a Moto

100 1. Le valutazioni tecniche della Commissione sono espresse pubblicacessario di ripubblicazione del progetto o di parte di esso. Le considemente, in fase di istruttoria, dalla richiesta di integrazioni e/o ove ne-2. La procedura di Verifica dell'impatto ambientale è prevista proprio per minimizzazione e mitigazione degli impatti in esso previsti. Il materiatuite dalle Richieste di Integrazioni (pubbliche) e successivamente alla Commissione valuta la sostenibilità delle opere sia dall'ambiente natuquella dallo scarico in cava, può avere, se non possíbile altrimenti, dei le delle categorie definite nocive non potrà andare in siti che non siano Le Comunicazioni della Commissione sono solo quelle ufficiali costiloro approvazione dalla Relazione Istruttoria e dal Parere di Compati-4. Si prende atto della opinione dell'amministrazione e si ricorda che la progetti definitivi dei siti di stoccaggio sono da preparare sulla base bilità Ambientale (Doc. pubblici). Altre documentazioni non sono di del quadro prescrittivo del parere, con tutte le notazioni relative alla marino dal luogo di origine alla preparazione per il carico su treno e razioni finali sono espresse nel Parere di compatibilità ambientale. La Commissione nota, relativamente a questa richiesta che . L'argomento non è di competenza della Commissione Le tempistiche di progetto non sono state mutate. già adeguati per recepire materiali di tale genere comprovare la fattibilità ambientale delle opere, rate che dalle comunità interessate competenza della Commissione. gamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo-Francese - Tratta in Territorio Italiano". Progetto Preliminare Si prende atto della richiesta. La Commissione rileva che brevi percorsi su gomma. Se ne prende atto Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.L.gs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001 mezzi contenenti lo smarino dal centro abitato di Torrazza Piemonte (e ratto di collegamento in cava del binario ferroviario, ne lo stesso si reouta realizzabile ('aftuale linca ferroviaria a sud mentre la cava è a nord dell'abitato). Il trasporto su gomma, progettualmente abbozzato, non è Il progetto riguardante i siti di stoccaggio è completamente laconico in Alla luce degli avvenimenti di lunedi 27 giugno 2011 relativi all'Apertura Considera faziose le informazioni provenienti da fonti istituzionali, divedono nuovi scenari del percorso nuove tempistiche e tendono a romed allo stesso tempo si disperdano fondi per un'opera inutile e dai costi Condanna le nuove ipotesi di progettazione che prevedono una cantie-Valutazioni (vedere parte prima delle Osservazioni del 8 ottobre scorto) sul materiale che verrà trasportato, sulle modalità di selezione dello pazione per il devastante impatto ambientale e geologico che la realizgetto, il punto specifico è stato mattato in pochi secondi (proiezione di OBERTAZION TURIATE directamente alla C. D. IA 1. Valutazioni tecniche della Commissione VIA relative alle gravissime di aitri comuni interessati dal transito) e senza una idonea valutazione zaranzie (in quanto gli elaborati progettuali risultano laconici in meri-Ribadisce la ferma contrarietà all'opera ed esprime profonda preocouvulgate tramite media e mai notificate ai comuni interessati; esse pre-Ritiene inaccettabile che il nostro comune rischi di cessare di esistere pertanto, non concede la possibilità alla scrivente amministrazione di effettuare compiute osservazioni. Peraltro, alla presentazione del pro-1. Condanna l'uso della forza ed i suoi costi sproporzionati per "l'avvio chiede all'Unione Europea l'immediata sospensione dei finanziamenti ugualmente praticabile perché non risulta ipotizzabile far transitare i 2 slide). Si reputa inoltre che non siano state chiarite e date le idonee so) sugli aspetti procedurali di cui al Capo IV, Sezione II del Digs n. tutti gli aspetti tecnici (quantitativo materiale, numero mezzi, ecc.) e, zazione della canna tra Fraz. San Giuliano di Susa e Saint Jeanne de EEENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI Ritiene l'apertura del cantiere una forzatura inaccettabile e pertanto La nota preannuncia il successivo invio di una Relazione di merito sul Gli autori dell'Osservazione notano di esser in attesa delle: lacune della documentazione presentata da LTF SpA SServazione del Cantiere della Maddalena la Giunta Comunale Maurienne avrebbe sul nostro territorio; dei lavori" dei tunnel geognostico,; cosi elevati per l'intera collettività; rizzazione di tempi lunghissimi stesso, sulla qualità e quantità. pere il fronte dei comuni degli impatti ambiental progetto in esame CTVIA 2010 1003510 On. Davide Cavallotto (Lega Nord) WWF - Legambiente - Italia Nostra Comune di Mompantero CTVIA 2010 - 004162 DVA 2011 - 0017136 14/07/2011 12/10/2010 , 28 U

MINISTER DI A TUTELA DI Commissioni AT Commissioni

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

\$	63. 2	62.	
29/03/2011	21/03/2011	18/03/2011	28/02/011
CTVIA 2011 - 001141	CTVIA 2011 - 000994	CTVIA 2011 - 000984	CTVIA 2011 - 000630
. 001141	- 000994	- 000984	- 2000630
Comune di Torrazza Piemonte (TO)	Comitato Difesa Ambientale Montanaro	WWF-Legambiente-Italia Nostra (Diffida)	Coverta S. r. l
stesso che dovrebbe essere poi smaltito nelle cave del territorio comunale. A questo proposito allega la Delibera comunale del 02.02.2011, n°5, chiedendo il recepimento delle osservazioni in essa espresse e la richiesta di convocazione per il futuro tavolo tecnico o riunione che possa coinvolgere il territorio di Torrazza, indicando: 1. Di presentare, le seguenti osservazioni: Nell'ambito dell'Osservatorio Torino-Lione, sul tema relativo ai siti di destinazione dei materiali di scavo è stato costituito un Gruppo di Lavoro ristretto, coordinato dalla Regione Piemonte e comprendente Provincia di Torino, ARPA, LTF ed RFI, che ha analizzato, per l'individuazione ci siti di deposito alternativi, nuove destinazioni segnalate da Regione e Provincia e che tale Gruppo di Lavoro è giunto alle conclusioni che il territorio di Torrazza Piemonte non presenti siti disponibili o compatibili alla destinazione dei materiali di scavo. L'eventuale individuazione del sito nel comune di Torrazza in disponibilità alla società CO.GE.FA. S.p.A. appare non corretta e contraria al pubblico interesse oltre che non risolutiva della problematica della allocazione del materiale di scavo; si rileva, inoltre, come dictiarato dalla stessa LTF, la possibilità di una definitiva saurazione (anche pelle ore noturne) delle potenzia-	Vedasi Osservazione nº 44 Il Comune di Torrazza rileva le grosse carenze nello studio di fattibilità ambientale del progetto in esame, con particolare riferimento alle idonee garanzie sulle modalità di selezione del materiale e sulla qualità dello	Le Associazioni in intestazione comminicano con questa Osservazione un preamnuncio di invio (eatro il termine di 60 giorni) ulteriori osservazioni di carattere tecnico, indicano come a paret foro i tre elaborati oggetto di pubblicazione 1. lo svincolo di Chiomonte, 2. l'utilizzazione della linea ferroviaria per il trasporto del materiale di risulta, 3. le alternative di riutilizzo e valorizzazione del materiale di scavo redatti da LTF SaS non soddisfano in alcun modo i requisiti formali e tecnici di una progettazione preliminare, così come sono descritti e stabiliti dal Codice Appalti (an. 164 del Dlgs n. 163/2006) e dall'Allegato XXI della Legge Obiettivo (ex art. 164 del Dlgs n. 16312006). Per questo motivo le stesse Associazioni comunicano una Diffida a procedere a nuova pubblicazione del progetto preliminare, ai sensi della procedura VIA, ex Dlgs n. 163/2006	16312006, circa la necessità di intraprendere una nuova istruttoria (ex art. 167 del Digs n. 163/2006), piuttosto che procedere ad una semplice fase di integrazione (ex art. 185 del Digs n.16312006) Vedasi Osservazione n° 41
La Commissione prende atto del parere negativo dell'Amministrazione comunale, così come dei richiami alle conclusioni di cui all'Osservatorio Torino-Lione, e precisa: I. Riguardo alle osservazioni tecniche sull'allocazione delle discariche dello smarino, Torrazza Piemonte è indicata come possibile sito di deposito, ma la scelta finale potrà avvenire solo a valle di una più attenta disamina delle potenzialità di smaltimento, validità delle scelte, e raggiungibilità del sito, con la partecipazione degli Enti territoriali competenti coinvolti. 2. Se ne prende atto 3. Se ne prende atto	Vedasi Osservazione nº 44	<u>'</u>	2. La richiesta non esime la Commissione dall'esame della domanda di compatibilità ambientale. Vedasi Osservazione nº 41



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

							100
73.	72.	71.	70 .	3 8	67.		· WHISTER
30/06/2011	17/05/2011	14/04/2011	07/04/2011	04/04/2011	31/05/2011	11/01/011	DELLA TON STORE
CTVLA 2011 - 002457	CTVIA 2011 - 001833	CTVIA 2011 - 001433	CTVIA 2011 - 001323	CTVIA 2011 - 001233	CTVIA 2011 - 001232	CTVIA 2011 - 001194	
Città di Susa (TO)	Regione Piernonte	Comune di Meana di Susa (TO)	Comune di Claviere	Comune di Montanaro (TO)	Comune di Chiusa di San Michele (TO)	Comune di Caprie (TO)	***
18.03.2011, già esaminata nella Osservazione n°50 e copia della delibera Vedasi Osservazioni n° 43 e n° 50 n° 22 del giorno 08/03/2011 anch' essa già esaminata nella Osservazione n° 43.		Vedasi Osservazione nº 7 Trasmissione di comia della Delibera di Giunta Regionale nº 18-1954 del	Vedasi Osservazione nº 51	Duplicato dell'Osservazione nº 47	Vedasi Osservazione nº 11	Vedasi Osservazione nº 11	3. Alternative di riutilizzo e valorizzazione del Materiale di scavo in esubero (Commissione VIA - Richiesta M. 8b, e) 44. Esame delle richieste di Integrazioni (sia del MATTM che della Regione Piemonte) disattese totalmente o parzialmente. 5. Allegato 1: Ulteriori considerazioni sullo svincolo A32 6. Allegato 2: Emissioni in atmosfera di ossidi di Azoto. 7. Allegato 3: Osservazioni sulla Valutazione di Incidenza 8. Allegato 4: Osservazioni su mammalofauna e chirotterofauna.
Vedasi Osservazioni nº 43 e nº 50	Se ne prende atto e si acclude alle documentazioni di procedura	A ESTRET CASCELATIVINE TILL	Vedasi Oscarvazione nº 7	Vedasi Osservazione n° 4/	Vedasi Osservazione nº 11	Vedasi Osservazione nº 11	Non si concorda con le valurazioni espresse anche se alcune critiche condivisibili hanno avuto riscontro nel quadro prescrittivo 5. Allegato 1: Ulteriori considerazioni sullo svincolo A32 Le considerazioni svolte dall'osservante sono in parte non condivise, non ci sono svincoli a poche decine di metri e se di fossero non vi sarebbe mai stato bisogno di discutere sulla necessità di evitare il traffico di cantiere sulla viabilità locale, in parte condivisibile per ciò che riguarda le scelte e la localizzazione e l'aspetto compensativo. La Commissione ha inteso far proprie alcune delle richieste, cioè svincolo provvisorio non compensativo in quanto solo strumento di camtiere, procedura di VIA e nuova ripubblicazione e VINCA, dando una indicazione sulla soluzione migliore tra quelle presentate sino ad ora, ma coinvolgendo gli Enti territorialmente competenti. Tutto ciò è chiaramente indicato nelle prescrizioni al parere. 6. Allegato 2: Emissioni in atmosfera di ossidi di Azoto. Anche in questo caso si veda l'apparato prescritivo. 7. Allegato 3: Osservazioni sulla Valutazione di Incidenza 1. Allegato 4: Osservazioni su mammalofauna e chirottero fauna prescrittivo apposito.

1

DELLA TUTELA DEL(TERBLIGRIO E DEL MARE dell'impatto Amb Commissione Il Segretario della Commissione MINISTERO DELL'AMBIENTE

> di Nº fogli è conforme al La presente copia fotostatica composta



Verbale n. 16

Adunanza 29 settembre 2014

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

E' assente l' Assessore: FERRARIS

(Omissis)

D.G.R. n. 12 - 358

OGGETTO:

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

A relazione degli Assessori BALOCCO, VALMAGGIA:

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

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

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

La sezione internazionale si compone di tre parti:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- PROVINCIA DI TORINO
- PREFETTURA UFFICIO TERRITORIALE DEL GOVERNO DI TORINO
- COMUNITÀ MONTANA VALLE SUSA E VAL SANGONE
- □ COMUNI DI:

AVIGLIANA BRUZOLO BUSSOLENO CAPRIE CHIOMONTE

CHIUSA SAN MICHELE

CONDOVE GIAGLIONE

MATTIE

MOMPANTERO

SAN DIDERO

SUSA

TORRAZZA PIEMONTE

VENAUS

- □ COMANDO REGIONALE VIGILI DEL FUOCO DEL PIEMONTE
- □ CONSORZIO FORESTALE ALTA VALE SUSA
- Consorzharigui:

VALLE SUSA CHIOMONTE

DI MIGLIORAMENTO E DI SVILUPPO AGRICOLO DI VENAUS

RIUNITI COMBA LA PALA

CASCINA ROMA

ABBADIA CENISCHIA

ABBADIA QUAGLIA

DELLE BEALERE DI FORESTO

E DI MIGLIORAMENTO FONDIARIO RIO MOLETTA

DI CASTELPIETRA

SCAGLIONE TRADUERIVI

INVERSO DI BUSSOLENO

ROCCA SAN EVASIO

BEALERA GRANDA SEGHINO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ciò premesso;

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

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

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

IMBOCCHI TUNNELS

Tutela dei beni paesaggistici:

- 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;
- siano previsti adeguati raccordi morfologici con il versante retrostante attraverso opportuni riporti di terra; tali interventi mitigativi siano adottati anche per gli imbocchi del tunnel di interconnessione.

Rischio valanghe all'imbocco galleria di ventilazione:

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

VAL CLAREA

Tutela dei beni paesaggistici:

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

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

AREA LA MADDALENA

Tutela dei beni paesaggistici:

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

PIANO DI GESTIONE ED UTILIZZO DEI MATERIALI DI SCAVO

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

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

SITI DI DEPOSITO DELLO SMARINO

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

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

DEPOSITO DI TORRAZZA PIEMONTE

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

Pianificazione urbanistica

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

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

Tutela dei beni paesaggistici:

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

DEPOSITO DI CAPRIE

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

- 33. Dovrà essere necessariamente definito:
 - quale ditta sarà titolare della futura autorizzazione all'attività di recupero e come si rapporterà alle garanzie fidejussorie già in essere riferite alla cava in essere;
 - quali saranno le tempistiche previste per il conferimento e realizzazione del progetto e quali potrebbero essere le eventuali sovrapposizioni con l'attività esistente della ditta Ing. Rotunno (aree destinate al trattamento inerti ecc...);
 - se l'intervento del progetto di LTF interferisca con aree già avviate al recupero ambientale della cava attualmente esercita dalla ditta Ing. Vito Rotunno.
 - il progetto delle opere di recupero e ricomposizione ambientale del sito, in termini di riporto del substrato vegetale, inerbimenti e opere a verde che attualmente manca.
- 34. In merito al sito di deponia di Caprie e dall'accesso relativo, stante l'impossibilità attuale di prevedere da parte della Provincia tempi certi di per la realizzazione della rotatoria già programmata sulla SP 24, si richiede di realizzare la stessa come già progettata dagli uffici provinciali, nell'ambito delle opere progettate da LTF in quanto strettamente funzionale per l'accesso al sito di deponia.

TRATTO DAL PONTE SULLA DORA A IMBOCCO TUNNEL DI BASE

Tutela dei beni paesaggistici:

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

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

PIANA DI SUSA

Aspetti Viabilistici e ferroviari:

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

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

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

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

Studio di esercizio linea storica:

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

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

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

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

Compatibilità Ambientale:

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

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

Tutela dei beni paesaggistici:

- 47. le opere di adeguamento della linea storica siano progettati in coerenza, per qualità architettoniche e scelte dei materiali, dei cromatismi e delle opere mitigative, con gli interventi previsti per la realizzazione della nuova stazione e delle opere connesse.
- 48. Relativamente all'area tecnica e di sicurezza si evidenzia che:
 - i previsti pannelli fotovoltaici collocati sulle coperture delle aree parcheggio non dovranno avere superficie riflettente e dovranno essere di tonalità scura. La disposizione planimetrica di tali pannelli dovrà essere rivista anche sulla base di dettagliati 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) a favore di strutture di altezza più contenuta, oppure prevedendo alla collocazione degli illuminatori sui nuovi edifici.
- 49. Relativamente alla deviazione del Canale di Coldimosso, le parti esterne emergenti dell'opera in c.a., che non risultassero completamente mitigate attraverso la realizzazione dei biomuri, e/o rivestimenti in pietra, dovranno essere realizzate con qualificate soluzioni di finitura superficiale del cls.

SVINCOLO DI CHIOMONTE

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

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

Sicurezza per la progettazione stradale dello svincolo:

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

51. Rampa in ingresso - Andamento planimetrico:

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

La scelta progettuale adottata di un rettifilo (per di più non raccordato con la curva precedente C1 di raggio 530.58 mt per mezzo di un elemento a raggio variabile, come prevede il D.M. 05/11/2001), nel caso di corsia di uscita con tipologia ad ago, non è ammissibile secondo quanto disposto dal D.M. 05/11/2001 n. 6792 e s.m.i.. Il tratto di decelerazione per tale tipologia di uscita deve essere costituito da un elemento a curvatura variabile sul quale sia possibile effettuare la decelerazione e affrontare l'elemento geometrico successivo ad una velocità costante. Il tratto di decelerazione della rampa, inoltre, deve essere dimensionato assumendo la velocità di ingresso v1 nel tratto di decelerazione pari alla velocità di progetto del tratto di strada da cui provengono i veicoli in uscita, come prescritto dal D.M. 19/04/2006.

53. Rampa in uscita - Coordinamento plano-altimetrico

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

Pianificazione territoriale e paesaggistica regionale:

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

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

Tutela dei beni paesaggistici:

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

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

AUTOPORTO SOCIETÀ SITAF NEL COMUNE DI SAN DIDERO

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

Tutela dei beni paesaggistici:

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

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

Tutela salute pubblica:

- 70. In caso di rinvenimento di trovanti e blocchi di meta-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.
- 71. 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

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

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

Sicurezza idraulica:

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

Tutela dei beni paesaggistici:

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

Tutela faunistica:

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

AMBITO TERRITORIALE GENERALE.

PIANIFICAZIONE URBANISTICA: misure di salvaguardia territoriale e urbanistica

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

SICUREZZA IDRAULICA

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

INTERVENTI FORESTALI.

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

- > nelle zone rinaturalizzate dovranno essere effettuate le operazioni di controllo delle specie infestanti, le sostituzioni delle fallanze e le irrigazioni di soccorso per i 5 anni successivi all'impianto;
- Dovranno essere comunicate: la nomina del Direttore dei lavori, le date di inizio e fine lavori al Comando provinciale del Corpo Forestale dello Stato e al Settore Foreste; alla comunicazione di termine lavori, dovrà essere allegata la dichiarazione del direttore dei lavori attestante che gli interventi sono stati eseguiti conformemente al progetto approvato.
- Ai sensi degli artt. 8 e 9 della L.r. 45/89 si deroga dal versamento del deposito cauzionale e del corrispettivo di rimboschimento in quanto trattasi di opera di interesse pubblico realizzata con il concorso finanziario pubblico.
- 83. Ai sensi del comma 4 dell'art. 19 della I.r. 10.2.2009 n. 4, poiché è prevista la trasformazione di superfici boscate, sono a carico del destinatario dell'autorizzazione la compensazione della superficie forestale trasformata e la mitigazione degli impatti sul paesaggio, detta compensazione dovrà essere effettuata secondo le indicazioni progettuali e previa presentazione al Settore Foreste della Regione Piemonte, prima dell'inizio dei lavori, del progetto esecutivo delle opere compensative che saranno autorizzate secondo le procedure del Regolamento Forestale vigente.

BENI PAESAGGISTICI.

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

Relativamente alle Nuova Viabilità si evidenzia che:

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

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

- 87. In merito all'inserimento paesaggistico delle aree di cantiere e degli edifici in progetto, oltre alle opere di mitigazione a verde già previste, le nuove soluzioni cromatiche scelte per alcuni edifici dovranno essere estese a tutti i manufatti (nastro trasportatore, eventuali strutture di copertura in PVC o simili, ecc.), privilegiando l'utilizzo di colorazioni scure (es. verdi e marroni scuri). Il tipo di tinteggiature/colorazioni da utilizzarsi siano di qualità tale da garantire nel tempo il mantenimento delle caratteristiche cromatiche, onde evitare effetti di deterioramento che comprometterebbero significativamente l'intervento mitigativo nel tempo;
- 88. la viabilità e i parcheggi delle aree di cantiere per le quali sia previsto l'utilizzo di pavimentazioni bituminose siano preferibilmente realizzate con asfalto colorato neutro, in modo da conferire un aspetto più naturale alla superficie;

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

Sondaggi prospezione di scavo:

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

Caratterizzazione marino e classificazione rifiuto:

- 90. deve essere effettuata l'analisi "quantitativa" del campione "tal quale", utilizzando qualsiasi metodo il cui limite di quantificazione sia inferiore a 0,1%, secondo le tecniche indicate nel D.M. 06/9/94 all. 1, a cui sia associata eventualmente una procedura di arricchimento;
- 91. per lo smarino definito "Cl3a":
 - deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (0.1%), nell'applicazione della "normale pratica industriale". Pertanto, devono essere adottate le precauzioni previste dalla vigente normativa;
 - deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (0.1%), per tutti i materiali che vengono impiegati per la realizzazione di rilevati, opere di attraversamento e ripristino ambientale:
 - con riferimento all'art.1 della Legge 257/92, "Sono vietate l'estrazione, l'importazione, l'esportazione, la commercializzazione e la produzione di amianto, di prodotti di amianto o di prodotti contenenti amianto". I materiali di classe Cl3a possono essere destinati alla produzione di "inerti per calcestruzzi" solo se esenti da amianto;
 - i materiali in classe "Cl3a" in concentrazione inferiore a 1000 mg/kg siano ricollocati in situ, con messa in sicurezza permanente.
- 92. Condizioni operative in presenza di amianto:
 - il "sistema di compartimentazione" descritto deve essere attivato per tutte le tratte in cui viene riscontrata la presenza di "pietre verdi con potenziale presenza di amianto – RA2":
 - deve essere prodotto un "protocollo operativo" da adottare in caso di pietre verdi al fronte di scavo.
 - Il concetto di quantità di amianto "elevate", riportato in diversi documenti, essendo privo di riferimenti normativi non può essere considerato un'indicazione utile, ai fini della progettazione degli interventi.

RADIAZIONI NON IONIZZANTI

- 93. La profondità di posa delle buche giunti non deve essere inferiore a 1.7m;
- 94. Per i recettori individuati come RT13, RT16, RT17, RT28, dovrà essere valutata in sede di esecuzione dei lavori la possibilità di mantenere la massima distanza possibile (sulla base delle caratteristiche della sede stradale in cui verranno effettuati gli scavi per la posa del cavidotto) tra l'elettrodotto e i recettori stessi.

RUMORE

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

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

SALUTE PUBBLICA

- 96. La VIS dovrà essere definita tenendo conto dei parametri di seguito definiti:
 - Indicatori di rischio assoluto: tasso standardizzato per età e genere (tassi di mortalità e primo ricovero)
 - Misure di rischio relativo: SMR (Standardized Mortality/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% o 90%)
 - Deve essere effettuato il calcolo del numero di casi attribuibili),associati agli incrementi di inquinanti previsti in fase di cantiere, in fase di deposito e in fase di esercizio, per PM10, individuato come tracciante dell'inquinamento. Deve inoltre essere calcolato il numero di casi attribuibili associati all'esposizione a radon e a rumore nelle diverse fasi di realizzazione dell'opera;

nonché delle seguenti attività:

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

VALUTAZIONE DI INCIDENZA SIC/ZPS

- 98. Dovrà essere predisposto un piano di ripristino dell'habitat 6510 "Praterie magre da fieno a bassa altitudinee" comprendente la manutenzione necessaria per la buona riuscita degli interventi. In ogni caso un congruo periodo di manutenzione dovrà essere previsto per tutti gli interventi a verde.
- 99. La progettazione esecutiva dovrà prevedere le modalità operative e le tempistiche per una corretta manutenzione e verifica della funzionalità delle opere. Nel caso di constatazione della non efficienza della funzionalità delle opere è opportuno prevedere la possibilità di individuare a scala più ampia, sullo schema dei flussi di fauna vertebrata esistenti, i fabbisogni di deframmentazione del territorio e provvedere a rinforzarne l'efficienza in termini di connettività risolvendo le problematiche di altri punti di barriera faunistica e migliorando la permeabilità del territorio di riferimento.
- 100. Per il monitoraggio risulta opportuno:
 - integrare come criterio di selezione delle specie le Orchidacee rinvenute nel sito di monitoraggio e uno o più plot di controllo nelle stazioni oggetto di monitoraggio nell'ambito del progetto Life "Xero-Grazing" previo coordinamento con l'Ente Gestore dell'area protetta.

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

GEOTECNICA

Monitoraggi Geotecnica

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

- 01. si ritiene che i dati riguardanti i monitoraggi geotecnici, soprattutto per quanto concerne quello che riguarda le misure all'esterno, dovranno essere considerati alla pari dei dati derivanti dal monitoraggio ambientale e dovranno essere trattati contestualmente a quest'ultimi per quanto concerne la verifica, validazione e diffusione;
- 102. per quanto concerne la galleria di Interconnessione, considerata la relativa superficialità dello scavo, la seppur solo teorica possibilità di indurre "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. (inserirei 102 e 103 nel PMA).

Sismicità locale

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

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

Programma delle indagini

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

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

- \$100 (Mompantero).
- S103 (Interconnessione Bussoleno- ponte Dora);
- 107. lo studio nel suo complesso sia integrato con misure HVSR distribuite in modo tale da:
 - fornire elementi di valutazione utili nella predisposizione della Carta del Rischio Sismico,
 - fornire elementi conoscitivi di riferimento per la progettazione delle opere ed infrastrutture significative.

Carta del rischio sismico

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

Modelli geotecnica

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

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

TERRITORIO RURALE, ATTIVITÀ AGRICOLE, FAUNA SELVATICA ED ACQUATICA. Reticolo idrografico superficiale ad uso irriquo

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

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

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

Interventi di compensazione del comparto agricolo

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

Interventi di recupero, di mitigazione e di riqualificazione ambientale

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

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

- 118. Dovrà essere affrontata la criticità derivante dall'emergenza fitosanitaria dovuta all'espandersi della flavescenza dorata, che la Regione Piemonte, in attuazione del Decreto Ministeriale del 31 maggio 2000 "Misure per la lotta obbligatoria contro la Flavescenza Dorata della vite", sta affrontando con interventi obbligatori di lotta con insetticidi e di espianto delle piante infette e dei vigneti abbandonati, trascurati e inselvatichiti;
- 119. nel caso si intendano utilizzare varietà con valenza maggiormente ornamentale, quali la varietà purpurea (indicata nel Capitolato tecnico delle opere a verde -- elaborato PD2-C3C-TS3-0114-B-AP-NOT), occorre verificare se ospitino lo Scaphoideus titanus, insetto vettore, specifico per l'intero genere Vitis, del fitoplasma che provoca la malattia;
- 120. 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

- 121. Il sottopasso faunistico, così come progettato presenta alcune criticità di carattere funzionale che possono inficiare il suo effettivo utilizzo da parte della fauna selvatica, pertanto si richiede che nella progettazione dei passaggi per la fauna selvatica di media e grossa taglia, sia data fondamentale importanza alla posa in opera di elementi naturali (quinte arboree ed arbustive) che svolgano la funzione di invito ad invogliare gli animali ad utilizzare i varchi all'uopo destinati. Si richiede, pertanto, che tali aspetti siano adeguatamente sviluppati in fase di progettazione esecutiva concordandoli con la Direzione Agricoltura e con Arpa Piemonte;
- 122. În fase esecutiva dovranno essere ricercate soluzioni alternative in corrispondenza degli imbocchi, prevedendo una corretta progettazione degli inviti a verde indispensabili al corretto funzionamento della struttura. Tali aspetti dovranno essere adeguatamente sviluppati in accordo con la Direzione Agricoltura e con Arpa Piemonte.
 Barriere antirumore
- 123. Quale misura di mitigazione nei confronti dell'avifauna, i pannelli fonoassorbenti trasparenti dovranno essere realizzati con materiali opachi o colorati o satinati, evitando materiali riflettenti o totalmente trasparenti, in modo da risultare visibili agli uccelli ed evitare collisioni.

Interventi che interferiscono con i corsi d'acqua

- 124. Gli aspetti inerenti la tutela degli habitat e della fauna acquatica dovranno essere in coerenza conquanto stabilito dalla D.G.R. n. 75-2074 del 17 maggio 2011 anziché dalla D.G.R. n. 72-13725 del 29 marzo 2010.
 - Interventi di compensazione a seguito dei tagli boschivi (prescrizioni CIPE n. 7 45).
- 125. l'individuazione delle superfici sulle quali intervenire e la progettazione definitiva/esecutiva degli interventi di compensazione dei tagli boschivi dovranno essere sviluppati anche in un'ottica di ricostituzione e di potenziamento dei corridoi ecologici e faunistici presenti in Valle Susa.

MONITORAGGIO AMBIENTALE DEL PROGETTO IN FASE REALIZZATIVA

126. PMA e Sistema di Gestione Ambientale

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

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

Amianto

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

Tab.1: Esterno cantiere

Stato	Limite di riferimento	Frequenza c	ampionamenti
		scavo in tradizionale	3 gg. ogni 15 gg. per il turno di 8 h
Sorveglianza	amianto <1f/I	scavo con TBM	3 gg. ogni 7. il 1° giorno 24 h e poi 8 h
A.	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
Attenzione	superamento delle soglie all'interno del cantiere	scavo con TBM	Tutti i giorni 24/24 h
Intervento	rvento amianto >1 f/l		24/24 h

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

Aria

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

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

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

"Protocollo Operativo: Regione Piemonte stipula un Protocollo Operativo, per la sola fase di cantiere, con Provincia di Torino, ARPA Piemonte ed Enti Locali interessati che, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine previsti dall'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE recepita con il D. Igs 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 alla

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

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

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

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

Ambiente idrico

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

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

Inquinamento acustico

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

Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

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

Funzionalità ecologica e Valutazione d'Incidenza

Deve essere previsto un monitoraggio per le zone umide

Accompagnamento ambientale del progetto in fase realizzativa

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

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

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

La Giunta Regionale, condividendo le argomentazioni del Relatore:

```
vista la l.r. 40/1998 e s.m.i.;
vista la L. 443/2001 e s.m.i.;
visto il D.lgs. 42/2004 e s.m.i.;
visto il d.lgs. 152/2006 e s.m.i.;
visto il d.lgs. 163/2006 e s.m.i.;
vista la l.r. 322008 e s.m.i.;
vista la l.r. 4/2011 e s.m.i.;
visti i pareri ed i contributi tecnici acquisiti agli atti;
```

con votazione espressa nei termini di legge, unanime,

delibera

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

- di condizionare il parere positivo di compatibilità ambientale relativo alle parti di progetto sottoposte alla procedura di VIA e la verifica di ottemperanza, per quanto di competenza, delle restanti parti all'attuazione di tutti gli approfondimenti e prescrizioni dettagliati in premessa, tra le quali anche quelle inerenti all'accompagnamento ambientale dell'opera e le relative risorse, con la predisposizione dei necessari adeguamenti progettuali prima dell'avvio dei lavori, nonché la definizione delle eventuali ulteriori mitigazioni;
- di approvare, ai sensi e per gli effetti dell'art 166 del D.lgs 163/2006 e s.m.ì., le proposte di adeguamento, prescrizioni e varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere previste dal progetto preliminare, di cui alla Deliberazione CIPE n. 57 del 2011, indicate nelle premesse e che qui s'intendono integralmente riportate;
- di esprimere, per i motivi indicati in premessa ed ai sensi dell'art 167 del D.lgs 163/2006 e s.m.i., positiva intesa sulla localizzazione degl'interventi definiti in premessa A, B, C e D, subordinatamente al rispetto di tutte le prescrizioni riportate nelle premesse del presente atto e qui richiamate per farne parte integrante;
- di vincolare l'intesa sulla ricollocazione dell'intervento "Guida Sicura" attualmente in Comune di Avigliana, fermo restando le misure di salvaguardia nell'area individuata, allo sviluppo, prima dell'avvio delle fasi esecutive, delle alternative progettuali dettagliate in premessa secondo quanto previsto dalla normativa vigente;
- di ritenere che, alle condizioni specificate ai punti precedenti, sussistano i presupposti per l'espressione di parere favorevole ai fini della successiva approvazione del progetto definitivo in oggetto, per il quale si dà mandato al Presidente ai sensi dell'art. 1 della Legge 443/2001 e s.m.i. e dell'art. 161 del D.lgs 163/2006 e s.m.i.;
- di ribadire la richiesta espressa sul progetto preliminare con Deliberazione della Giunta Regionale 29 aprile 2011, n. 18-1954 della stessa destinazione del 5% dell'importo complessivo dell'opera per le compensazioni territoriali di area, sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio, vatorizzando le scelte di sviluppo sostenibile già effettuate;
- di inviare il presente provvedimento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il prosieguo dell'iter procedurale.

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

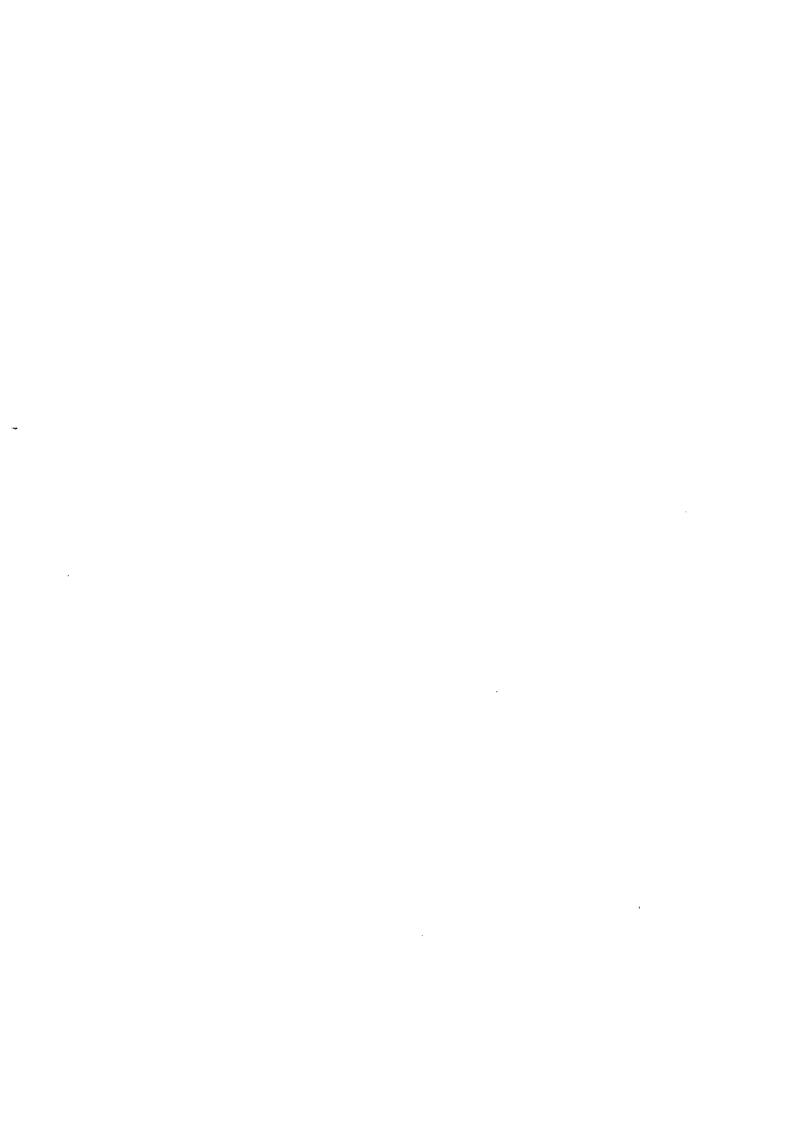
(Omissis)

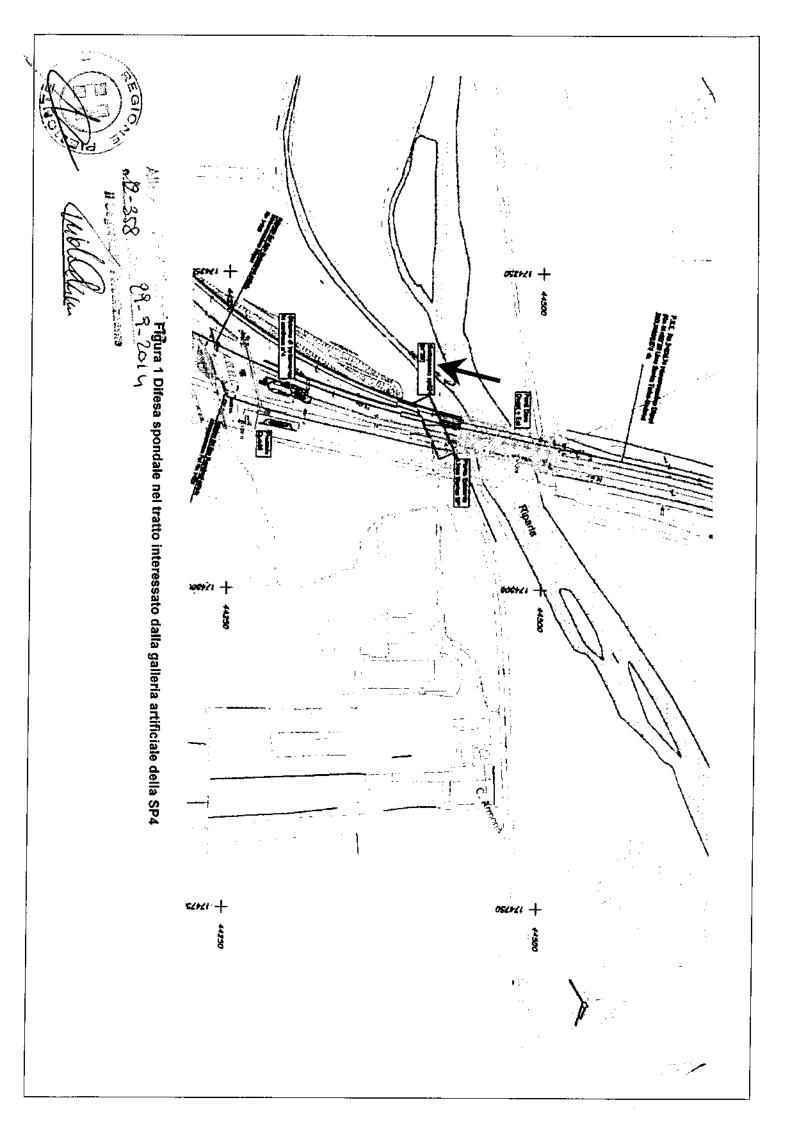
Il Presidente della Giunta Regionale Sergio CHIAMPARINO

> Direzione Affari Istituzionali e Avvocatura Il funzionario verbalizzante Guido ODICINO

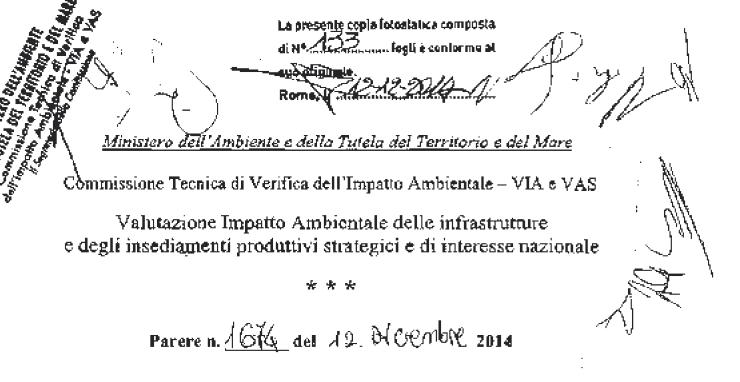
Estratto dal libro verbali delle deliberazioni assunte dalla Giunta Regionale in adunanza 29 settembre 2014.











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

Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione , parte comune italo-franceșe, tratta în territorio italiano -Progetto Definitivo di prima fase - Domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi della Direttiva UE 337/85 e s.m.i., del D.Lgs 163/2006 (artt.167) e 182 e segg.) relativamente alle parti variate rispetto al progetto Preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011 (CUP C11J0500003000J). Progetto: ID VIP 2312 Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione , parte comune italo-francese, tratta în territorio italiano -Progetto Definitivo di prima fase. ID VIP 2313. Proponente: LTF

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

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

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

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

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aptile 2006, a. 152 reconte "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

VISTO la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recente "Delega al Governo in materia di infrastruture ed insediamenti produttivi strategial ad altri interventi per il relancio delle attività produttive";

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

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

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

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

CONSIDERATO che il progetto "Nuova Linea Torino-Lyon" è incluso con Delibera CTPE del 21 dicembre 2001 n. 121 "Legge Obiettivo I: Programma delle Infrastrutture Strategiche" (P.I.S.) e s.m i , tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale nell'ambito dai "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 quello previste dall'Intesa Generale Quadro sottoscritta l'11 aprile 2003 (ra il Governo e la Regione Piemonte; il progetto è stato annualmente confermalo 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 1º agosto 2014 ha espresso parere favorevole sull'XI Allegato Infrastrutture al D.E.F..);

CONSIDERATO che il progetto pteliminare dell'opera è stato approvato, ai sensi dell'art. 165 del D Lgs. 163/2006, con prescrizioni e taccomandazioni, dal CIPE con la Delibera N. 57 del 3 agosto 2001, pubblicata sulla G.U.R.I n. 272 del 22 novembre 2011 avente per oggetto "Programma delle Infrastrutture Strategiche (Legge N. 443/7001). Nuovo Collegamento Internazionale Torino-Lione – Sezione Internazionale. Parte comune italo-francese – Tratta in territorio italiano - Approvazione del Progetto Preliminare";

VISTA l'entrata vigore in data I agosto 2014 della Legge dello Stato di ratifica del trattato internazionale tra l'alia e Francia, già siglate il 30 gennaio 2012 tra il viceministro alle Intrastrutture Marto Ciaccia ed il segretario di Stato ai Trasporti francese Thierry Mariani con cui viene ridefinito il percorso per realizzare il tunnel di base di 57 chilometri e te due stazioni internazionali di Susa e Saint-Jeon-de-Maurienne, più le interconnessioni con le rispettive linge storiche;

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

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

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

VISTA of ESAMINATA la documentazione presentata dal Proponente:

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

CONSIDERATO che la prescrizione n. 1 della Delibera CIPE 57/2011, relativa al fasaggio, riporta che "[...] siante 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, svilappare tale piotesi in fase di Progetto Definitivo. Tutte le parti dell'opera che risulteranno variate rispetto alla configurazione completa del progetto pretiminare sottoposto ad istruttoria, dovranno essere sottoposte a nuova procedura di Valutazione di Impotto Ambientale [...]":

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

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto definitivo per la pubblica consultazione è avvenuta in data 15 aprile 2012 sui quotidiani: "La Stampa – edizione di Torino" e "La Repubblica";

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

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

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

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

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

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

VISTO l'esito positivo della verifica di ottomperanza della prescrizione n. 196 della Del, CIPE 57/2011, di cui al provvedimento direttoriale DVA-2013-0319709 del 28/08/2013 di cui al parere CTVA n. 1271 del 21 giugno 2013.

47

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

VISTA ed ESAMINATA la documentazione integrativa trasmessa dal Propouente con note:

- prot. 284/EO/31/PR/13-2498 del 11/4/2013.
- prot. | | 3/PECO/\$07/TEU13 del 28/4/2013
- prot. 61/EQ/9/TEI/14 del 29/1/2014
- prot. 102/EQ/13/TED/14 del 12/2/2014
- prot. 135/EQ/15/TEI/14 del 20/2/2014
- prot. 407/BO/36/1/EI/14 del 15/6/2014
- prof. 409/EO/38/TEI/14 del 13/6/2014
- prot. 707/EO/59/1EI/14 del 24/9/2014
- prot. 329/PECO/243/TEI/14 del 17/11/2014

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

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

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

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

- Provincia di Torino, nota prot. 123403/156 dei 25 luglio 2014, acquisito agli atti della DVA in data 29 luglio con prot. DVA-2014-0025; 19, di trasmissione del Verbale n. 31 di Delibera di Giunta Provinciate DGP 527-25117 del 23 luglio 2014;
- Autorità di Bacino del Fiume Po, prot. n. 5670/3.3 del 4 agosto 2014, con cui ha trasmesso parere favorevole con prescrizioni relativamente alla compatibilità con il PAI degli interventi infrastrutturati previstiinterventi infrastrutturaii: NLTL, Rilocalizzazione Autoporto nel Comune di San Dictem e Guida Sicura nel Comune di Avigliana
- Provincia di Torino, nota prot. 41093/LB6 del 7 marzo 2014, cui è allegato il Verbale n. 31 di Dell'hera di Giunta Provinciale DGP 527-25117 del 23 luglio 2014 di comunicazione di conclusione del procedimento, acquisita agli atti della DVA in data 22 settembre 2014, con prot. DVA-2014-0030008;

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

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

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

6-17

Progetto Definitivo di I fose del miovo collegamento Torino – Liana, porte comune noto francese, relativamente alle parti variate rispetto di Progetto preliminare cane da Delibera CIPE n. 57/2011

Tabella B: Osservazioni

069	Tabella B: Osservazioni ERVAZIONI 2013		٦ŀ
000	Enle v przechu poserwanie	Data oprat. Ricedone esservazione DVA.	1/
	Associazioni WWF, Perkuraziona Pre-Manara, Italia Mostra, Legambenae	Proc. DVA-2013-C011068 del 14 maggar 2013	ľ
'	Frazioni San Giuliana e Braide di Sosa	From DVA-2013-0011157 del 15 maggio 2013	L
.3	Size, Luigi Beltrume e Manu Poota Sandrella	Proc. DVA-3013-0011393 del Femanaia 2011	
3 5	Sign Saltingo Nicolae Sarrari Ben-Ne	Proc. DVA -2013 -0011536 del 20 maggio 2013	
5	Sig. Francesco Солуство	Proc. DVA (20:3-0011350 det 20 maggio 2013	1
<u>.</u>	Сомуше ф Визонто	Prof. UVA::00:3:0011397 det 51 maggio 2013	-
<u> </u>	Comme & Busycking	Pro: DVA-2013-001 (401 dol 21 maggio 2013	+
6	Sig.N Luca Perint & Paula Moob	Prot. DVA (2013-0011652 del 21 maggio 2013	┨
9	Sign Finance Cordon	Prof. DVA-7013-0011694 del 21 meggio 2013	┨
10	Associazione WWF, Federazione Pro-Natura, Italia Mestra, Legambiente	Pro: DVA-3013-001 (E)O del 22 maggio (04)	┨
II	Don, Dogenku Česu	Prot. DVA-2013-001 1832 del 22 sanggio 2013	┨.
332	Comune di Terruzza Piernome	Proj. DVA-20:3-001 (485 del 22 maggio 201)	-
13	Federazione nazionale Pra-Natura		-
14	Comune al Tarrazza Pierronie	Pro: DVA-2013-00(1909 del 22 maggio 2013	┤ ′
13	Comme at Foresta reproduit Sign Duka Asponenta e Duka Tusha	Prot. DVA-2013-0012040 del 37 maggio 2013 Prot. DVA-2013-0012043 del 27 maggio 2013	-
16	Constraint Montains Valle Swig & Val Sangons	Prot. DVA:2013-00120-20121 proggio 2013	-
	Consume of Revolve of Toxino		
17	College of Repairs at Louino	Prot. DVA-2013-0012170 del 27 maggio 2011	
18	Солона сі Метравито	Pcor. DVA -2013-0012429 del 29 maggio 2011	
LD	Солина сі Метраного	Proc. DV A (2013-0012459 del 30 maggio 2013	
20-	Comuse of Mempastero	Prot. DVA-2013-0012627 del 10 maggio 2013	l
21	Comuse di Bustalano	Proj. DVA-2013-0013373 do16 gargno 3013	
22	Comme di Çbinacece	Prot. DVA-2013-0013369 del 7 giugno 2013	
23	Comuse di Torrazza Plemone	Prot. DVA-2013-0013422 del 12 giugno 2013	
24	Associazione genitori ed amiei del Oroppo Scou M123º	Pert. DVA-2013-0015714 dol 12 giugno 2012	Į,
23	Associazione WWF, Federacioso Pro-Natura, Italia Nostra, Logambionio	Prot. DVA-2013-0014610 del 24 giugno 2012	Л
25	De. Liven Grant	Prof. DVA-2013-0019132 dol 32 agosto 2013]]
0.8481	MOS INDESAVAS		<u> </u>
77	Comuse di Sco Didero	Prot. DVA-2014-0004042 del 17 (abbrato 2014	
21:	Comunità Montana di Valle Supo e Vol Sangone	Prot. DVA-2014-0004047 del 17 Abbratio 2014	
29	Comuse di Villai Focchiarde	Prot. DVA-2014-0005183 del 27 febbraio 2014	
30	Commeta Mostaco di Valle Sura e Val Sangene	Pres. DVA-2014-0003306-6-125 micro 20145].
31	Comuto di Arigliana	Proc. DVA-2014-000932 del 15 generalo 1014	1 3
31	Comuse di Avigliana	Prot. DVA-2014-000927 del 15 generate 2014	
33	Солие в Аундаль	Proc. DVA-2014-0001023 del 16 germa p 2014	
Ħ	Contac di Avigliana	Proc. DVA-2014-0001043 del 16 gravatio 2014	1
Į5	Committe di Brusolo	Proc. DVA-2014-0001122 del 17 gennalo 2014	
34	Convers & Ser. District	Prof. DVA-2014-#004206 del 20 pagnaio 2014	١.
37	Consert de Set Georgie	Proc. OVA 2014 0001208 4cl 20 gennaio 2011	I
ы	Comera & Valler Fouchillado	Proc. DVA (2014-4001213 del 20 germatio 2014	
39	Comunità Montana di Valle Susa e Vol Sangone	Proc. DVA-2014-0001214 del 20 generalo 2014	
40	Comme di Arighena	Proc. DVA-2014-0001257 del 20 genovio 2014	M
4)	Pro-Natura Piamoste	Proc. DVA-2014-0001267 del 20 gentiano 2014	14
4)	Commedi Susi	Proc. DVA-2014-0001537 del 31 genesio 2014	1
न्य	Perforations partionals (housings)	Prot. DVA-2014-0001379 dol 21 genesio 2014	1
44	Տոյ Լույր Արիսթագ գուծը	Proc. DVA-2014-0101413 del 31 gonanio 2014	1
	I, -, -		1

 $\hat{\psi}$

p

*

Or Joseph

/

-

2

__£

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

45	Commerciali See Cliorio di Sessi	Pros. DVA-2014-W01490 del 22 genuado 2014	
46 46	Commit: 41 Avrighana	Prof. DVA-2014-9001631 del 23 germado 2014	
17	WWF Italia- Federations Pro-Nature	Fib. DVA-2014-0001911 dol 27 getuario 2014	
45 Comme di Brutelo		FIGE DVA-2014-0001936 dqt 27 geomato 2014	
49 WWF haba: Federazione (no Netwe		Proc. DVA-2014-0002161 del 25 genanio 2014	
50	Processind Toring	Proc. DVA-2014-303/00% 4d 22 sestembre 2014	
	*Milyang Indigiación Emergetishe 241.6. S v 17	Proc. DVA-2614-50022493 del 3 luglio 2014	
 12	Consumio inigos laveno di Bussilone	Prov. DN A-2014-50023136 del 14 higho 2014	
5) Copyrige de Avigliano		Pros. DVA-2014-00023703 del 17 lugleo 2014	
4	Consume de Sass	Prod. DVA-2014-00023703 del 28 legino 3014	
)5	Comune de Beacolese	Prec. DV A-2014 (00025134 d4) 29 (uglis) 2014	
14	Comune de Rivelta de Toxino	Proc. DV A-2014-00026536 del \$ agestio 2014	
57 57	Courune di Sae Didero	Prot. DVA-2014-00025119 del 39 loglio 2014	

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

in ordine alla compatibilità ambientale dell'opera per le parti di progetto oggetto di variante, ai sensi dell'art. 167, del B.I.gs. n. 163/2006 ed alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. 57/2011.

1. PROGETTO DEFINITIVO

La definizione del tracciato per la Nuova Linea Torino Lione, dopo aver abbandonato l'ipotesi del tracciato in sinistra Dora, non condiviso dal territorio, è stata successivamente concertata con i rappresentanti delle amministrazioni locali e centrali, anche grazio alla creazione, nel 2006, dell'Osservatorio per la Nuova Linea Torino Lione.

Nel corso dell'incontro avvenuto nel gingno 2008, l'Osservatorio è giunto alla definizione di una muova ipotesi di corridoto, che ha costituito la base per lo aviluppo del Progetto Preliminare, sulla base dei seguenti principi:

- Potenziamento infrastrutturale della Linea di Bassa Valle;
- Sviluppo di adeguate interconnessioni funzionali con la linea storica di Alta Valle.

Il Progetto Preliminare in Variante e il relativo Studio di Impatto Ambientale sono stati pubblicati il 10 agosto 2010. Nel luglio 2011 Il MATTM ha espresso parere di compatibilità ambientale positiva con prescrizioni per il Progetto Preliminare, e il 3 agosto dello stesso anno il CIPE, con Delibera n. 57/2011 ("Nuovo collegamento internazionale Torino-Lione - Sezione Internazionale. Parte comune lialo-Francese y Trotta in territorio Italiano approvazione del progetto preliminare"), ha approvato il Progetto Preliminare con prescrizioni.

La prescrizione n. 1 della Delibera CIPE 25/2011 richiede che, nella fase di progettazione definitiva, la parte comune della Nuova Linea Torino-Lione (di seguito NLTL) venga realizzata per fasi funzionali successive, e che tutte le parti del progetto che risulteranno variate rispetto al progetto preliminare sottoposto ad istruttoria, davranno essere sottoposte ad una nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

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

L'aggiornamento del SIA riguarda l'intera tratta dall'imbocco del Tunnel di Base fino all'innesto con la Linca Storica l'arino-Modane prima dell'impianto di stazione di Bussoleno, in ottemperanza alla prescrizione n.1 della Delibera CIPE di approvazione del Progetto Preliminare. Il Tunnel di Base rimane sostanzialmente invariato rispetto al Progetto Preliminare, e le prescrizioni del CIPE su questa componente di progetto sono state recepite nell'ambito della relazione di ottemperanza.

La definizione attuale del tracciato per la Nuova Linea Torino Lione deriva dalla concertazione con i rappresentanti delle amministrazioni locali e centrali, iniziata nel 2006 con la creazione dell'Osservatorio. Nel giugno 2008 l'Osservatorio ha definito una nuova ipotesi di corridoio, che ha costituto la base per lo sviluppo del Progetto Pretiminare, sulta base dei seguenti principi:

- Potenziamento infrastrutturale della Linea di Bassa Valle.
- Sviluppo di adeguate interconnessioni funzionali con la linea storica di Alta Valle.

Il Progetto Preliminare in Variante e il relativo Studio di Impatto Ambientale sono stati pubblicati il 10 agosto 2010. Nel luglio 2011 il MATTM ha espresso parere di compatibilità ambientale positiva con prescrizioni per il Progetto Preliminare, e il 3 agosto dello stesso anno il CIPE, con Delibera n. 57/2011 ("Nuovo collegamento internazionale Torino-Luone - Sezione Internazionale Parte comune Italio-Francese - Tranta in territorio Italiano approvazione dei progetto preliminare"), ha approvato il Progetto Preliminare con prescrizioni.

La prescrizione n. 1 della Delibers CIPE 57/2011 richiede che, nella fase di progettazione definitiva, la parte comune della Nuova Linea Torino-Lione venga realizzata per fasi funzionali successive, e che tutte de parti del progetto che risulteranno variate rispetto al progetto preliminare sottoposto ad istruttoria, dovranno essere sottoposte ad una nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Il progetto definitivo della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Torino-Lione viene sviluppato, nell'ipotesi di realizzazione per tasi prevista dal nuovo accordo internazionale del 30 gennato 2012, per la sola prima fase funzionale, costituita dalla tratta St.Jean-de-Maurienne-Suza-Bussoleno, come indicato anche nella Delibera CIPE n.23 del 23 marzo 2012 "[...] In aderenza alle risultanze della studio di fattibilità redatto in conformità alle richieste della Commissione intergovernativa, la Società LTF dovrò preliminarmente svituppare, ai fini della relativa realizzazione, la progettazione definitivo della prima fase funzionale dal confine di Stato a Susa/Bussoleno (raccordo con la linea storica) della Nuova linea ferroviarta Torino - Lione così come indicato nell'informativa di cui alla presa di atto, compatibilmente con il tracciato approvato con il progetto preliminare [...]".

L'aggiornamento del SIA riguardo l'intera tratta dall'imborco del Tunnel di Base fino all'innesto con la Linea Storica Torigo-Modanen prima dell'impianto di stazione di Busagleno, in ottemperanza atta

Mary Contract of the Contract

THE STATE OF



т

prescrizione n.) della Delibers CIPE 57/2011. Il Tunnel di Base rimane sestanzialmente invariato rispetto al Progetto Preliminare, e le prescrizioni del CIPE su questa componente di progetto sono state recepite nell'ambito della relazione di ollemperanza.

Il progetto definitivo di prima fase della tratta italiana della sezione transfrontaliera comprende l'insieme delle opere, degli impianti e delle attrezzature ferroviari tra il confine di Stato e Bussoleno, ira cui la ricollocazione dell'autoporto Sitaf e della Pista di Guida Sienra gestita da CONSEPI, il tumel di base transfrontaliero, la stazione internazionale di Susa, il tunnel dell'Interconnessione con la linea storica del Prepus prima della stazione di Bussoleno e le opere all'aperto nella piana di Susa-Bussoleno.

Le varianti di progetto, introdotte a recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni di cui alla Delibera CIPE sopra citata, che derivano anche dalla scelta della realizzazione dell'opera per fasi secondo le modalità indicate nella Delibera CIPE n. 23/2012, sono riferibili alle seguenti tipologie d'intervento ed ambiti territoriali:

- Piana di Susa;
- Siti di deposito di Caprie e Tottazza Piemonte;
- Centrali di ventilezione di Maddalene e Chiras;
- <u>Cavidotto fra Venaus e Susa;</u>
- Altre opere di pertinenza del restore dell'autostrada A32 (SITAF).

Nel SIA, seguendo le vigenti interpretazioni normative, con il termine "parti dell'opera voriate". Il Proponeute in indicato sia le modifiche localizzative (nuove aree interessate dall'opera) che quelle non incalizzative, una caratterizzate da un eso diverso di aree o spazi già previsti nell'ambito del progetto preliminare.

Tutto le variazioni in grado di alterare il quadro degli impatti di cui ai progetto preliminare sono state oggetto di usa nuova analisi ambientale da parte del Proponente.

Il progetto è sottoposto contemporaneamente a due procedure:

- uno verifica di ottemperanza rispetto alle prescrizioni e raccomandazioni contenute nello Delibero CIPE n. 57/2011. Oggetto di questa procedura è il Tututel di Base, considerato come non variato rispetto al progetto preliminate;
- una nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per le vatianti localizzative intercerse fra le due fesi progettuali, come previsto dalla prescrizione n. 1 della Delibera CPE 57/2011. Oggetto di questa procedura è l'intera traria tra l'imbocco est del Turnel di Base e l'innesto alla Elnea Storica Torino-Modane prima dell'Impianto di stazione di Bussolene.

Come riponato nel SIA, la realizzazione dell'opera è prevista secondo un fasaggio che scinde i teropi di costruzione del Tunnel di base da quelli del tunnel dell'Orsiera determinando, fra l'altro, lo spostamento dell'interconnessione con la finea storica da Chiusa San Michele a Bussoleno. Costituiscono inoltre varianti sostanziali di progetto la sostituzione dei siti di deposito della progettazione prefiminare (Carrière du Paradis e Cantalupo) con altri raggiungibili a mezzo ferrovia, e la nuova stazione internazionale di Susa.

L'accordo tra Italia e Francia, l'impio II 30 gennaio 2012, costituiace un documento strategico e vincolante sorto il profilo programmatico. I) trattato specifica il tracciato del progetto, in pardicolare sul versante italiano, approvando le modifiche apportate in sede istruttoria. Definisce inoltre il fissaggio che porterà alla restizzazione, in un primo momento, della "Sezione Transfrontaliera" da St. Jean de Mourienne a Bussoleno ove è previsto il collegamento con la finea storica Torico-Modane.

L'accordo ha dato il via tibera alla progettazione definitiva del tracciato transfrontaliero, che tiene conto delle evoluzioni attinenti al versante italiano per migliorare al suo inscrimento territoriale, sociale e ambientale La progettazione definitiva, seviata il 9 gennaio 2012, risulta achordinata alla approvazione sia del Parlamento fiancese che dalla Conferenza di Servizi e dal CIPE per la parte italiana, oltre a seguire in Italia, per quanto in variante, l'iter di VIA previsto dulla normativa vigente.

I.I. VARIANTI IN VALUTAZIONE AMBIENTALE

Le varianti di progetto, introdotte a recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni di cui alla Defibera CIPE n. 57/2011, che derivano anche dalla scetta della realizzazione dell'opera per fusi secondo le modalità indicate nella Delibera CIPE n. 23/2012, sono riferibili alle seguenti tipologie d'intervento ed ambiti territoriali:

Piana di Susa: Tutte le opere previste nella piana di Susa (ferroviarie, viarie, impiantistiche ed editi) dall'imbocco del tuntel di base sino all'interconnessione a Bussolono nel SIA sono state considerate nel loto insieme quale variante di progetto, per le difficoltà nel distinguare tra varianti ed elementi di

progetto non modificati nella piana di Susa (sotto il profilo dell'impatto ambientale);

- Siti di deposito di Caprie e Torrazza Piemonte, costinuiscono un elemento ex-novo del progetto; al
 posto dei siti di deposito indicati nel progetto preliminare (Carrière da Paradis e Cantalupo), vista la
 possibilità di accedere a questi siti di nuova definizione tramite ferrovia;
- <u>Centrali di ventilazione di Moddalega e Clarea:</u> oggetto di modifiche progettuali e di miglioramenti nell'inserimento territoriale;
- <u>Cavidotto fra Venaus e Susa;</u> oggetto di ottimizzazione del traccisto al fine di climinare interferenze puntuali con l'edificato;
- * Altre opere di pertinenza del gestore dell'autostrado A32 (SITAF): le svincole di Chiomonte e le opere autostradali delle Piena di Susa, di pertinenza SITAP, gestore dell'autostrada A32 sono state oggetto di progettazione ed analizi ambientale coordinata con il proponente LTF e sono state trattate in apecifici documenti. Le alternativo di tracciato per le svincole di Chiomonte, oggetto di progettazione a cura del gestore della A32 (SITAF) in coordinamento con il proponente LTF.

Le parti progettuali oggetto di una miova procedura di VIA e che necessitano di essere localizzate sono;

- Svincolo di Chiomonte di servizio al cantiere e per gestione sicurezza in fase di esercizio della Nuova Linea Torino-Lione;
- Tunnol dell'interconnessione ed opere all'aperto relativamente all'interconnessione prima della stazione di Bussoleno;
- Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa;
- Rilocalizzazione della Pista di Gulda Sicura.

1.2. VALUTAZIONE DI INCIDENZA

În fase di progettazione preliminare i siri ritenuti soggetti a possibili incidenze dirette o indirette sono stati i seguenti:

- SIC ITTI 10030 "Oasî xerorermiche della Val di Susa Orrido di Chianocco"
- SIC IT 1110055 "Armodera Colle Montabone".
- SIC IT I 110027 "Boscaglie di tasso di Glagtione".
- SIC ITH 10039 "Roccia Melone".
- SIC/ZPS IT 1110006 "Orsiera Rocciavré (Parco Naturale Regionale Orsiera Recciavré".

Per questi erano stati redatti i rispettivi Studi di Incidenza

In particolare, sostituendo il sito di deposito di Cantalupo si climinano gli interventi presso il SIC "Arnodera - Colle Montabone", la non realizzazione in fase I del Tannel dell'Orsiera, con anticipazione dell'interconnessione a Bussoleno, allontana l'opera dai confini del Parco Regionale Orsiera (e ornonimo SIC/ZPS). Rispetto ai SIC "Roccia Melone" e "Boscaglie di tasso di Giaglione" non vi sono variazioni valtuabili in termini di incidenza rispetto a quando preso in esame nel progetto preliminara.

1.3.RICHIESTA INTEGRAZIONI

In data 6 marzo 2014, con nota prot. CTVA-2014-060812, il Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha inoltrato al Proponente, affinché producesse la documentazione integrativa e gli approfondimenti e chiarimenti ritenuti necestari, la richiesta di integrazioni predisposte della Regione Piemonte, già trasmessa dalla stessa alla CTVIA in data 12 luglio 2013, e successivamente inoltrata a LTF con prot. n. 907/DB 10.02 del 21 gennaio 2014.

1.4.RIPUBBLICAZIONE

la data 17 dicembre 2013, il Proponente ha trasmesso documentazione integrativa spontanea, incrente il progetto definitivo della rilocalizzazione della pista Guida Sicura (CONSEPI) e dell'Autoporto (SITAF) e telativo SIA, con avviso al pubblico avvenuto sui quotidiani "La Stampa – edizione di Torino" a "La Repubblico".

La produzione di documentazione integrativa, secondo quanto riportato da LTF; è stato determinata delle richieste di CONSEPI/Guida Sicura e SITAF, per risolvere le rispettive interferenze con l'opera, dopo aver individuate, durante la seduta di Conferenza dei Servizi del 13 giugno 2013, nei comuni di San Didero, Bruzolo e Avighana i siti per la rilocalizzazione dell'autoporto e del Centro Guida Sicura.

ر لايے

tol

per la mocanizzazione dell'autoports e del Centro

9

VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE

2. QUADRO OF RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

2 1 QUADRO PROGRAMMATICO - PROGETTO DEFINITIVO

Il NLTL tientra tra le opere del "Primo Programma delle Opere strategiche" del CPE, collocato nel contesto curopeo come parte del Corridoio S, corridoio ferroviario destinato seprettutto al trasporto di persona e merci da Lisbona fino al Terminale di Kiev, ed è inserito nel Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche di carattere nazionale, elencate nell'Allegato 2 alla Delibera CPE 2: dicembre 2001, n. 121; ed è inoltre individuato dal Piano Generale dei Trasporti e dal Piano delle Priorità della Rete Ferroviaria Italiana.

La realizzazione della NLTL interessa e comvolge Politiche e Piani europei e nazionali, oltre che regionali, provinciali e locali.

2.1.1.POLITICHE GENERALI CUROPEE

Obre agli strumenti di pianificazione e programmazione connessi con il aettore "trasporti"; direttamente associabili ai contenuti del progetto, anche a tivello europeo (come, ad esempio, il Libro Bianco dei Trasporti 2011, Reti Transcuropee di Trasporto: Sviluppi 2011-2012, Connecting Europe Facilies), nel SIA il Proponente ha preso in considerazione anche strumenti legati alle politiche di coesione curopea, fra questi in particolare le nuove politiche di coesione curopea 2014-2020 e l'approcelo CLLD (Community Led Local Development).

La NLTL fa parte del cosidento Corridoto 5 Helsinki - la Valletta, dei TEN-T (sistema da reti di trasporto (rans-curopee - Trans-European Nerworks-Transport) che comprende il Tunnel di Base del Bremero nonché i collegamenti ferrovian Fortezza - Verona, Napoli - Bari, Napoli - Reggio Calabna, Messina-Palenno e Palenno - la Valletta.

La NLTL si inscrisce all'interno anche delle problematiche ambientali globali e delle reintive strategio di sviluppo sostenibile identificate ai vari livelli di governo nazionale ed europeo; un gli strumenti di pianificazione e programmazione a livello curopeo nel SIA viene citato il Settimo programma di azione per l'ambiente dell'Unione Europea.

Nell'ambito del Quadro di Riferimento Programmatico il Proponente analizza i vari livetti di pianificazione.

2.1.2.PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO NAZIONALE

I piani e programmi presi in considerazione nel SIA del Proponente a livello nazionale sono.

- Pigno Generale dei Trasporti e della Logistica (2001), che non ha aubito revisioni dalla pubblicazione del SIA del Progetto preliminare nei 2010;
- Piano Nazionale della Logistica (2011);
- Linea Guida del Piano Generale della Mobilità.
- Strategia di Azione Ambiontale per lo Sviluppo Sostenibile 2002-2012.

2.1.3.PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO REGIONALE.

Sono stati presi in considerazione ed è stata verificata la cocrenza del progetto con:

- Auto aggruntivo dell'intesa quadro Stato Regione Piemonte datato 23 gennaio 2009;
- Terzo Piano Regionale dei Trasporo e della Comunicazione Strategie (2004);
- Documento "Accessibilità e Mobilita in Pitanonte: la gestione del processo di pianificazione" (2010);
- Rapporto Ambientale 2006 del Programma Operativo Regionale (POR) Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) 2007-2013;
- Piano Regionale Amianto 2010-2014;
- Regolamento Forestale 2011 "Regolamento forestale di attuazione dell'art. 13 della Legge regionale 10 febbraio 2009, n. 4 (Gestione e promozione economica delle foreste). Abrogazione dei regolamenti regionali 15 febbraio 2010 n.4/R, 4 novembre 2010, n. 17/R, 3 agosto 2011, n.5/R."
- Piano di Gestione del Distretto Idrografico Fiume Po;
- Documento Regionale di Programmazione delle attività estrattive (DPAE),
- Pinno direttore regionale per l'approvvigionamento idropotabile e e l'uso integrato delle risorse dirette:
- Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Regione Piemonte;
- Piano Regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria;
- · Piano Forestale Regionale;

Progeno Definitivo di 1 fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parre comune italo francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011

- Il nuovo PTR (Piano Territoriale Regionale);
- il PPR (Piano Paesaggistico Regionale).

Un approfondimento a parte nella pionificazione e programmazione a livello regionale per l'opera in esame è importante su fatta per il Piano Regionale dei Trasporti, il nuovo Piano Territoriale Regionale (PTR) e il Piano Paesaggistico Regionale (PPR).

2.1.4. PROGRAMMAZIONE E PIANTFICAZIONE A LIVELLO PROVINCIALE

Tra gli strumenti di pianificazione e programmazione di livello provinciale vi sono.

ii secondo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP2), adottato con Deliberazione di Giunta Provinciale n. 26817 del 20 luglio 2010 e approvato con D.G.R. n. 121-29759 del 21 luglio 2011, pubblicata sul B.U.R. n. 32 del 11 agosto 2011; a Irvello generale il PTCP2 riconferma le politiche e gli objettivi già assunti dal precedente PTCP;

Piano Strategico della Provincia di Torino per il territorio interessato dalla direttrice ferroviaria Torino-Lione, redatto dalla Provincia di Torino su indicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel marzo 2009; nel documento sono stati indicati, di concerto con gli enti ed i soggetti locali, interventi tra loro coordinati per persegnire un disegno comune di sviluppo dell'area,

Per la planificazione di settore a livello provinciale:

- Piano Strategico Provinciale per la Sostenibilità (Agenda 21);
- Piani Forestali Territoriali;
- Piano Provinciale delle Attività Estrattive.

Pianificazione urbanistica

Nel SIA sono stati analizzati prevalentemente i Piani Regolatori Comunali (PRGC) dei comuni interessati dalle varianti di progeno (Comuni di: Bussoleno, Caprie, Chiomonte, Giaglione, Susa, Torrazza Piemonte, Venaus, Mompentero).

L'elenco dei comuni interessati dalle varianti di progetto (tracciato, opere, cantieri e siti di deposito) e i corrispondenti PRO vigenti sono riportati nella tabella successiva, insiema con l'indicazione delle destinazioni d'uso:

-1

S &

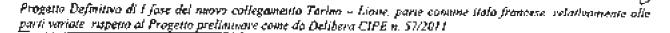
A Color And

COMUNE	Days approvazione PRGC	Deglinacione d'acce	
Витогопо	 DGR a.21-11637 del 22.06.0065 Aggioranto con ventruo parziele e. 2 i variante normativo ana 5 - adozione prelominore con delibera c.c. 33 del 4,11,2010 Aggioranto con vortante poresele e. 3 - variante distributiva pri 1985 (puoto: 1.0.2), 72 de 71.7 materiali e fistiture degli edifiel (perdo: coperatore e comici sollogronda) - adozione espelagingo con delibera c.c. 54 del 4,11,2010 	Byveri încereșțano un'asea giá de pertinencu fereoviaria	
Сертія	 Approvad 1988 - D.C. a.3-6del 13> 1985 Val. PRCC approv. 1991 - D.C n 61 del 1 m/m/4 Van PRGC - D.C. n. 33 del 9/11/04 Varjanez a.f. al PRQC - Applomato con DGR 27 febbraio 2006, n. 19-22/12 Varianez a.f. al PRQC ni perpi dell'art. 17 common 7 della LR 36/7? 	Il seo de disposito insinte en un'erte di cere, erentre l'erre di settico intéresse med a destinazione agricola.	
ி ரண்றன ு	PRGC approvate 11/6/1987 een DGR 144/12/2006 Vas, PRGC approvat 1996 - But, a.16 de122/00/96 Vas, PRGC approvat 1999 - But, a.18 de12/00/98 Vas, PRGC approvat 1999 - But, a.18 de12/00/98 Vas, PRG D C a.12/96 de4 .0/06/96 Vasionat attraktorie di okogometate al PAT approvato esti DGR a.22-6822 de110.09.2007	L'oreu desado all'ilma no di un'area apro- formata e imilifia movinta	
Graghose (Capilere di (Sarsa)	- PRG opperv 1980 - D.C. n. 996 del 107-1718 - PRG (nicrosomulatio - DGR (\$-10-1987 - Var PRG(- DGR 9-5-1994	La polividi interessono un' area agra- focesos e indollerenzoso (Imbozco Clarea). quest esalusi vernante ad uso trasporti picos (cavadono)	
Sues (Imboeco Est TdB; Centisse ed area rentes presso Sues renogorio: Imboeco Est e limboeco Onesi del Turset di Discisormassans)	PRG oppeov. con DiGR (12/30187 del 1/6/80) Ver, generalo D.C. v. 36 del 27/6/94 Variente al l'apparente cre D.C.R. n. 3/3/46961 del 19/6/95 Variente di adeguamento al PAT = D.C.C. s. 61 del 12/01.7004	Capitigns of area teetiles presso Autoposto meadons in no area di puovo impicato per miccellezazione ed abii via reraiario. Imposeo sai del Terrat di Bast al colloca all'accesso del arco appicole e sella victimazio del bast victoriario. Cassino Masserii. Imposeo Paren Indicato Control del Terrat di Intercontessione ricadozo ai arco agricole.	
Tomazea Pismonic	PRG appeav. con D.G.R. n.c67-01851 in data 4 2.1991 Vuele concept registro del dispositi fissosi degli ane. 16 a 6 nispotti vamente della Legge 17.2 1992 il. 379 e della Legge Regionato 9.2.1996 e. 18 Vaniunte strutturate PRGC - 0008-07.14 2011	Area depiases ed amoral producese, logistiche e di servizio alla produzione, ill zone soggene e recupere ambicosale	
Ven aus	PRG (merconium)e - OGR 13 10,87	grupi etalmivamente ad eso trasporalmente (envidoras)	
Montpanicio	- approvince della Regione con D.O.R. nº 125 1612 del 27.10.81 e successiva vociente.	ents esclusivemente ad up unsportitible (caridato)	

2.), \$.\$;\$ŢŖMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE AMBIENTALI

Le arce interessate dal progetto tientrano nel territorio alpino. I macrovincoli territoriali/ambientali che interessano l'arca di studio coinvolta dalla realizzazione delle varianti che caratter:zzano il progetto definitivo sono:

- Arce soggette a vincoli naturalistici e in particolare: Siti di Interesse Comunitario (SIC) e di Protezione Speciale (ZPS); Riserve Naturali istimite dalla Regione Piemonte (LR 19/2009 "Testo Unico sulla tutela delle arce naturali e della biodiversità"):
 - d'apera non intercelta direttamente aree sottoposte a vincolo naturalistico; si seguala la vicinanza del cantigle di Clarca con il SIC ITI I 10027 "Boscaglio di Tasso di Giaglione";
 - o il cantiere dell'Imbocco Est del Tunnel di Base, secondo le indicazioni dei Progetto, sorgera ad una distanza minima di 90 m dal SIC IT il 10030 "Onsi xerotermiche della Val di Susa Orndo di Chianocco e Foresto", mentre in fase di escreizio la distanza sarà di 50 m; in considerazione della vicinanza con il sito è della prevista installazione di pannelli fotovoltaici sulla copertura della galleria attificiale, il Proponente ha aggiornato lo Studio di Incidenza per il SIC redatto in fase di progettozione preluminare.
- Arec soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267 del 3W12/1925 e L.R. 45/89 e del Piano Stralejo per l'Assetto Idrogeologico del bacino del fiumo Po:
 - o le contrali di ventilazione della Maddatora e di Clarea interferiscono con arec mondabili.
- Siti soggetti a vincoli archeologici ai sensi dell'Art. 5 1 364/1999 e del D.M. del 8/3/1988 e D.M. 4/1/1988 (ex. L. 1089/1939);



 nessun area settoposta a vincolo archeologico è interferita dall'opera in progetto; il cantiere di Maddalena sorgerà nei pressi del sito archeologico della Maddalena.

Il cavidotto non presenta interferenze con aree vincolate e il tracciato interessa per lo più, inoltre, aree di pertinonza stradale.

2.1.6.VINCOLI AI SENSI DEL D.ŁGS. 42/2004 E S.M.I.

Secondo le definizioni date nel D.Lgs. 42/2004 e a.m.i. sono aree sottoposte a vincolo paesaggisticoambientale ai sensi degli arti. 136 o 142, commo I), lett. e) "i fiunti, i correnti, i carsi d'acqua f...] per una
fisicia di 150 matri ciasciara"; lett g)"i territori coperti da foreste e da boschi [...]". Il sito di deposito di
Torrazza Piemonte, pur non intercettando aree sottoposte a vincolo, è molto vicino all'Area Protetta Po e
Collina Torinese ed alla Riscava Naturale dell'Isolotto del Ritano in esso inclusa, ai sensi del D.Lgs.
42/2004 art. 142, comma I.

La tabella sotto riportata classume il vincoli insistenti sull'area di studio, con riferimento in particolare al tracciato (all'aperto e in sottemaneo) e alle erse di cantiere e di deposito.

Tipalogio di vipcale	Trette sili sperto e io gallerip	Caroficeà e stel di depostro
Vijecoti mai terminoloj	L'optre non intercette direttemente nece scoloposte à viaculo metre l'efica	Le prec di expriere nella plana di Suza non Igrarentano vincoli maturalistico. Il combre di Clares pergeri se peresimita del SIC 171110027 Botcaglio di Tamo di Guardene. Il combre di Maddalena son interférime con miscoli naturalistica. I stil di deposito son interretano suce pomposite a vincoli naturalistica. Si raleva la presenza mello presenza di Aras Protena Po e Collina Torintza ed alla Reserva Naturale dell'instato del Rusero.
Vincole Idrogeologico	L'embocco est del TdB intercent di Bouits du un'ores scenapopes a vincolo idrogoologico. Il traccisto intercessa aree sull'appare a viacolo idrogoologico lungo il Turnet de laterconseggione. Nel son metro ell'apparo la large altravorio la fisco A, la q C del 1/A1 fe loc. Poresco dei pressi delle stazione di Bassoltano intercetta un'asso classificano canne mondebite (PAT).	Lo area di camiere dell'imbooco on del Talli è Imbocco ca a puese del Talli insercasiono il limite di un' lista sottoperata a vencolo larageologico. L'area di camiere Imbocco Esi del Talli è limitrofi alla fasca C del PAI. L'area di camiere Imbocco Esi del Talli impriro in la fasca C del PAI. L'area di camiere imbocco Esi del Talli intercento le fasce C e B del PAI. Interes di camiere imbocco Esi del Talli intercento le fasce C e B del PAI. Interes di camiere imbocco di Moddologio: l'intere superficie di camiere al nova la troi area polluposta a vincole ettografico. Il suo di dependo di Capare, pre escordo procento ella Recco C della Daria, merita entre dell'interno delle fasce figurali o di altri dissesta area indicani del PAI. Esto ticode rustavia si area Antioposto a vincolo ldregeologico. L'area di canticre del deposito interesta areaso le fasce A, O e C del PAI, nonché milica soccapio a vincolo idrogeologico. Il seo di Torrecca Pierroonte, par essendo prosamo ad antipro di spendazione a percologica areata procatore dell'interno delle face l'area (teo) canagrafoni dal PAI, non risulta readore nill'interno delle face l'area (teo) canagrafoni dal PAI, non risulta readore nill'interno delle face l'area (teo) principi dispenti areatore.
Vinecii Bresigguetes	Il autoro (mediato intercesto sia sel quajo che va dell'imbocco era del TdB fina all'imbocco comet del TdB, sia lungo il trato essenti di andicippi in del vindoro mila Dora, la fescia fiuvigia della Dora Riperia. Tale fasole e gal minalmante locarettura, in quest'admina trato, dall'amate vindotte della saca aranco Tocino Modane e della SS24. L'imbocco esi del TdB e l'imbacco usi del TdB, noncettà penti Dora est o Dora avest intervessano acce ricoptite da baseba.	L'inté industriale di Susa Autoporto enteressa la faccia ferriste della Dura Riparia di Soc. Traduccivi. U camiere frabucco cos de l'Idia e il conserte Imbocco egi del Tof infloressano arec ricoperte da baschi. U cantacre all Clarga intercetta la fascia di napetto dei corsi d'access è i territari ricoperti da baschi. Il cantacre di Maddalessa intercena la fascia di rispetto dei corsi d'acqua e i serranali manpeni di boschi. L'area di cantace di Maddalessa intercena la fascia di rispetto dei corsi d'acqua e i serranali mano di deposito di Coprier intercetto il terranati ploperti de baschi. L'area di cantace di edeocito di Torracca Piernone non suscessate area sottoposte a vinculto Si nileva la pressenza molto prossuma oll'Area Pressita Po e Collera Terinose ed alla Riserra Patentici dell'isolotto del Rusano in esso inclustati sansi del D.Lgs. 42/2004 pp. 142, compa il.
Vincale ercheologica	Parteus sustin monde in stea sacrapasta a vancole archeologica	Nocemberta de cartiere rizade se mes sompesta a viscolo archeologico. Il cantiere di Maddalera sorgerà nes pressi dell'ano archeologico della Moddalena

Simmer del vinendo proposar

4

115

P Vs

Ang

TOP

Z,

13

2.2. QUADRO PROGRAMMATICO - AUTOPORTO

L'area individuata per la localizzazione dell'autoporto si trava nel Comune di San Didere, in sinistra orografica del Fiume Dora Riparia, compresa fra l'Autostrada A32 e la Strada Siatale n. 25 del Moncenisio. La presenza di un autoporto rizulta fondamentale per la necessità, in caso di eventi eccezionali come forti nevicate, incidenti all'interno del traforo del Frejus, ecc., di eviture code di mezzi pesanti che potrebbero bioccare la funzionalità autostradale, deviandoli in un'apposita area di sosta temporanea, in attesa che vengano ristabilite le condizioni ordinario per il traffico.

Nell'ambito del Quadro di Riferimento Programmotico il Proponante analizza i vari livelli di pianificazione:

- la pranificazione regionale:
 - o | il PTR (Piano Territoriale Regionale);
 - o il PPR (Piano Pacsaggistico Regionale);
- la pianificazione provinciale.
 - o il secondo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP2),
- la pianificazione locale:
 - o Fiano Regolatore Generale del Comune di San Didero, Brozolo e Borgone di Susa;
- Pranificazione di Settore:
 - Piano Regionale dei Ttaspotti;
 - Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Regione Piemome;
 - o Progetto di Piano stratcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI).

Dall'analisi condotta emerge una sosianziale congruenza del progetto i spetto al complesso degli strumenti a livello locale e soviaordinato.

Ha înoltre provveduto alia vecifica dei vincoli ambientali, storici ed archeologici che risultano essere:

- Vincolo pacsaggistico-ambientale ai seasi dell'art.142 D Lgs. 42/2004 e s.m.i.:
 - tett. c) "i fiunti, i torrenti, i corsi d'acqua [...] per una fascia di 150 metri classioni", approvoto con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde a piedi degli orgini per una fascia di 150 metri ciascuna (fiune Doro Riparia);
 - o lett g)"i territori coperti da foreste e da baschi ancorché percorsi o dannoggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dull'articolo 2, commi 2 a 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 237.

La viabilità e l'autoporto interferiscone con i vincoli sopra citati.

Limitate porzioni marginali del progetto ricadono su aree bescale secondo la definizione del D.Lgs 227/2001 e L.R. 45/89, fulciate ai sersi dell'art. 142 "comma 1, lettera g" del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. Secondo l'art.19 della L.R. 4/2009 la trasformazione del bosco in altra destinazione d'uso comporta la richiesta di autorizzazione ai sensi dell'articolo 146 del D.Lgs. 42/2004 ed s.m.i. e della L.R. 9 agosto 1989, n. 45. Inolure il comma 4 stabilisce che sono a carico cel destinatario dell'amorizzazione la compensazione della superficie forestale trasformata e la mitigazione degli impetti sul paesaggio. Per i boschi gravati da vincolo icrogeologico, la compensazione assolve anche alle finalità previste dall'articolo 9 della L.R. 45/1985 e comprende auche gli oneri dovati a tale titolo.

In funzione di questi vincoli il Proponente ha predisposto una "Relazione spectalistica" ai sensi della L.R. n. 4/2009 ed smi (c D. Lgs 227/2001) e della L.R. 45/1989 e s.m.i..

Vincolo idrogeologico ai sensi del RD 3267/1923.

La presenza di vincolo idrogeologico sulle superfici su cui andrà ad insistera il progetto ha imposto la redazione di una "Relazione specialistica", si sensi della L.R. 09/08/1989 n. 45;

 Vincolo paesaggistico ambientale en art. 136 D. Lgs. 42/2004 e s.m.i. "Altura su cui sorgono ruderi del Castel San Giorgio".

Data la presenza di aree soggette a vincolo paesaggistico, il Proponente ha presentato una "Relazione Paesaggistica":

- Vincolo archeologico ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. per il Sito Maometto. Il
 progetto non interferisce con esso. Il Proponente ha corredato il progetto definitivo di una
 "Relazione Archeologica preliminare", ai sensi dell'art. 95 del D.Lgs 163/2006.
- Il progetto si localizza nel fondovalle fortemente infrastruturato della Valle di Susa, a più di 3 km di distonza dai Sui Nanua 2000 e in ambiti che non presentano similimdini con gli habitat in essi tutelati; In questa fase di progettazione non è stato necessario sottoporce il progetto a Valutazione di tucidenza Beologica ai sensi del DPR 357/97 e s.m.i..

2.3. QUADRO PROGRAMMATICO ~ PISTA DI GUIDA SICURA AVIGLIANA

L'area di intervento sorge nella pianura caratterizzante il fondovalle della bassa Valle di Susa, quasi al suo sbocco verso Torino. Risulta separata dal comidolo naturalistico, rappresentato del corso d'acqua della Dora Riparia, dall'autostrada che ne costitusce il margine sud. Non risulta quindi alcuna interferenza con la fascia boscata ripariale della Dora Riparia.

Il sito individuato ricade nella zona urbanistica "Olire Dora", ambito normalivo E1, con destinazione d'uso agricolo forestale e un vincolo a verde pubblico, del Piano Regolatore Generale del Comune di Avigliana (approvato con D.G.R. n. 5-22506 del 22/09/1997 e D.G.R. m 18-495 del 18/07/2005).

Il sito in esame si trova in Fascia B del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), ovvero in una zona di esondazione costituita dalla porzione di territorio interessata da inondazione al verificarsi della piena di riferimento (T.R. 200 anni).

L'area risulta parzialmente sonoposta a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 punto c) del D.lgs. 42/2004 e s.m.i.: "i flumi, f totrenti, i corsi d'acque iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed unpianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna".

Il parco naturale dei Laghi di Avigliana (istimito con J.R. n. 46 del 16/05/1980), SIC/ZPS FT 11/0007 "Laghi di Avigliana", è posto 1300 m circa a Sud del sito in progetto.

L'arca a Sud dell'Autostrada A32 Torino-Bardonecchia ricado parzialmente nella Zona Naturale di Salvaguardia della Dota Riparia sonza interessare il sito un esame. Per le "Zone Naturali di Salvaguardia", definite dalla L.R. 19/09 e s.m.i., la normativa vigente dispone generali indirizzi di tutela senza prevede voccili o divieti espliciti.

La certa della vegetazione individua correttamente l'area come "Coltivo abbandonato" (fonte WMS Regione Piemonte - 2013).

Non risultano nell'area in progetto, o nelle vicinanze, vincoli archeologici ai sensi dell'art. 10 del D'Egs. 42/2004 e s.m.i. (ex. L.1089/39).

2.4.QUADRO PROGRAMMATICO-SVINCOLO DI CHIOMONTE

Il progetto dello svincolo non interessa direttamente SIC né ZPS, e ricade all'interno del Corridoio internazione del Collagamento Torino-Lione

Nell'ambito del Quadro di Riferimento Programmatico il Proponente anolizza diversi livelli di pianificazione:

- la pianificazione provinciale:
 - II PTCP, per il quale il progetto ricade in un'area boscata,
 - sussiste il vincolo paesaggistico ambientale ai sensi del D.Lgs. 42/2004 in prossimità della Dora-Riporia;
- la pipnificazione regionale:
 - o il PTR (Piano Territoriale Regionale);
 - o il PPR (Piano Pacsaggistico Regionale), per il quale il progetto ricade in un'area caratterizzata da versanti terrazzati in cui sono presenti sistemi insediativi sparsi di natura produttiva, nonché è presente il fattore storico-culturale costituito dalla Direttnee romana; l'ambito è inottre classificato come territorio a prevalente copertura boscata.
- la pianificazione comunate.
 - o il PRG del Comune di Chiomonte, da cui emerge che non viene direttamente interferita l'Area di protezione archeologica della Maddalena e che la soluzione di progetto interferisce con ambin a pericolosità geomorfologica di Classe III indifferenziata, di Classe IIIa2 e di Classe IIIa3;
 - il PRG del Comune di Giaglione;
- la pianificazione di senore;
 - il Piano Regionale dei Trasporti;
 - il Piano di Tutela delle Acque della Regione Piemonte;
 - il Progetto di Piano Strelcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI).

Ha innitre provveduto alla verifica dei vincoli ambientali, storici ed preheologici che risultano essere:

- vincolo paesaggistico-ambientale ai sensi dell'art.142 D.L.gs. 42/2064 e s.m.i.;
 - punto c) I frami, i torrenti, i corsi d'acqua [...] per una fascia di 150 metri ciastuna;
 - punto g) i territori coperti da foreste e da boschi [...];
- vincolo paesaggistico ambientale ai sensi dell'art. 136 D. Lgs. 42/2004 e s.m.:., in particolare per la Zona in località Ramat, nella porzione settentmonale del territorio di Chiamonte;

/5 %

An

400

ST ST

15

- vincolo idrogeologico ai sensi del RD 3267/1923;
- vincolo archeologico al sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. per il Sito Maddalena, con cui il traccioto in esame non interferisce;
- la presenza del sito SIC [T1]10027 Boscaglia di Tasso di Giaglione a circa 2,5 km a nord dell'area di intervento:
- la presenza del resti delle Barricata del Clarca (o di Giaglione) a circa 300 m a nord-est del progetto,
 cpera d'importanza strategica fin dal trettato di Utrecht del 1713.

Progetto Definitivo di I fate del nuevo collegamento Torino - Ligne parte comune tialo francese, relativomente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011

3. **QUADRO DERIFERIMENTO PROGETTUALE**

3.1. QUADRO PROGETTUALE - PROGETTO DEFINITIVO

Le varianti connesse alla fase I nella piana di Susa e Bussoleno riguardano:

- Il tracclate: la richiesta di spostamento ad esi (circa 72 m) dei binario pari della NLTL in corrispondenza della Cascina Vazone, che si trova accanto all'imbocco, permette di evitare l'interferenza delle opere ferroviarie con la cascina Vazone, come richiesta dalla Commissioce VIA e nella prescrizione CIPE n. 14, ma comporta alcune conseguenza sia sul macciato (un lieve spostamento verso est dell'oltimo tratto del TdB dal km 56+239,33 all'uscita all'aperto nella piana di Susa, circa 5 km di galleria) che sulle opere ed aree previste nel Progetto Definitivo (una leggera rotazione di tutto il tracciato nella Piana di Susa attorno al Ponte Dora: il Ponta Dora è infatti un punto obbligato dettato dalla morfologia dei luoghi e dall'idraulica della Dora);
- area tecnica e viabilità connesso: seguendo la richiesta dell'OT, si è ridefinita l'occupazione della zona necessaria all'Area Tecnica, rimunciando al triangolo posto a sud-ovest compreso tra i binari ferrovian. la A32 e la SP24. Quest'area sarà occupata temporaneamente solo duranta la face di cantiere e poi restituita al comune di Susa proprietario dell'area. Ciò ha comportato il ridisegno della distribuzione dei fabbricati alla testala lato Susa dell'Area Tecnica, con lo spostamento verso nord, oltre il fascio binari ed accanto alla SSE, del fabbricato uffici ed all'accorpamento entro il fabbricato uffici del Posto di Movimento. Tale accorpamento ha permesso di riditme l'uso del suolo, come richiesto dall'Osservatorio e dal sindaco di Susa;
- ponte sulla Dora: m fase di progettazione definitiva, sebbene siano state eseguite due rototraslazioni del tracciato ferroviatio (la prima su richiesta del CIPE per non interferire con la cascana Vazone, la seconda su richiesta del comune di Susa per non interferire con le particelle 316 e 276), lo achema geometrico previsto per il ponte somanzialmente non è risultato variato;
- cavidotto 132 kV: durante la fase di progettazione definitiva è stata studiata un'alternativa di tracciato rispetto a quello del preliminare, che si sviluppova all'uscita dalla centrole di Vonaus alla i sinistra della vasca di raccolta delle acque, per poi proseguire in fregio alla sponda destra delle Cenischia fino a raccordarsi con il rescriato di base all'uscita dell'abitato di Mompantero. A seguito di tale ipotesi è stata sviluppata un'altra soluzione, che segue per grao parte del tracciato il percorso della SP210 e che si sviluppa quindi, ad eccezione dell'ultimo tratto, in destra idrografica dei Cenischia, consentendo di limitare maggiormente l'impatto sul territorio, con particolare riferimento alle abitazioni presenti;
- * interconnessione: l'uscita all'aperto del TdI avviene in rilevate, tra i due binari della linea storica Torino-Modano. Il binario pari dell'interconnessione attraversa in seguito la Dora in adiacenza al binario pari della linea storica Torino-Modane, mentre il binario dispari ha un'interferenza con il binario dispari della linea storica Torino-Modane proprio la corrispondenza dell'artuale ponte in muratura sulla Dora. Per risolvere l'interferenza si è previsto un limitato spostamento dei binario dispari dell'interconnessione. Questo innesto soviene in conispondenza del nuovo punte sulla Dora, mentre l'autuale ponte ad archi in muratura del binario dispari della linea storica deve essere demolito per permettere la costruzione dei nuovi ponti dell'interconnessione. Nel tratto compreso tra la Dora Riparia e la stazione di Buesolene, i binari dell'interconnessione si affianciano al binario pari della linea storica Torino-Modane. Poco prima della radice ovest della stazione di Buesoleno il binario pari della linea storica Torino-Modane si innesta anch'esso sull'interconnessione (BF) previo un limitatissimo spostamento del binario;
- * poeti di ettraversamento della Dora a Bassoleno; a seguito dell'introduzione dell'interconnessione, che attraversa la Dora a sud-ovest di Bussoleno, si è resa necessaria la progettazione di due nuovi ponti al fine di ospitare i bineri doffa nuova linea e dell'attuale linea storica;
 - o ponte Dora Ovest, in affinicamento all'esistente ponte in muratira del binario dispati della LS. A seguito delle necessarie verifiche sull'inesistenza di vincoli o interessa culturale, si prevede che quest'ultimo venga demolito, in quanto interferente con il tracciato di progetto del binario pati dell'interconnessione con la NLTL;

o ponte in struttura metallica a campata unica, denominato Ponte Dora Est, in sostituzione del ponte in mutatura esistente.

W.

T.

- rispetto al progetto preliminare, sono intervenute delle modifiche alle centrali di ventilazione e ai piazzali esterni di Clarca e Maddalena;
- cantieri: rispetto ell'impostazione del progetto preliminare, i cantieri hanno subito una modifica sostanziale:
- viebilità: a seguito della scelta del progetto della Stazione Internazionale, è stato possibile completare il quadro della viabilità. In particolare SITAF ha proposto alcune modifiche alla parte di sua competenza, che senza stravolgere la concezione complessiva sono più aderenti alle esigenze specifiche dell'esercizio autostradale. La proposta SITAF si propone di razionalizzare ulleriormente i collegamenti tra la viabilità autostradale e quella ordinaria (SS24 e SS25) e da/verso la sede SITAF a della Polizia Stradale. Sono previsti i seguenti collegamenti che, pur con differente configurazione geometrica, mantengono le attuali possibilità:
 - A32-direzione Bardonecchia, viabilità ordinaria (SS24 e SS25), nuova Stazione Internazionale di Susa, sede SITAF / Caserna Polizia Stradale
 - A32-direzione Torino, viabilità ordinaria (\$\$24 e \$\$25) nuova Stazione Internazionale di Susa, sede SITAF/caserma Polizia Stradale
 - Viabilità ordinaria (SS 24 ed SS 25) nuova Stazione Internazionale di Susa, A32-direzione Bardonecchia, A32 direzione Torino, sede SITAF/caserma Polizia Stradale
 - Offici SITAF / Caserma Polizia Stradale, Viabilità ordinaria, A32-direz-Bardenecchia, A32-direzione Torino.
- le varianti commesse alle modalità di gestione, teasporto e siti di deposito del marino: in
 particolare, nel progetto definitivo sono stati abbandonati i siti di deposito definiti nel PP2 (ossia la
 Carrière du Paradis e Cantalupo), che sono stati sostituiti con due nuovi siti di deposito ubicati nei
 comuni di Caprie e Torrazza Piemonte.

Le varianti relative a opere specifiche:

- nuovo svincolo di Chiomente culta A32: il "nuovo Svincolo di Chiomonte sulla A32", ubicato
 nell'area dalla Maddelena, nel comune di Chiomonto, allo shocco Valtone Tiraculo-Rio Clarea, sul
 versante orografico sinistro della Dora, prima del tratto inciso delle "Gorge di Susa" è un'opera,
 funzionate alla fase di costruzione, e riculterà accessibile per l'utenza autostradale al termine dei
 lavori. Il progetto e l'analisi ambientale di tale opera, di competenza del gestore della A32, sono stati
 inscriti nell'ambito della progettazione definitiva e nell'ambito del SIA del proponente LTF.
- la Stazione internazionale di Susa: posta all'intersezione della Linea Storica (linea a binarlo unico fra Susa e Bussoleno) e della Nuova Linea Torino Lione, comprende due sistemi di stazione integrati, uno a livello locale a servizio della Linea Storica, ed uno a livello internazionale a servizio della Nuova Linea Torino Lione Si tratta di un complesso edificato omologo nella funzionalità alla stazione di Saini Jean de Manrienne, stazione "a ponte" concepita come nodo interniodale e strumento di rilancio turistico dell'intera Valle. Si tratta pertanto di un nodo fra mobilità lenta e veloce, di complessa gestione progettuale che, anche solto il profilo architettonico e paesaggistico, offre un'importante opportunità di valorizzazione territoriale

3.1.1.DESCRIZIONE DELL'OPERA

3.1.1.1. Twinel di base

Il Tunnel di Base (TdB) ha una lunghezza di circa 57,5 km, di cui 12,5 km circa in territorio italiano, ed è costituiro da due gallerie a binario unico realizzate, in funzione delle caratteristiche geomescaniche degli appraessi, con scavo tradizionale tramite asplosivo, con mezzi ineccanici (fiese puntuali o martellone) o con fiesa a piena sezione.

Il tratto del TdB che si snoda dall'area di sicurezza di Clurea, servita dalla discendenta della Maddalena, è caratterizzate da livelletta in discesa verso Suso pari a circa 11,26 per mille, e un ultimo tratto di 415 m pari a 0,82 per mille, fino all'umbocco est (Galleria artificiale) dopo il quale la linea esce all'aperto nella piana di Susa.

3.1.1.2. Imbacco esi del TdB

Le opere all'imbocco lato Italia del Tunnel di Base sono essenzialmente costituite dal purtale di ingresso lato Susa e da un tratto di galletia artificiale per reolizzare i collegamenti in galletia tra i binari Pari e Dispari e tra questi e le Precedonze Viaggiatoti Pari e Dispari della Stazione Internazionale di Susa

L'imbocco della galleria naturale del Tunnel di Base si trova alla pk 61+062 BP mentre il. Portale di Imbocco si trova alla progressiva Pk 61+203. La zona tra l'imbocco della galleria naturale ed il portale viene realizzato in galleria artificiale. La lunghezza della galleria artificiale (metri 141) deriva essenzialmente dalle seguenti motivazioni:

- esigenze di tipo architettonico; ...
- necessità di protezione dal numore della zona della Casa di riposo San Giacomo e della Cascina.
 Vazone, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio della linea;
- filinzioni di protezione in caso di incendio/incidente della zona suddetta.
 - 3.1.1.3 Stazione Internazionale di Suga

L'area in cui sorgerà la stozione consiste in un appezzamento di forma triangolare di circa 170.000 m² collocate in un'area posta tra Susa e Bussoleno, in posizione baricentrica nel contesto della valle di Susa. L'edificio al inserisce in una sorta di grande parco attrezzate per il tempo libero dal quale accedere alta zona naturalistica riqualificata hmgo il fiume.

L'area è una grande zona verde pedonale e ciclabilo per il tempo libero ma che allo stesso tempo permette una facile accessibilità carrabile alta stazione.

L'edificio della stazione si situa in corrispondenza dell'incrocio a due livelli tia la linea storica e la nuova Imea Torino-Lione. La zona è prevalentemente pianeggiante con un lieve districtlo Nord-Sud.

La riorganizzazione dei sistemi di accesso all'area della stazione favorisce una riconsiderazione di tutto il sistema trasportistico disorganizzato circostonte incentivando la rivalutazione urbanistica dell'area.

Il progetto si inscrisco bi un contesto caratterizzato da molteplici tipologie di trasporto interconnesse a livello lecale ed internazionale, quali:

- linea storica Susa Bussoleno;
- NLTL:
- Stazione degli autobus ~ Autobus di linea e Bus della neve;
- parcheggi passeggeri stazioni;
- parcheggi per le attività a servizio del territorio.
 - 3.1.1.4. If ponte Dora 1

Superata la Stazione internazionale di Susa, la linea acavalca la Dora Riparia con un'opera d'arte costituita da due fornici in cemento armato della fuce diascuno di metri 11,50 circa e da un pente ad arco di sviluppo di circa 98 m, con struttura a campata unica ad arco superiore e luce netta pari a 90 m.

3.1.1.5. Sottoposto ferrovierio dell'autostrada A32.

A velle del Ponte Dora I, la linea interseca l'autostrada A32. Al fine di risolvere tale interferenza è necessario realizzare un sottopasso scatolare in c.a. all'interno del quale transita la ferrovia. L'autostrada deve essere rializata in sede di circa I m.

3.1.1.6. L'arev di sicurezza è il fascio binari di servizio di Susa

A valle della Stazione internazionale di Susa e del ponte sulla Dora si trova l'Area di sicurezza di Susa che assolve anche il compito di area di servizio ferroviaria. In quest'area sono previsti, in adiacenza ni binari di corsa, due binari di precedenza tinghi almeno 750 m e, dopo il binario di precedenza dispari, il binario di soccorso, anch'esso di lunghezza 750 m, che ha la funzione di trattamento del treno incendiato, con relative banchine per l'evacuazione dei viaggiatori.

3.1.1.7. Interferenze e interventi sulle infrastruttura viarie e ferroviarie esistenti nella piona.

La realizzazione delle opere della NLTL interessa la Piana di Susa, con attraversamento a cielo aperto di circa 2700 metri tra l'imbucco Est del TdB e l'imbucco ovest del Td1 In questo tratto vongono interferne un discreto numero di infrastrutture viarie e stradali esistenti e precusamente, da nord a sud:

- via Montello, nel tratto dalla scavalco dell'A32 fino all'intersezione con la strada di accesso alla Borgata Ambruno, che rappresenta un collegamento dalla S S.25 a Susa, Urbiano, Mompaniero, con la viabilità locale a S. Giacomo e Borgata Braide;
- linea storica ferroviana Susa Torino, nel tratto intorno al manufanto di sesvelco della Autostrada A
 32:
- Strada Statate 25, interessata dall'interferenza nel tratto compreso tra l'attuale intersezione con il sistema di svincolo della A32 e lo scavalco della stessa;
- Autostrada A32 e relativo sistema di syincolo a servizio dell'abitato di Susa;
- Aŭtoporto di Şuşa;
- Piste per i corsi di "Guida Sigura" della Segletà CONSEPI.
- Stroda Statale 24 , cel tratto in affiancamento all'Autoporto di Susa.

en "In

N.

19³

Viabilità locale a servizio della frazione Traductivi.

L'interferenza non è solo con le opere ferroviarie definitive, ma anche con i cantieri per la realizzazione della Nuova Linea e delle opere connesse, rappresentati da approntamenti ed impianti anche di tipologia industriale con insediamenti permanenti per tutta la durata della costruzione dell'opera e le conseguenti necessità di collegamento tra gli stessi per la movimentazione di mezzi e materiali.

3.1.1.8 Imbocco ovest del tunnel di interconnessione

La zona sil'aperto della piana di Susa termina all'ingresso nel Tunnel di Interconnessione (Tdf) che è predisposto anche per diventare in futuro l'ingresso del Tunnel dell'Orsiera. L'imbocco ovest dell'interconnessione (pk 63+807 BP) è costituito da due gallerie artificiali che si innestano a partire dalle sezioni dei cameroni di inizio scavo in naturale.

3.1.1.9. Tromal di Interconnessione.

Il tuncel à costituito da due gallerie monobinario di interesse variabile in quanto il tracciato della Interconnossione e di conseguenza delle gallerie è in curve di 750 m (galleria disperi) e 792 m (galleria l'ari). L'interesse varia da un minimo di 30 m ad un massimo di 125 m.

Le gallerie sono dotate di Rami di Comunicazione per ragioni di sicurezza, similmente a quelli previsti nell' Tunnel di Base.

Le due gallerie del Tunnel sono collegate tra loro da sei rami di collegamente per la messo in sicurezza dei viaggiatori in caso di incendio in una delle due canne, in analogia a quanto previsto nel Tunnel di Base.

3.1.1.10. Imbacco est del tunnel di Interconnessione

L'Interconnessione sbocca late Dessoleno con due gallerie affiancaté ad una interdistanza di carca 30 m. A fiance della galleria Pari, distante circa 25 metu, si trova l'imbocco della Galleria Tanze apparlenente al BP della LS Torino-Modane.

3.1.1.11. Innesto a Bussolena

All'uscita del tunnel, i binari di interconnessione auraversano parte della piana di Bassoleno, scavalcando la SP24 e la Dora Riparia.

3.1.1.12. Fonte Dora Ovest

A seguito dell'introduzione dell'interconnessione che attraversa la Dora a sud-ovest di Bussoleno, si è resa necessaria la progettazione di due nuovi ponti al fine di ospitare i binari della nuova linea e dell'attuale linea storica, denominati rispettivamente ponte Dora Ovest e ponte Dora Est.

Il muovo ponte Dora Ovest è realizzato sulla Dora in offiancamento all'esistente ponts in muratura del binario dispari della LS. È destinato ad accogliste il BD deviato della LS ed il BD dell'interconnessione.

3.1.1.13. Ponte Dora Est.

Il tracciato del BP dell'Interconnessione interferisse con l'attuale BD della Linea Storica proprio in correspondenza dell'attuale ponte ferroviario in muratura sulla Dora realizzato nell'800. Per tale ragione, previa verifica positiva con la Soprintendenza ai Beni Culturali ed Architettonici, si è previsto la demolizione dell'attuale ponte, da eseguirsi naturalmente dopo avere realizzato il ponte Dora Ovest ed aver messo in escretzio la deviazione del BD della LS.

Il nuovo ponte consente anche di aumentare in modo significativo la luce di deflusso della Dora.

Nel rilevato in affiancamento, tra l'attuate BP della LS e i binari di Interconnessione è prevista una strada in finucea che, partendo dal nuovo sottopasso porta ad un ulteriore sottopasso, sotto il solo binario Pari dell'Interconnessione, e di qui si collega al ponte Dora Est per poi servire, come prima detto, il piazzale di imbocco dell'Interconnessione.

Il quovo corpo ferroviario si ricollega a quallo della stazione di Bussoleno all'altezza della Sottostazione Elettrica. Di qui in poi le opere civili riguardano solo interventi legati all'impiantistica ferroviaria quali cavidotti e basamenti per pali.

3.1.1.14. Opere accessorie e complementari ferroviarie.

Al fine di permettere la realizzazione delle opere in progetto ricadenti in territorio italiano saranno necessari i seguenti cantieri:

- Cantiere "Timesto Bussoleno",
- Cantiere "Imbocco Est Tumel di Interconvessione";
- Cantiere "Imbocco Ovest Tunnel di Interconnessione";
- Cantiere "Imbacco Est Turnel di Base";
- Cantiere "Clarea";
- Cantiere "Maddalena".

Area industriale di supporto alle attività dei cuntieri di costruzione:

Area industriale "Susa Autoporto",

Per evidenti ragioni di carattere logistico e organizzativo, i cantieri saranno posti agli imbocchi delle gallerie e in siti dove saranno da eseguire opere aignificative (es. siti di sictarezza, o intercolmessioni, dove si devono costruire gallerie artificiali, zone ove si stoccherà e/o si tratterà il materiale scavato, ecc.), tuttavia, attenendosi alle linee guida evidenziate nella Carto Architettonica, si mirerà a localizzare il più possibile i tantieri e i depositi di marino in arce già compromesse, intercluse o già occupate da attività trasportistiche, cercando nel contempo di minimizzare le necessità di trasporto, e quindi l'impatto sulla rete di trasporto locale. La presente attività di progettozione si è basata anche sul proposito di realizzore cantiem "verdi", rispettosi dell'ambiente e del territorio, a "chilometri zero": l'intento progettuale è stato quello di ridurre il più possibile la quantità di risorse disperse e di pianificare un recupero di tali risorse, sia in fase di allestimento che di autività del cantiere.

Per la parte di smarino che non sarà possibile riutilizzare è stata preventivamente condotta un'indagine nell'ambito dei "piani cave" previnciali e regionali, studiando le possibilità di ulteriore riutilizzo o di collocazione in siti individuati tenuto conto delle caratteristiche del materiale, delle caratteristiche dei siti e della distanza dai luoghi di produzione.

3.2. QUADRO PROGETTUALE - AUTOPORTO

La necessità della delivealizzazione dell'autoporto nasce dall'interferenza del progetto del collegamento ferroviario Torino-Lione con l'attuale autoporto di Susa, sito nell'area interclusa tra la A32 e la SS24, nella petiferia di Susa, prima che l'autostrada si immetta nella galleria Mompantero.

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

La scella dei siti localizzativi per realizzare il nuovo amoporto m sostituzione di quello di Susa, lin dovuto tenere in considerazione le esigenze fonzionati proprie della upologia di opera.

Sono state considerate le seguenti alternative:

- Chiamorros soluzione che comporta maggiori interferenza sulla viabilità locale a causa delle due rotatorio da realizzare e della riqualificazione di un tratto di bretella che la collega. Il cronoprogramma delle attività prevede una durata complessiva dei lavori minore per l'assenza di opere d'arre. Per le stesse ragioni il costo complessivo risulta minore.
- Alternativa San Didero: il sito individuato è adiacente alla carreggiata autostradale e occupa una superficia pianaggiante di 68.000 mq a cavallo dei Comuni S. Didero e Bruzolo, sulla quale insistono dei fabbricati privati in avanzato stato di degrado e fatiscenza, destinati alla demolizione. Il collegamento alla viabilità esistente avviene sia dalla citata A32 sia dalla SS25 del Moncenisio attraverso la realizzazione di una intersezione a totatoria. Attanlmente l'area è accessibile dalla S.S. 25 "del Moncenisio" attraverso un piazzale compreso tra la statale attesta e di canale di restituzione NIE, quindi un ponte carrabile di m. 8.00 oltropassa il canale industriale e consente l'accesso all'area a piano campagna. L'autoperto a S. Didero produce una maggiore interferenza con la "A32" in quanto è necessario realizzare lo rampe in accostamento all'asse autostradale; inoltre il varo degli impalenti del ponti strallati necessita della chiusura autostradale che sara concordato con l'Ente Gestore. L'autoporto S. Didero presenta opere d'arte di una certa rilevanza (2 ponti strallati) oltre ad intervecti di adeguamento degli attraversamenti idraulici esistenti, a causa delle neove anmos di

La reluzione migliore dal punta di vista degli impatti sull'assetto geomerfologico, idrogeologico e ambientale, e che presenta un miglior compromesso tra costi e tempi di realizzazione, funzionalità e alcorezza di escretzio i risultata l'alternativa San Didero.

3.2.1. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'accessibilità, al nuovo piazzate Autoporto, dalla rete autostradale è garantita sia in direzione Torino sia Bardonecchia arraverso la realizzazione di corsie specializzate di accelerazione/decelerazione. Relativamente all'accessibilità dell'autoporto dalla S.S. 25 del "Moncenisio" questa è garantita dalla realizzazione di una rotatogia.

Area Autoporto e fabbrican di servizio:

Il progetto dell'autoporto di San Dideto prevede l'inscrimento, all'inforno dell'area individuata, q

Stallt per lo stazionamento dei mezzi pesanti;

inisio 627 2 S.S. Zione

m 2 / L

- Truck Station con stalli dotati di servizi elettrici;
- Edificio nuovo Posto Controllo Centralizzato;
- Area Carburanti con Edificio Ristoro.

3.2.2.COLLETTAMENTO-SMALTIMENTO DELLE ACQUE DI PIATTAFORMA

Il sistema di drenaggio è stato progettato per smaltire i contributi meteorici prodotti dalla piattaforma autostradale e del piazzale, in occasione di eventi di pioggia di durata inferiore all'ora per tempo di ritorno parl a 25 anni. Si è inoltre dimensionato l'impianto di trattamento por i volumi di prima pioggia prodotti da totte le superfici pavimentate.

3.3.QUADRO PROGETTUALE - PISTA DI GUIDA SICURA AVIGLIANA

Il Centro di Guida Sieura di Suaa (TO), gestito da Consepi S.p.A., è momentaneamente localizzato presso. l'Autoporto di Suso. La struttura si compone di:

- Pista di Guida Sicura,
- Centro Servizi (uffici, aule, sale convegni, ristorante, servizi igienici e docce,...)
- Aree di stazionamento per mezzi posanti e non in transito sulla A32.

La realizzazione delle opere in aggetto, e in particolare della Stazione Internazionale, del sottopasso della A32 e dell'Area Tecnica e di Sicurezza viene ad interferire con le attuali opere autostradali, con l'Autoporto e, in particolare con il Centro di Guida Sicura che necessita pertanto di espere rilocalizzato.

Dalle risultanze dello studio preliminare, in cui sono state evidenziate le alternative di tilocalizzazione possibili sotto i vari profili funzionali e paesaggistici, il Proponente propone l'ipotesi della tilocalizzazione della pista di guida sicura nel Comune di Avigliana (TO) in un'area pianeggiante di circa 73'000 mq attualmente in stato di abbandono, adiacente alla carreggiata autostradale in prossimità del casello autostradale.

Il Centro di Guida Sicura in progeno replica dal punto di vista tecnologico l'impianto esistente a Susa (TO) da rilocalizzare. In particolare l'impianto in progetto è costituito da:

- moduli tecnologici destinati allo svolgimento delle prove pratiche di guida sicura;
- edificio destinato a Centro Servizi,
- parcheggi,
- viabilità di accesso.

3 3.1 SOLUZIONI ALTERNATIVE TECNOLOGICO E LOCALIZZATIVE

Alternative tecnologiche

* Autodromo/Motodromo

L'adozione di una tecnologia finalizzata alle competizioni sportive può semplificare gli aspetti realizzativi grazie alla ridottissima necessità di sotto-servizi rispetto al progetto proposto. Dal punto di viata degli impatti ambientali in fase di cantiere si riescono ad evitare alcuna opere di scavo riduccado l'utilizzo di mezzi d'opera e la movimentazione dei materiati di risulta; tuttavia nel computo complessivo delle azioni di sbancamento e scavo necessarie per la realizzazione del tracciato e degli edifici di servizio (uffici, aula, rimesse,...) tale riduzione può consideratsi trascurabile.

Dal punto di vista degli impani amblentali in fase di esercizio a parità di utilizzo – effettuazione di soli corsi di guida sicura – le uniche differenze si esprimono in un minor impatto energetico legato alla riduzione dei consumi elettrici dovuti sempre ai sottoservizi.

Ipotizzando tale alternativa aumenterebbero in maniera significativa gli impatti sulle componenti rumore ed emissioni qualora si optasse per l'uso finalizzato alle competizioni che richiede l'uso dei veicoli in condizioni di massimo regime.

Realtà simulata

La realizzazione di un "centro di simulazione" non necessita dei moduli formativi elencati in precedenza a fronte di un ampliamento degli edifici di servizio (le aule devono ospitate i simulatori). Dal puato di vista degli impatti in fase di cantiere la minor occupazione di suolo riduce la necessità di mezzi d'upera e di movimentazione dei materiali di risulta dalle operazione di scavo e spantamento. Dal punto di vista degli impatti in fase di esercizio si annullano le componenti emissioni e cumore dovote alla circolazione dei veicoli e si riducono gli impatti energetici da consumo elettrico. Dal punto di vista della missioni aziendale tale soluzione non è riteriata percorribile in quanto: ad oggi i sistemi di simulazione disponibili sul mercato sono già utilizzati da Consepi S.p.A. solo per alcune specifiche attività di informazione e prevenzione, ma non di formazione.

Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Toritto – Liane, parte comme Italo francese, relativamente alle parti variale rispetto al Progetto preliminare conse da Delibera CIPE n. 57/2011

Per tali motivi, nonostante il minore impatto ambientale, l'ipotesi di realizzare un centro di simulazione in alternativa al "centro di guida sicura" non è ritenuta idones al raggiungimento degli objettivi aziendali.
Alternative localizzative:

Le alternative localizzative sono state eggetto di valutazione in uno studio preliminare che ha effettuato una valutazione di merito tra il sito di Avigliana e un altro sito potenzialmente idoneo nel comune di Susa (TO). Il sito individuato come potenzialmente idoneo nel comune di Susa si trova in prossimità dello svincolo autostradale di Susa Est e in prossimità della frazione "Polveriera" che prende il nome dall'esistenza di una struttura dedicata nel passato a tale attività insistente sul sito in essine, abbandonata e inutilizzata dagli anni 170. Dal punto di vista infrastrutturale il sito si colloca in una zona racchiusa tra la S.S. 25 a Nord, l'Autostrada A32 a Sud e a Ovest. Più a Nord rispetto alla S.S. 25 è presente la linea ferroviaria storica Torino-Bardonecchia il cui andamento ricalca quello delle strutture stradati menzionate (Est-Ovest).

Il sito, denominato "Polveriera" sorge nella pianura caratterizzante il fondovatte, in prossimità del corridoio naturalistico rappresentato dal corso d'acqua Dora Riparla e dalla relative fasce ripariati.

Dal punto di vista naturalistico, nell'area rivestono una certe importanza il corso d'acqua con le sua fasce e il versante Nord della Valle, ova, per particolari condizioni stazionali, si svaluppano specie vegetali tipiche di un ambiente mediterraneo secco (specie xerotermiche). Tale versante è stato tutelato dal punto di vista naturalistico attraverso la costituzione del Sito di Interesse Comunitario – \$IC [T] [10030 Gasi xerotermiche della Val di Susa – Orrido di Chianocco, che comprende al suo interno la riserva naturale dell'Orrido di Foresto. Queste aree protette distano dal sito circa 500 m.

Inoltre il sito interferisce con i seguenti vincoli:

- aree vincolate paesaggisticamente ai sensi dell'art. 142 D.Lgs. 42/2004 e s.m.j. (ex L. 431/1985):
 punto c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle
 disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933,
 n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 menji ciascuna;
- fascia A del Piane di Assetto Idrogeologico del fiume Doro Riparia

L'interferenza con la fascia A del PAI, la necessità di maggiori interventi infrastrumirali per collegare il sito alla viabilità etistente e la maggior vicinanza con un SIC hanno portato e escludere l'ipotesi localizzativa di Susa (TO) a favore di quella di Avigliana (TO).

Alternativa Zero - Ipotesi di non realizzazione del progetto

Il Proponente afferma che la realizzazione e l'esercizio del Centro di Guida Sicura implicano un impatto ambientale poco significativo, sostanzialmente riconductibile a: occupazione di sonto, emissioni in armosfera, ramore.

La manceta realizzazione dell'intervento consegna l'area all'attuale situazione di abbandono e a un potenziale suo ulteriore degrado.

Complessivamente l'ipotasi di non realizzazione del progetto implica elevati avantaggi sociali derivanti dalla mancata effettuazione di importanti azioni rivolte alla componente nomo della mobilità, che rappresenta la principale causa di incidentalità e un mancato vantaggio per l'ambiente in relazione alla formazione alla "auida eco-sostenibile".

3.4. QUADRO PROGETTUALE - SVINÇOLO DI CHIOMONTE

L'ambito territoriale in cui è inscrite l'intervento interessa il settore medie della Valle di Snea, valle alpina piemontese, in provincia di Torino, verso il confine con la Francia, e la parte terminate della Val Clarca, che si aviluppa sul versante sinistro della Dora Riparia, fiume che percorre la valle. La Val Clarca è una valle pensile dell'initata della Val Cenischia a dalla città di Susa, è percorsa dell'omonimo torrente Clarca che ne ha determinato la morfologia, caratterizzata da versanti acoscosi con presenza di elementi peculiori quali i calanchi. L'area d'intervento è delimitata dal terrazzo di Giaglione, formazione che isota l'area dalla valle su cui si sviluppa l'insediamento urbano.

L'esigenza di uno svincolo è legata alla necessità di garantire il collegamento dell'asse autostradale con il camiere per la realizzazione del cumcolo esplorativo de "La Maddalena" e l'accesso di sicurezza, evitando così d'interferire con la viabilità ordinarm.

L'intervento in esame prevede la realizzazione della viabilità di cantiere, che consentirà esclusivamente il collegamento del futuro cantiere per la realizzazione della discenderla ovveto dell'accesso di sicurezza con la viabilità autostradale, in modo da non interferire con la viabilità ordinaria, mentre la Fase Definitiva consentirà l'accesso di servizio alla controle di ventilazione della Maddalena, per interventi di manutenzione o in caso di emergenza ad integrazione della viabilità ordinaria.

1 =

Z,

LOW

12

3.4.1. ANALISI DELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO

Nella scella delle alternative sono state vinculanti le seguenti condizioni el contorno:

- invariabilità del punto di inizio tracciato (imbocco ovest della galleria autostradale);
- necessità di raccordare lo svincolo alla viabilità di cantiere;
- la morfologia del territorio;
- la presenza del cantiere "La Maddalena";
- la tipologia d'impaleato in relazione al miglior inserimento paesaggistico;
- la rapidità delle realizzazione delle nuove strutture;
- la riduzione delle complessità logate alle attività di cautiere.

Nelle fasi progresse di progettazione sono state sviluppate altre alternative tra le quali, attraverso un'analisi multicriteri, è stata solezionata l'opzione aviluppata nel PD; in tutto sono state espionate 4 ipotesi è un'ulteriore ipotesi, intermedia tra l'ipotesi 3 e 4, denominata 4bis richiesta dal Comune di Chiomonte, che ha definitivamente sostituito l'ipotesi 4.

Ad eccezione dell'ipotesi 1, le altre sono state sviluppate in aderenza alla normativa vigente in modo che la conversione da Fase 1 (uso esclusivo del cantiero LFT per il cunicolo esplorativo) a Fase Definitiva sia ottenibile riducendo al minimo le opere di demolizione e di adeguamento.

Tutte le ipotesi considerate prevedono che le rampe in ingresso e uscita si stacchino dal viadotto Clarca.

- * Soluzione 1: Questa ipotesi ha configurazione funzionale alla sola situazione di cantiere Fase 1 poiché non rispecchia i valori minimi richiesti dalla normativa vigente per la realizzazione di opere di viabilità ordinaria, se non a seguito di notevoli opere di adeguamento.
- * Soluzione 2: Questa ipotesi risulta dallo sviluppo e dall'adeguamento dell'ipotesi 1, ed è caratterizzata da elementi che rispondono di requisiti muntoi richieste dalla normativa vigente, senza necessità di opere di adeguamento come nell'ipotesi 1
- Soluțione 3: Questa ipotesi în Fase 1 si sovrappone al tracciato dell'ipotesi 2 relativamente ella rampa d'ingresso sulla A32 e al collegamento con la viabilită di cantiere, mentre si discosta per la rampa di uscita.
- * Soluzione 4bls: L'apotesi 4bis è planimetricamente ubicata tro l'apotesi 3 e l'apotesi 4, di cui rappresente lo sviluppo e l'ottimizzazione; rispetto all'apotesi 4 il tracciato viene trustato a una distanza maggiore dall'ambocco ovest delle galleria Giaglione, permettendo il collegamento con il cantiere per mezzo di una viabilità utilizzabile come accesso al sito della Maddalena.

Nel progetto sono indicate soluzioni paesaggistiche e architettoniche omogenee e congruenti con l'existente, morfologicamente compatibili con quelle esistenti, che preservano la memoria delle forme, e che, al contempo, introducono un maggior approfondimento a livello dello studio dei dettagli.

3.4.2.CANTIBRIZZAZIONE

La zona di posizionamento del cantiere è prevalentemente a Nord del viadotto "Clarea", sul versante orografico destro della Valle Clarea, e in parte minore nell'area a Sud del viadotto (zona di deposito temporaneo dello smarino e del temeno vegetale di scotico). Comemporaneamente sarà pienamente operativo il cantiere del cunicolo esplorativo "La Maddalena".

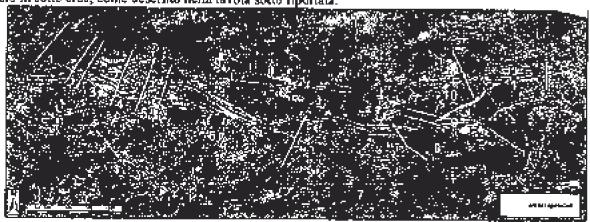
4. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

4 I. QUADRO AMBIENTALE - PROGETTO DEFINITIVO (ANALISI STATO ATTUALE)

Il SIA è incentrato sulle varianti localizzative di progetto, in relazione ai riferimenti dell'intera progettazione,

4.I.I.CONTESTO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO E CARATTERI AMBIENTALI DINSIEME

Le varianti in analisi non sono tra loro territorialmente contigue, pertanto il Proponente ha suddiviso l'area di studio in sotto area, come descritto nella tavola sotto riportata.



BOLG OF SELECTION OF STATE OF											
4*40900	1	<u> </u>	,		•	1	,		+	ч	++
4.4mPME	50 JA	lest⊤ .	щ	9/34	1ela	Mi23	ФЯ	6154 (N) 1804 (N)	19 km 80 5 (3), L10	BOSTO (BOD)	703-SC1/000
ellets octains contin (considers at allowers ser Property confidence	CALLIFORM DESIGNATION APPRILATE DESIGNATION THE	48.	TARTINE TARTINE PARENT TRICKIE PARENT	amort 3 rough	e(111) p(de - principalis) AJS	ANGLINGTON FACIORICATI FACIORICATI REACCIONO REACCIONO REACCIONO ALLANDONIC ALLANDO	OMERCENA CATTRIVE	[72]_ [72]_ HSRONALL + E21]_ HSRONALL + PACA AU(-30][HSD] AU(-30][HSD]		THE PARTY OF THE P	TRACOMPO ALTIMENIO , ELECTO REPUBBLICO
ger (minorath a	61,993 - 4.1,966	HLIES - HLIES -	G1333 G1J36	11,739 43410	CZATA KERNA	ILIO RIN-	11st ;	0.7°00 + 27,180	5.HH 1360	E2013 25077	ант ара

Figura 7 - Ambits operativi della Piana di Sysa.

I comuni interessati da oveat a est sono: Giaglione, Chiomonte, Venaus, Mompantezo, Susa, Mattie, Bussoleno, Caprie, Chiusa San Michele e Forrazza Piemonte; il comune di Rondissone ricade nell'area di studio di Torrazza Piemonte ma non è direttamente interferito dalle opere in progetto, mentre Condove, ricadente nell'area di Caprie, è solo marginalmente interessato da queste.

4.1.2.ANALISI DEI DIVERSI COMPARTI AMBIENTALI - STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

4.1.2.1. Souosuolo e rischio idrogeologico

L'area d'intervento presenta affioramenti riferibili a formazioni rocciose appartenenti alle unità strutturali dell'edificio alpino, in particolare le opera interesseranno i seguenti tre domini strutturali omogenei, distinti dall'andamento della scistosità principale e dall'orientazione delle zone di faglia e dei sistemi di frattura:

- Ambin Venaus;
- Mompantero:
- Orsieta.

Il Preponente propone la caratterizzazione geologico e geo-strutturale della Val Clarea, della Maddalena, del Tuturel di Base, della Piana di Susa, del Tunnel di Interconnessione, della Piana di Bussoleno e dei Siri di deposito di Caprie e Torrazza.

4.1.2.2. Materiale contenste amianto

Il Proponente, sulla base del modello geologico di riferimento che identifica due principali ambiti operativi relativi all'amianto, ha definito due modelità di gastione dello stosso:

scevo del primo trotto del Turnel di Base, a partire dall'imbocco est, per una longhezza di circa 400
m, per le quali gli studi presedenti hauno messo in evidenza come in alcuni compioni di roccio
prelevati in auperficie sono state riconosciute mineralizzazioni contenenti umianto con caratteristiche.

AN

4

X

23 Au

 \bigvee

asbestiformi., in special modo all'interno delle zone di taglio;

per le altre porzioni del tracciato, il modello geologico di riferimento non indica ulteriori settori per i quali sia accertato l'attraversamento di ammassi rocciosi contenenti minerali di amianto, ma prospetta pinutosto una possibilità remota di attraversamento di rocce (calcescisti, micascisti di Clarea o zone di faglia) con intercalazioni di metabasiti o di mineralizzazioni asbestiformi, per le quall una minima aliquota potrebbe essera caratterizzata da tenori in amianto superiori ai limiti di legge.

4.1.2.3. Analisi del rischio di emissione in radioattività nottirole.

Con inferimento specifico alla Valle Susa sono segnalate mineralizzazioni uranifere in letteratura in due area (Gaulgho & Saethi, 2006):

- un settore in prossimità di loc. Molaretto (comune di Venaus) a valle della SS25 del Moncenisio;
- un settore lungo le pendici meridionali del Monte Segueret (in alta Valle Susa), esterno all'area di studio.

Il Proponente ha provvodoto a eseguiro un'apposita campagne nol 2012 per la caretterizzazione radiometrica del campioni prelevati dalle caroto dei sondaggi eseguiti de LTF nol corso degli ultimi anni per la progettazione della NLTL.

4.1.2.4. Analisi del rischio Radon

Il tracciato delle opere in progetto, per la bassa Valle Susa, interceuta le formazioni del Complesso di Ambia, del Complesso di Clarca, della Zona a Scaglie Phy-Venaus, i depositi quatemari della valle Cenischia e le formazioni dell'Unità Plemontese.

Nel corso della campagna di camiterizzazione radiometrica degli ammassi rocciosi interessati dallo scavo del tunnel di base, oltre alla determinazione dell'attività specifica degli isotopi ²³¹U, ²¹²Th e ⁴⁸K, per i campioni analizzati è stato misurato il ratco di esalazione radon (RER).

Le conclusioni del rapporto di monitoraggio sottolineano l'importanza del corretto funzionamento dei sistemi di ventilazione in galleria, poiché in presenza di ventilazione i livelli di concentrazione sono stati rilevati sempre al di sotto dei limiti di legge, mentre in caso di assenza di ventilazione le musure effettuate per la galleria di accesso ulla centrale e lunge la finestra F2 hanno fornito valori di concentrazione rispettivamente superiora a 10000 e 6000 Bq/m². Le misurazione delle radiazioni y non sono risultate direttamente corretabili alla concentrazione di gas radon, la cui sorgente è costiluita dagli ammassi rocciosi. La coincidenza del rilevamento di alte concentrazioni di radon con la presenza di importanti venute d'acque è indice, secondo gli outori del rapporto, di una corretazione tra i meccanismi di trasporto del gas e la circolazione idrica sotterranea associata alle discontinuità degli ammassi rocciosi.

4.1.3 CARATTERIZZAZIONE SISMICA

Secondo la Neotectonic Map of Italy il sectore alpino in cui ricade il tracciato è caratterizzato da foni e continui movimenti a partire dal Pliocene fino al Quaternario con deformazioni normali e localmente trascorrenti; nel settore della Val Susa-Val Chisone sono state rilevate alcune famiglie di faglie a carattere regionale che hanno dislocato l'assetto rettonostratignafico e motamorfico preesistente.

Il Proponente analizza nel dettaglio i sistemi di faglio Individuali e, dopo una trattazione metodologiconormativa, dichiora che, seppur siano stati fatti sondaggi e apprefondimenti per una pruna caratterizzazione, allo stato altuale non si hanno informazioni sufficienti per effettuare la valutazione della pericolosità sismica. In base ai usultati delle indagini, in assenza di dati diretti sulla Vs.30 dei terreni su cui saranno fondate le opere in progetto, i depositi alluvionali della val Cenischia, della Piana di Susa e della zona di Bussoleno possono essere considerati di tipo C. Si specifica che tale classificazione è da considerarsi cantelativa, poiché per la determinazione della Napi,30 non sono stati considerati i risultati delle prove che danno rifiuto.

Il Proponente inoltre dichiara che in assenza di ulteriori dati sulle caratteristiche e la stratigrafia delle aree non è possibile valutare la necessità di eseguire la verifica di suscettibilità a liquefazione e che, pertanto, la necessità di eseguire questa verifica sarà stabilità a valle della realizzazione di indagini geognostiche e sismiche in sita.

Inoltre, per quanto riguarda la Piana di Susa e la zona di Bressoleno, nell'area indagata non sono previsti spessori significativi e continui di depositi fini tali da far ipotizzare fenomeni di liquefazione, sebbene rimanga un po' di incertezza dato l'esigno numero di sondaggi.

In merito alle Zone suscettibili d'instabilità – faglic attive e capaci i dati dell'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (Basili R., et al., 2008; DISS Working Group, 2009) concernenti le faglie attive presenti nel "Database of Individual Seismogenio Sources" (DISS) non riportano per la Valle Susa strutture note sismicamente attive.

4.1.4.INQUADRAMENTO GEOMORFOLOGICO:

La morfologia della Valle Susa è il risultato di un complesso modellamento operato da diversi agenti morfogenetici che si sono susseguiti a partire dal Pliocene, anche se le prime evidenze genmorfologiche risalgono al Pleistocene medio. Si riconoscono formo e depositi associate al modellamento glaciale e, dopol'ultimo ritiro, la morfologia glaciale è state rimodellata ad opera dei processi di dinamica fluviale della Dora Riperia, fluviale torrentizia dei bacini laterali e dei processi gravitativi di versante.

Per quanto concerne il quadro dei dissesti dell'area di atudio asso si caramerizza per fenomeni e forme nomencibili essenzialmente ai seguenti processi:

- Attività di versante (franc e valanghe);
- Attività fluvio-torrentizia dei settori in conoide;
- Attività fluviale di fondovalle.

I rischi naturali connessi con l'opera sono stati valutati a partire dalla consultazione delle banche dati disponibili (PAI - Piano atralcie per l'Assetto idrogeologico, IFFI/SIFRAP - Sistema Informativo de: fenomeni FRAnosi in Piemonie e RERCOMF - REte Regionale Controllo Movimenti Francei, SIVA -Sistema Informativo VAlanghe) integrati da rifievi di terreno finalizzati a definirli con maggior dettaglio e a quantificare la potenziale influenza sull'opera in progetto

4.1.5.CARATTERIZZAZKONE DEI DIVERSI SETTORI DELL'AREA DI PROGETTO

4.1.5.1. Vol Clarea

L'area è il risultato di un modellamento glaciale segnito da processi monfogenetici legati al rimodellemento causato dai processi torrentizi e dai processi di versante; il basamento cristallino è ricoperto da depositiquaternari di detrito di falda e da depositi fluvio-torrentizi in modo discontinuo,

Leischi naturali riscontrati sono riconducibili a:

- Fenomeni legati ad attività di versante:
- Attività fluvio-torrentizia del Torrente Clarea:
- Attività fluvio torrentizia dei rii tributari.

4.1.5.2. Moddalena

L'area in cui insisterà il cantiere dell'imbucco è al centro di una depressione morfologica, alla quota di circa 700 m s.l.m., in prossimità della confluenza tra il Torrente Clarca e la Dora Riparia, sotto il viadotto della A32. Dal punto di vista geomorfologico l'area s'imposta in un settore compreso tra la fascia di pertinenza fluviale del Tocceute Clarca (concide alluvionale in prossimità della confluenza con la Doia Riparla) e une grande zona di accumulo relativa ac una DGPV, ubicata a monte del sito. I tratti distintivi della geomorfologia del senore sono definiti dell'incisione glaciale della Val Clarea, delle "Gorge di Susa", dall'area calanchiva che interessa il versante sinistro della Val Clarea e dalla frana della Maddalena dove sono stati rinvenun resti di un insediamento tardoneolitico.

l tischi naturali riscontrati sono riconducibili s:

- Fenomeni legati ad attività di versante;
- Attività fluvio-torrentizia del Torrente Clarea.

4.1.5.3. Tunnet di Base

L'area dell'imbocco Est del Tunnel di Base è situata lungo il versante sinistro della Valle di Susa ed è costituita da un esteso affioramento di substrato pre-quaternario ricoperto focalmente da più o meno estesi. femoi di detrito di faida e di coltre detritico-colloviale. Il passaggio tra il vetsante subverticate e il fandovolle albivionale pianeggiante è netto, ed è caratterizzato da lembi di depositi gravitativi e conojdi di orlgine mistadetrition-alluvionale

I rischi naturali riscontrati sono ricanducibili a:

- Fenomeni legati ad autività di versante;
- Attività fluvio-torientizia Fiume Dora Riparia;
- Attività fluvio-tomontizia rii tributari.

4.1.5.4. Piano di Sasc.

Il senore della Piana di Susa comprende un breve tratto della valle principale in corrispondenza della confluenza del Cenischia: i tratti distintivi del settoro sono dofiniti dalla presenza dei depositi quaternari della piana alluvionale della Dora Ripario, da estesi conordi alluvionali (Giandula, Grilli, Scaglione e Corrente) e dalle presenza, alla base del versante destro, di dorsali allungate in senso E-W riferibili al modellamento, ginciale (area di Meana di Susa). La situazione morfologica riscontrata e il carattere localizzato del fenomeno

induce a ipotizzare l'esistenza di una struttura tettonica situata a Est che sembra corrispondere alla Faglia di Mompantero - Colle delle Finestre (ZTMF).

La morfologia dell'area è carattorizzata da:

- Forme legare alla dinamica glaciale e post-glaciale.
- Forme legate alla dinamica dei versanti: in particolare cadute massi e alcuni feuomeni di colamento veloca.
- Forme legate alla dinamica fluvio-torrentizia che in occasione di eventi alluvionali possono dare origine nella zona di fondovalle a esondazioni e allagamenti da parte della Dora e dei rii laterali.
- Eventl alluvionali.
- Fasce finviali: in corrispondenza della Piana di Susa il tracciato esaminato attraversa le fasce A e B in corrispondenza dell'alveo attivo della Dera, per una lunghezza di circa 150 m. Il tracciato inoltre si aviluppa in fascia C in sinistra idrografica per circa 550 m di lunghezza, in corrispondenza dello avincola dell'autoporto SITAF. Si segnala inoltre la presenza di un'area identificata come RMB nei pressi della confluenza tra il Torrente Cenischia e il Fiume Dora.

4.1.5.5. Tunnel di Interconnessione

Le criticità geomorfologiche relative al tracciato del Tunnel di Interconnessiono interessano la dua arec di imbacco:

Imbocco Traductivi (Imbocco Ovest), per cui i rischi naturali ciscontrabili sono riconducibili a:

- Cedimenti in superficie (fomelli) in caso di fronte di scuvo misto;
- Aujvità fluviale torrentizia: rio Scaglione, fiume Dora Riparia, canale Coldimosso;
- A trività di versante: fenomeni di colamenti veloci e crolli.

Embocco Coldimosso (Imbocco Est): l'area dell'imbocco costituisce un settore rocciuso rilevato rispetto al fondovalle di circa 40 m, caranentzato dalla presenza di rocce montonate. In prossimità dell'area di imbocco è stato osservato un canale intiguo, che si sviluppa per un tratto a ciclo aperto a monte della linea della ferrovia storica e fino all'imbocco dell'attuale galleria della linea ferroviaria; successivamente prosegue verso est a tratti in sotterraneo e a tratti a ciclo aperto. I rischi matutali riscontrabili sono riconducibili a:

- Cedimenti in superficee (fomelli);
- Attività fluviale-torrequizia: rio Gerardo, Jume Dora Riparia.

In entrambi gli imbocchi, data l'indeterminatezza dello spessore dei depositi, non si può escludere che essi si nirovmo anche parzialmente alla quota el seavo, pertanto lo seavo potrebbe avvenire in condizioni di fronte misto, con forte probabilità di codimenti in superficie (fornelli).

4.1.5.6. Piana di Bussoleno

Per quanto riguarda la trana d'interconnessione a monte dell'abitato di Bussoleno, le criticità sono individuabili nelle problematiche legate all'attività fluviale della Dora Riparia: il tracciato dell'opera infatti si sviluppa quasi completamente all'interno delle Fasce Fluviali A, B e C.

A valle dell'evento altuvionale dei 2000 sono state progettate autove opere di protezione dell'abitato di Bussoleno, come previsto dall'Autorità di Bacino del Po e sono state date indicazioni sulla costruzione dei ponti che devono essere realizzati con luce sufficiente a garantire il deflusso delle acque di piene straordinaria

Per quanto riguarda l'attività torrentizia, sono presenti il rio Gerardo, classificato ad cievata pericolosità nello cartografia del PAI (Ee)- che non presenta criticità nei confronti dell'opera in progetto - e il suo apparato conoidale, classificato attivo e non protetto da opere di difesa (Ca) e il conoide generato dal rio Moletta, anch'esso classificato dal PAI come attivo e non protetto da opere di difesa (Ca), che potrebbe rappresentare un elemento di criticità, in quanto ricadente nell'area in progetto

4.1.5.7. Sito di deposito di Caprie

Il sito in esame ricade nella bassa Vat di Susa, in un settore dei rilievi alpioi che nel Pliocene inferiore (fino a circa 1,8 milioni di anni fa) era aucora occupato dal mare, successivamente interessato dalla deposizione di una potente successione sedimentaria, di ambiente da costiero a patuatre. Le tracce del glacialismo sono ben riconascibili nelle forme e nei depositi, localmente ben conservati, presenti a varie altezze sui fianchi della valle.

La valle, all'altezza dei Comuni di Caprie e Condove, presenta un profilo pressoché simmetrico, in Virtù della sostanziale persistenza della posizione della direttrice del drenaggio nelle ripetute fasi di approfondimento crasionale dei ghiacciolo; tale caratteristica indica peroltro l'assenza di una componente trasversale nel sollevamento di questo settore delle Alpi occidentali.

Il sito di deposito è ubicato a una distanza variabile tra 300 e 600 m dal corso del fiume Dora Riparia. L'area di cava, pur essendo prossima alla fascia C della Dora, risulta non ricadere all'interno delle fasce fluviali o di altri dissesti areali indicati dal PAT

4.1.5.8. Sho di deposito di Torrozza Piemonte.

L'area di cava ricade in corrispondenza del conoide fluviogianiale che si diparte dall'Anfiteatro Morenico di Ivrea. L'area di cava, pur essendo prossima a un'area a caondazione di pericolosità media o moderata (Em) cartografata dal PAI, risulto non ricadere all'interno delle fasce fluviali o di attri dissenti areali. Per quanto riguarda fa dinamica fluviale, in occasione dell'evento all'avionale dell'oxiobro, la zono delle auperfici terrazzate su cui è ubicato il aito di cava non è stata direttamente interessata da fenomeni di esondazione e all'agamenti da parte della Dora Balten.

4.1.6. AMBIENTE IDRICO SOTTERRANEO

Il Proponente dichiara che dopo la fase di revisione del progetto preliminare, nessuna indagine è stata realizzata e pentanto il modello idrogeologico relative alla tratta delle opere in territorio italiano resta quindi coerente con le conoscenze acquisire durante le precedenti fasi di studio, salvo le integrazioni dovute al cambiamento del tracciato per la seluzione che integra il progetto di fassaggio.

La conoscenza sullo stato qualitativo delle acque sotterrance risulta invece essere più approfondita in quanto sono disponibili i risultati relativi alla campagna di monitoraggio delle risorse idriche iniziata nel novembre 2009 e terminata nel dicembre 2011. Attualmente è in corso una muova attività di monitoraggio, iniziata nel gennato 2012, le cui attività sono state definite nel Piano di Monitoraggio Rete Totale 2012, redatto a fine 2011.

4.1.6.1 Val Clarea

Lungo il fondovalle della Val Clarea sono presenti numerose sorgenti, in parte captate per uso idropotabile, le cui più importanti sono le sorgenti Pratovecchio (ASTU_10) e Boscocedtino (AST_011), ubicate a valle i degli interventi in progetto, captate per l'approvvigionamento idropotabile di Giaglione. Lungo il versante dell'imbocco è presente un acquitero di ridotte dimensioni a elevata permeabilità per porosità, impostato nei depositi detritici che ricoprono il substrate roccloso, che alimonta una sorgente (AST_752), abicata a circa 150 m a nord dell'area dell'imbocco. Tatte è tre i punti fanno parte della rote di monitoraggio LTF.

Nell'area interessata della strada di accresso all'imbocco della galletia in properto, a monte degli edifici della

Nell'area interessata dalla strada di accesso all'imbocco della galleria in progetto, a monte degli edifici della colonia, è presenta una captazione a reglime discontinuo (codice AST_500 nella rete di monitoraggio LTF), che probabilmente rappresenta la vasca di una sorgente ubicata a quote maggiori, analoga alla precedente ma caratterizzata da maggiore portata, e che presumibilmente alimenta in parte la fontana presente nel prato antistante la colonia.

Apporti làrici lungo i versanti.

I principali corsi d'acqua che costituiscono il reticolo idrografico della Val Clarca sono prevalentemente situati lungo il versante destro mentre altri corsi d'acqua minori sono ubicati soprattutto nel versante sinistro.

· Destusso nei depositi di versante

L'acquifero impostato nei depositi detritici che ricoprono il substrato roccioso lungo il versanti è caratterizzato da dimensioni e potenze ridotte. Il deflusso è normalmente garuntito dalle acqua che si infiltrano soprattutto all'aprec dei conoidi ed è fortemente influeazato dalla presenza di tembi discontinui di depositi glaciali con permeabilità munore (acquitardi) rispetto ai depositi detritici (acquifero). Le zone di contatto depositi glaciali detritici costituiscono pertanto orizzonti preferenziali di deflusso, con lo sviluppo di sorgenti probabilmente connesso al fatto che lo spessore dei depositi detritici si assottigli in corrispondenza delle rotture di pendenza con il conseguente affioramento dei depositi glaciali che, meno permeabili, costituiscono delle soglici in prossimità delle quali si localizzano le risorgenze.

Modello idrogeologico della falda di fondovalle.

Le osservazioni di terreno realizzate nel corso delle campagne di monitoraggio 2009-2012 hauno evidenziato che lungo l'asse valtivo il torrente Clarea i appresenta la manifestazione in superficie della falda fredica. Nel settore a monte della confluenza con il rio Tiraculo la falda affiora in modo continuativo solo in corrispondenza del settore delle sorgenti AST 010-Pratovecchio e AST_011-Boscoccdrino.

L'acquifero di fondovalle è alimentato principalmente dai flussi provenienti dagli acquiferi di versante. L'imbocco della galteria non interferisco direttamente con l'acquifero di fondovalle del Claren, poiché il sito è posizionato ad una quota superiore rispetto ai terreni di naturo alluvionale-torrentizia. Tuttavia il modelto idrogeologico sviluppato prevede che l'alimentazione dell'acquifero di fondovalle avvenga anche dei conoldi laterali su cui è prevista in realizzazione della centrale di ventilazione. Inoltre i lavori di renlizzazione della stessa e della strada di accesso ai cantiere interessano direttamente i

J.

15 4 4

Chip Son

天

9

terreni che costituiscono l'acquifero di fondovalle.

1,1.6.2. Maddalena

Nell'area di studio si possono distinguere nel sottosuolo duo principali unità idrogeologiche, distinguibili per la loro omogeneità di costituzione (granulometris) e di continuità orizzontale e verticale, corrispondenti alfe due principali unità litorecniche potenzialmente presenti:

- hasamento roccioso (costituito dai calcescisti della Zona Piemontese);
- depositi quatemari, sede dell'accuifero libero superficiale

4.1 6 3 Tunnel di Base

La tratio finale del tunnel di base si carottorizzo per la presenza di un complesso a bassa permeabilità costituito de rocce basiche e ultrabasiche (CHy 4b). Il comportamento più rigido di questi litotipi determina una deformazione duttile - fragile in risposta alle stress tettonici aumentando la permeabilità delle bande di deformazione (contatti tettonici); la permeabilità è quindi generalmente di grado basso ma può aumentate nei settori di fratturazione intens-

4 1 6.4. Pique di Susa

I) fondovalle della Piana di Susa è costituito da depositi alluvionali e torrentizi recenti, non cementati, e da depositi alluvionali di conoide che presentano so coefficiente di permesbilità mediamente tra 1E-5 e 1E-6 m/s (prove Leftano nel sondaggi LTF 2010, \$65, \$66 c \$67).

Hell'area di fondovalle le misure a disposizione indicano che è presente una falda libera con una seggiacenza media di circa 30 m apparentemente alimentata sua dall'idrografia secondaria e dalle acque provenienti dal versante. In questi settori la soggiacettza della falda diminuisce progressivamente verso le area di alimentazione. La direzione di definisso coincide con l'asse valtivo principale.

4.1 6.5. Tunnel di Interconnessione

Le gallerle di interconnessione si sviluppano interamente in destra Dora con imbocco ovest localizzato in località Traduerivi (Comune di Sosa) e imbocco est coincidente con l'imbocco di valle della galleria Tanze della linea ferroviaria Torino-Modane nel territorio comunale di Susa. Entrambe le canne sottopassano l'esistente galleria autostradale Prapontio.

Dal punto di vista idrogeologico, le gallerie di interconnessione saranno realizzate in un contesto idrodinamico già perturbato e drenato dalle opese esistenti. Nella fasa di realizzazione della galleria d'interconnessione, quindi, essa costituirà l'elemento di drenaggio posto a quota inferiore dell'acquifero in roccia di questa settore del versante.

4.1.6.6. Piana di Bussoleno

Il fondovalle della Prana di Bussolono è costituito da depositi allavionali e torrentizi recenti, non cementati, e da depositi di alluvionali di conoide, che presentano un coefficiente di permeabilità mediamente tra 1E-05 e 1E-06 m/s (prove Lefranc dei sondaggi S65 e S67).

6.1.6.7. Sito di deposita di Caprie.

l dati relativi alla caratterizzazione idrogeologica dell'area in oggetto sono desunti dal modello idrogeologico elaborato nell'ambito della Progettazione Preliminare della Nuova Linea Torino-Lione; il sito è ubicato nel settore dell'area di studio del Progetto Preliminare che era definito Piana delle Chiuse il settore è caratterizzato da una spiccata eterogeneità verticale della sequenza stratigiafica del depositi di fondovalle con alternanza di livelli acquiferi prevalentemente sabbioso - limosi e sabbioso - ghiaiosi e livelli acquifudi limoso - augillosi. I dati piezometrici indicano la presenza di una falda freatica con soggiacenza generalmente di pochi metri (2 - 3 m) in equilibrio con la Dora Riparia e il complesso reticolo idrico secondario (naturale e attificiale) che a tratti ha funzione alumentanto e drenante dei deflusso idrico sotterranco. L'alternanza di livelli acquiferi e acquiciudi determina la presenza di falde sospase e talvolta in pressione: le falde più profonde sono probabilmente in prassione (ortesiane) mentre quella più superficiale, localizzata in ghiaio miste ad argille limose, potenti circa 3 - 4 m, è dotata di discreta permeabilità ed è di lipo freatico.

4.1.6.8. Sito di deposito di Torrazza Piemonje.

L'assetto idrogeologico è funzione dell'assetto stratigrafico e della continuità laterale delle diverse l'iclogie; nell'area sono riconosciuti il Complesso Superficiale di spessore stimato di 50 m (depositi all'ivionali e fluvioglaciali di età quaternaria). Si tratto di una successione pressoché continua di depositi a granulometria ghiaioso-subbiosa, con suberdinate intercalazioni l'imoso-argillose, in genere di limitata estensione, attribuibile all'intervallo Pleistocene-Olocene. Tale complesso idrogeologico ospita una fa da di ripo freatico e si caratterizza per uno spessore variabile.

A senia locale il dell'usso della fulda può essere fortemente influenzato dall'effetto di drenaggio laterale.

associato alitalveo del corso del flume.

4.1.7.QUALITÀ DELLE ACQUE SOTTERRANEE

A partire la 2009 è in corso un monitoraggio delle acque sotterrance

4.1.7.1. Plano di monitoraggio delle risorse utriche della Reje Tosale

Nell'ambito degli studi conoscitivi condotti per la catatterizzazione delle differenti componenti ambientali della Valla Susa è stata avviata a partire da! mese di agosto 2009 l'artività di censimento e monitoraggio dei punti acqua della Rete Totale, conclusasi nel dicembre 2011. La rete di monitoraggio 2009-2010 è stata rivista a fine 2010, con l'aggiunta di 6 anovi punti ubicati nel Comune di Mompantero e I punto nel Comune di San Giorio di Susa, oggetto di monitoraggio dal mese di marzo 2011. In totale nel 2011 il momitoraggio ha riguardato 52 sorgenti aon idropotabili, 24 sorgenti idropotabili, 4 pozzi idropotabili, 4 pozzi non idropotabili e 8 piezometri. Sui punti monitorati si sono riscontrata talvolta alcune criticità che ne hanno impedito o fimitate la misura dei parametri. Dal mese di maggio 2010 sono stati monitorati i piezometri installati nei sondaggi esegunti da LTF nell'ambito del Progetto Preliminare.

4.1.7.2. Plano di monitoraggio delle risorse idriche della Rete Totale 2012.

Sulla base delle esperienze maturate e dei dati acquisiti nel monitoraggio condoito nel periodo novembre 2009-dicembre 2011, per il 2012 è stato previsto un nuovo Piano di Monitoraggio per la Rete Totale, finalizzato all'acquisizione di dati analitici ad integrazione degli studi specialistici volti alla definizione del Modello Idrologico e Idrogeologico di Riferimento nell'ambito della Propettazione Definitiva.

Il Piano di monitoraggio 2012 ha previsto il moniteraggio di 53 sorgenti non idropotabili, 23 sorgenti idropotabili, 4 pozzi non idropotabili, 4 pozzi idropotabili e 8 piezometri.

Sui punti monitorati si sono riscontrate talvolta alcune criticità che ne hanno impedito o limitato la misura dei parametri.

· Analisi di Inboratorio

Nella maggior parte dei casi le analisi di laboratorio hanno evidenziato che i valori dei parametri analizzati erano nei limiti definiti dalla normativa, e pettanto preliminarmente si può considerare che le acque analizzate sono caratterizzato da buono stato chimico.

Nel 2012 non si è verificato alcun auperamento dei limiti (D.lgs.152/2006 e D.lgs. 31/2001) o dei valori soglia (D.lgs. 30/2009). Tuttavia nel corso dei monitoraggi precedenti, a partire da novembre 2009, sono stati osservati alcuni valori superiori di limiti riportoti dal Proponente; le contaminazioni osservate possono essere attribuite a causa naturali o antropiche: la determinazione del tipo di origine può essere fatta solo a valle di studi idrogeologici specifici per ogni punto d'acque.

Nel mese di maggio 2012 sui campioni prelevati in alcune sorgenti nel territorio di Mompantero è stata effettuata l'analisi finalizzata ad individuare la presenza di fibre di amianto in sospensione che non hanno riscontrato presenza di fibre in quantitativo superiore al limite di rilevabilità dei metodo. Per quanto riguarda le analisi radiometrohe in nessuno dei campioni onalizzati sono stati rilevati superimenti dei limiti di concentrazione. Per quanto riguarda le analisi isotopiche il confronto tra i valori misurati di Ossigeno 18 (180)e di Deuterio (2H) e la curva meteorica mondiale mostra una discreta corrispondenza, a testimoniare una ricarica meteorica sanza evidenze di circuiti idrotermali o di fenomeni di evaporazione.

4.3.8.Qualità deule acque superpiciale

ldcología e idraulica

Le conoscenze idrologiche sono diversificate a causa del differente livelle di approfondimento delle fonti e dei dati reperiti o disponibili.

Il corridoto preso in esame ricade nel sottobacino idrografico principale della Dora Ripana, il cui sottobacino è situato ad ovest dell'area torinese e ricade interamente nella Provincia di Torino, interessando 61 terrirori commati.

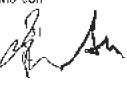
Il bacino montano si connota per due diramazioni principali nel settore di testata (T.R.pa e Dora di Bardonecchie), e una (T.Cenischia) nel settore mediano, nelle quali le forme di modellamento glaciale sono riprese dall'erosione fluviale. Nei settori di testata oltre alle forme di circo glaciale sono presenti superfici glacionevate di limitata estensione. I tratti vallivi sovralluvionati assumono un significato locale nei soichi vallivi di testata. Nel tratto vallivo inferiore sono diffuse le forme glaciali di erosione (dossi montanati, spatie glaciali) e di accumulo. Diffusa è la presenza di conoidi di derezione riattivabili per fencimeni di violenta attività torrentizia; numerose sono le forme di accumulo gravitativo, tra le quali assumono importanza le deformazioni gravitative profonde di versante.

Analisi degli afflussi

Dal punto di vista climatico, e in porticolare pluviometrico, si riscontra un regime sublitoranco alpino con-

15\$ 4





~)







due massimi nelle stagioni primaverile ed autonnale, di cui è moderatamente prevalente il primo e doci minimi, di cui quello invernale nettamente inferiore a quello estivo. I valori delle precipitazioni medie annuc risultano comunque relutivamente scarsi, a volte inferiori a quelli registrati in planura, infatti l'afflusso meteorico annuo è inferiore a 1,000 mm.

Apalisi dei dellussi

L'analisi delle caratteristiche morfometriche del bacino della Dora Riparia evidenzia che, malgrado risulti una quota massima elevata (oltre i 3.000 metri), la distribuzione delle fasce altimetriche e dell'altitudine mediana caratterizza il bacino come poco elevato e, quindi, con un regime idrologico scarsamente influenzato dalla fusione delle pevi.

Sulla hase delle informazioni sul regime idrologico e pluviometrico la Regione Piemonte ha classificato il hacino della Dora Riparia nella tipologia "acque correnti a regime nivoplaviale permanenti".

Redealo idrografico minore

Lungo l'area interessata dall'opera in progetto, il corso del Firme Dora Riparia è alimentato da una serie di corsi d'acqua minori, che scorrendo lungo il versante desvo è sinistro della Valle Susa, raggiungono la piana alluvionale per immettersi nel corso d'acqua principale; in sinistra idrografica si riscontrano, di W verso E, T. Clarea, T. Cenischia, R. Giandula, R. Rocclamelone, R. Moletta, mentre in destra orografica, da W verso E, R. Scaglione, R. Corrente, R. Gerardo.

Lo stato dei punti di prelievo e di scarico

Il territorio in esame si caratterizza per la presenza di numerosi punti di prelievo ad uso idroelettrico (Dora Riparia e Torrente Clarea) o irriguo a carico dei corpi idrici superficiali. L'intera bassa Valle Susa si caratterizza inoltre per la presenza di numerosi punti di prelievo e semico

In particolare, in corrispondenza della piana di Susa, il Canale di Coldimosso si configura come un'opera che deriva parte della portata del Fiume Dora Riparia por alimentare la Centrale di Coldimosso, sita nel territorio di Susa (TO), che costituiste un esempio di archeologia industriale risalente ai primi del Novecento. Il canale di adduzione ha una lunghezza di circa 3,87 km. L'acqua ricevura dalla Dora Riparia è immessa nel corso d'acqua poco a E della fiaz. Coldimosso, tramite un canale di restituzione lungo circa 840 m. L'impianto ha una potenza complessiva di 3200 kW e una produzione media di 15 milioni di kWh l'anno.

4,181. Reti di monitoraggio delle acque superficiali

Regione Plemonte

Di seguito si riportano le attesti stazioni di monimiaggio della reto Regione Piemonto in prossimità delle area oppetto di studio.

Completel to	Comete	Località	/Cedior Panio	Certice C1	Adegnolezza Arzasti Obrastica 1000/69/CE. : e
Dora Ripssia	Suse	Piscina Cemenala	036204	04553IN171I'I	\$I
Dans Riparie	South moving di Supa	Ponte queen 313	038003	04853#172PH	No
Dorp Ripsula	Solbenrand	50 m šaga FS	03 6 334	048S3N170M	\$i
Dare Riporia	Arigises	A moste pt per Almere	038474	048531417204	Si

Doca Riparia: stazioni di monitoraggio di qualità <u>delle acque (Aepa Memonte).</u> Anne Centre A RPA épologia l mizio Localita Çorso d'aequa Companio Oncevactual 403 1995 SUSA SUSA CENNSCHIA. 1991 416 DOKA NIPARIA SUSA SUSA

Stazioni di munitoroggio normatico quali-quantitative sul corsi d'acqua (PTA Regione Plemonte)

Reto di menitoraggio delle indagini ambientali LTF Lato Italia

Nell'ambito degli studi conoscitivi condotti per la caratterizzazione delle differenti componenti ambientali della Valle Susa è stata avviata, a partire dal meso di agosto 2009, l'attività di consimento e monitoraggio dei punti acqua della valle, che ha interessato il territorio di 23 comuni, in tre fasi operative, di cui le prime dire concluse e la terza attualmente in corso di avolgimento.

Le prime due fesi banno permesso l'individuazione e la schedatura di 33 punti acqua superficiale.

Nell'ambito delle indagini ambientati condone sulle risorse idriche superficiali del lato Italia per la revisione del progetto proliminare del collegamento ferroviano l'orino-Lione, è stata individuara una rete di monitoraggio sulle acque suporficiali. La rete di monitoraggio si compone di una rete totale e della rete della Maddalena

Nel corso del monitoraggio, oftre alle misuro in site, sono previsti campionamenti di acque per

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

- analisi chimiche di laboratorio:
- · IDE:
- analisi tossicologiche;
- caratterizzazione radiometrica.

4.1.8.2. Stato di qualità delle acque superficiati

Bacino della Dora Riparia e Fiume Dora Riparia

- Monitoraggio regionale (Arpa Piemonte);
- Monitoraggio LTF (LTF).

Il monitoraggio ha analizzato i macrodescrittori riportati nella tabella 7dell'Allegato 1 del D.Lgs.152/99, escluso l'Escherichia coli. La somma dei valori da attribuire ai macrodescrittori indica come stato ecologico dei corsi d'acqua analizzati la classe 2. Si precisa che il risultato di questa prima classificazione deve essere considerato cautelativo: infatti il livello di rilevabilità riportato nelle analisi di laboratorio per i paramem COD, NH4 e P totale con consente di discriminate l'effettivo livello di questi elementi nella tabella dei macrodescrittori.

I deli del monitoraggio LTF presentano un livello d'inquinamento espresso dai macrodestrittori in classe 2 e un livello d'inquinamento espresso dall'IBE in classe 3: considerando che non ai è venficato superamento del valore soglia della concentrazione di inquinanti analizzati, sulla base della Tabella 9 dell'Altegato 1 del D.Lgs. 152/99 in Dora nelle sezioni di monitoraggio prese in considerazione può essere caratterizzata da uno stato ambientale sufficiente (classe 3).

in linea generale per la Dora Ripario si segnala la prevalenza dell'Escherickin coll come parametro critico; tale parametro indica la presenza di impatti legati all'urbanizzazione su tutta l'asta fluviale. Torrente Clarca

Il Torrente Clarea è designato nel Piano di Tutela delle Acque come corpo idrico a specifica destinazione "Acque superficiali destinate alla produzione di acqua potabile". Risultati del monitoraggio:

- la somma dei valori da attribuire ai macrodescrittori, indica come stato ecologico dei corsi d'acqua analizzati la classe 2.
- il valore medio dell'IBE indica che nei punti di misora il Torrente Clarea ricade nella classe 2 (valore medio di IBE ASP_001: \$.3; ASP_033, 8.6): considerando che non si è verificato superamento del valore noglia della concentrazione di inquinanti, sulla base della Tabella 9 dell'Allegato I del D.I.ps.152/99 il Torrente Clarea può essere quindi caratterizzato da uno stato ambientale huono.

Su richiasta dell'ARPA Piemonte, da settembre 2010 l'analisi del Macrobenthos è stata eseguita secondo la metodica Multi Habitat Proporzionale.

Per il torrente Clarea sono inoltre disponibili i dati rilevati nell'ambito del monitoraggio dell'implanto AEM di Pont Ventoux-Susa (centrale di Giaglione) durante il quale sono state anche analizzate le acquo del torrente Clarea dal punto di vista chimico L'arbicazione delle due stazioni di campionamento chimico è:

- C4: Torrente Clarea presso il serbatolo, a monte dell'attuale presa AEM;
- CS: Torrente Clarea a valle del serbatoio (attivata a partire dal luglio 2003).

In base a tati dati di monitoraggio si registra che in corrispondenza delle stazioni di campionamento sul Torrente Clarca (C4 e C5) è stata riscontrata una buona qualità chimica delle seque con limitata presenza di inquinanti ma con un certo aumento della presenza di azoto ammoniacate per l'anno 2006 (pur non essendosi verificati superamenti dei limiti di tegge).

L'unico campionamento ad oggi disponibile nell'ambito delle indagini ambientoli sulle risorse idriche del lato Italia, per la revisione del progetto preliminare del collegamento ferroviario Torino-Lione (novembre 2009), mostra concentrazioni mediamente elevate di idrocarburi totali (159 µg/l), solidi sospesi totali (130 mg/l) e soliati (344 mg/l).

4.1.8.3. Sintesi degli ambiti di sensibilità ambientale

Il regime dei deflussi del bacino della Dora Riparia presenta una criticità classificabile come alta in relazione agli altri sottobacini regionali e le portate della Dora Riparia risultano sempre decisamente minori di quelle teoriche naturali. Il livello di compromissione quantitativa della risorsa idrica superficiale sui tratti montani è riconducibile agli impianti idroelettrici in cascata, mentre le condizioni di depauperamente di risorsa sull'asta di valle, fino all'attraversamento dell'aren metropolitana di Torino, sono prodotte dai numerosi canali a scopo irriguo-idreelettrico e igienico.

Inoltre costituisce fattore di rischio anche l'alto grado di artificial zzazione legato alla regimezione della acque, mentre nel tratto in bassa valle una ulteriore messione potrebbe essere determinata dalla potenziale

15 th 15

Com du

25

 \mathcal{N}

J.

1/2

M