

Protocollo n° 123403/lb6

Il n. di protocollo deve essere citato nella risposta

Torino, 25/07/2014



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2014 - 0025119 del 29/07/2014

**Ai Dirigenti di:**  
Regione Piemonte  
Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica  
Settore Infrastrutture Strategiche  
via Belfiore 23  
10125 Torino (TO)

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale Salvaguardia Ambientale-Div.III  
Via Cristoforo Colombo,44  
00147 Roma

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Commissione Tecnica di Valutazione dell'Impatto Ambientale VIA-VAS  
Via Cristoforo Colombo,44  
00147 Roma

**OGGETTO:** Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione - Parte comune Italo - Francese, tratta in territorio Italiano - Progetto definitivo - Prima fase.

Espressione di parere nell'ambito della procedura di V.I.A. di competenza statale ai sensi dell'art.

18 LR n. 40/98, Legge obiettivo ex artt.166, 167 e 182 del D.Lgs. 163/2006

Proponente: LTF Sas

Trasmissione DGP-527-25117 DEL 23/07/2014.

**Comunicazione di conclusione del procedimento.**

L'atto sopra citato sarà scaricabile dal sito della Provincia di Torino -entro 30 giorni dalla data della suddetta adunanza di Giunta - al seguente link:

[http://www.provincia.torino.it/cgi-bin/attiweb/resoconto\\_lavori.pl](http://www.provincia.torino.it/cgi-bin/attiweb/resoconto_lavori.pl)

Distinti saluti

per Il Dirigente del Servizio  
Dott.ssa Paola Molina  
Il Dirigente  
Dott. Edoardo Guerrini  
*Sottoscritto con firma digitale*



## DGpostacertificata

---

**Da:** protocollo@cert.provincia.torino.it  
**Inviato:** lunedì 28 luglio 2014 15:03  
**A:** trasporti@cert.regione.piemonte.it; dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it  
**Oggetto:** Protocollo n. 00123403/2014 Codice Ente: p\_to Codice Aoo: PROVTO  
**Allegati:** Trasmissione\_DGP 419\_.pdf.p7m; Trasmissione\_DGP 419\_.pdf; segnatura.xml

Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione - Parte comune Italo - Francese, tratta in territorio Italiano - Progetto definitivo - Prima fase. Espressione di parere nell'ambito della procedura di V.I.A. di competenza statale ai sensi dell'art. 18 LR n. 40/98 , Legge obiettivo ex artt.166 , 167 e 182 del D.Lgs. 163/2006Proponente: LTF SasTrasmissione DGP-527-25117 DEL 23/07/2014.

# GIUNTA PROVINCIALE DI TORINO

-----

Verbale n. 31

Adunanza 23 luglio 2014

OGGETTO: NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE - PARTE COMUNE ITALO - FRANCESE, TRATTA IN TERRITORIO ITALIANO - PROGETTO DEFINITIVO - PRIMA FASE. ESPRESSIONE DI PARERE NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI V.I.A. DI COMPETENZA STATALE AI SENSI DELL'ART. 18 LR N. 40/98 , LEGGE OBIETTIVO EX ARTT.166 , 167 E 182 DEL D.LGS. 163/2006  
PROPONENTE: LTF SAS

Protocollo: 527 – 25117/2014

Sotto la presidenza del Vicepresidente ALBERTO AVETTA, si è riunita la Giunta Provinciale, regolarmente convocata, nella omonima Sala, con l'intervento degli Assessori: MARCO BALAGNA, ANTONIO MARCO D'ACRI, ROBERTO RONCO, SERGIO BISACCA e con la partecipazione del Vicesegretario Generale NICOLA TUTINO.

Sono assenti gli Assessori PIERGIORGIO BERTONE, CARLO CHIAMA, GIANFRANCO PORQUEDDU e MARIAGIUSEPPINA PUGLISI.

Il Vicepresidente, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta.

A relazione del Vicepresidente e dell'Assessore Ronco.

Premesso che:

- Il progetto Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, parte comune italo - francese, è inquadrato nell'ambito del programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale approvato con delibera n. 121 CIPE del 21/12/01 in ottemperanza alla Legge del 21/12/01 n.443 e del Decreto Legislativo del 20/08/02 n. 190.
- in data 15/04/2013 la Società LTF Lyon Turin Ferroviaire s.a.s (di seguito LTF) ha depositato presso la Provincia, ai sensi degli artt. 166, 167, e 182 del D.Lgs. n. 163/06, la documentazione relativa alla progettazione definitiva prima fase e la sintesi non tecnica dello Studio di Impatto Ambientale delle parti variate del nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione, tratta in territorio italiano.
- il progetto prevede la realizzazione della nuova infrastruttura e delle opere accessorie

interessando i Comuni di Chiomonte, Susa e Bussoleno per trasformazioni in superficie e cantieri; mentre i comuni di Giaglione, Venaus, Mompantero e Mattie saranno sottopassati a media e alta profondità. Il progetto inoltre individua due siti presso i Comuni di Caprie e Torrazza come possibili depositi delle terre e rocce da scavo. La procedura è sottoposta a “legge obiettivo” ex. artt. 166,167 e 182 del D.Lgs 163/2006 concernente la localizzazione dell’opera, a procedura di VIA di competenza statale, nonché a dichiarazione di pubblica utilità,

- la Regione al fine di ottenere dalle amministrazioni interessate le indicazioni in relazione alle condizioni per ottenere gli assensi previsti dalle normative vigenti, nonché accertare l’eventuale necessità di ottenere ulteriori informazioni sul progetto in esame, ha convocato la prima Conferenza di Servizi in data 28/05/2013 presso la sede della Divisione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica – Settore Infrastrutture Strategiche della Regione Piemonte,
- la Provincia di Torino partecipa alla procedura coordinata dalla Regione Piemonte , al fine di esprimere nell’ambito della procedura di V.I.A. di competenza statale ai sensi dell’art. 18 LR n. 40/98 , della Legge obiettivo ex artt.166 , 167 e 182 del D.Lgs. 163/2006, quale ente locale territorialmente interessato. Al fine della propria istruttoria interna ha attivato uno specifico gruppo di lavoro dell’Organo Tecnico Provinciale, istituito con D.G.P. n. 63-65326 del 14/04/1999 ai sensi dell’art. 7 della Legge Regionale 40/98.
- in data 12/06/2013 prot. 105445 la Provincia ha segnalato le integrazioni che riteneva necessarie al progetto, e con rif. prot. n. 3727/DB 12.06 del 12/07/2013 la Regione, all’interno dell’articolato procedimento statale, ha richiesto integrazioni progettuali ai ministeri competenti;
- in data 17/12/2013 la società Lyon Turin Ferroviaire S.A.S. ha depositato le integrazioni spontanee, pubblicate nella stessa data relative a:
  - Interferenza Pista di Guida Sicura (Consepi)
  - Interferenza Autoporto (Sitaf).
- in relazione a tali integrazioni, la Provincia aveva formulato alcune preliminari osservazioni con nota n. 28270 del 14.2.2014.
- successivamente, in merito alla nuova documentazione progettuale, sui progetti della pista guida sicura e dell’autoporto, fermo restando quanto già richiesto con nota del 12/06/2013, la Provincia ha richiesto integrazioni nell’ambito della seconda Conferenza di Servizi regionale del 18/02/2014, con nota prot. 41093 del 07/03/2014; successivamente la Regione con nota n. 1911/DB 12.06 del 11/04/2014 ha inviato ai Ministeri le proprie osservazioni;
- in data 13/06/2014 LTF ha presentato le integrazioni comprensive del Progetto Definitivo I fase e delle interferenze guida sicura e autoporto.
- la Provincia con nota 01/07/2014 prot. 109595/LB6 formulato alcune preliminari osservazioni, che vengono comunque ulteriormente ribadite e approfondite nella presente deliberazione, nell’ambito della terza riunione di Conferenza di Servizi in data 02/07/2014, convocata dalla Regione Piemonte.

Dato atto che:

- La tratta in territorio italiano della parte comune italo-francese della nuova linea Torino-Lione, dal confine di Stato verso Torino, comprende:
  - Progetto definitivo prima fase

- Progetti definitivi di risoluzione delle interferenze nella piana di Susa con particolare dell'Autoporto della società Sitaf e di Guida Sicura della società Consepi;
- Il progetto definitivo prevede le seguenti opere civili principali:
  - Tunnel di base e opere accessorie dal confine di stato all'imbocco est di Susa;
  - Area Tecnica e di sicurezza a Susa;
  - Nuova Stazione internazionale passeggeri di Susa;
  - Interconnessione con la linea storica a Bussoleno in galleria e attraversamento della Dora Riparia con nuovo ponte e innesto prima della stazione RFI di Bussoleno su sedime ferroviario esistente;
  - Modifica della viabilità autostradale e razionalizzazione della viabilità pubblica nella Piana di Susa, con affiancamento della Provinciale n°24 all'autostrada e nuova configurazione dello svincolo
  - Progetto di un nuovo svincolo autostradale a Chiomonte per il cantiere della Maddalena, con caratteristiche geometriche compatibili con una successiva apertura al transito pubblico

Considerato che:

- il PTC2 propone, nel quadro delle politiche europee sulle comunicazioni, interventi finalizzati all'attuazione degli eurocorridoi e al potenziamento di infrastrutture a carattere sovra-nazionale. Tra queste, importanza primaria è conferita al nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, che rappresenta l'asse principale delle connessioni tra il Piemonte e le regioni confinanti francesi (ed il resto dell'Europa occidentale) e, nell'ambito provinciale, tra l'area metropolitana torinese e le valli del comparto transfrontaliero;
- Dalla valutazione finora condotta emerge, come dettagliato nelle note sopra richiamate della Provincia, che la compatibilità ambientale dell'intervento deve essere subordinata:

### **Progetto Definitivo prima fase:**

In merito al Progetto Definitivo complessivo, nel richiamare tutte le problematiche e richieste di approfondimento già esplicitate con la nota n. 105445 del 12.6.2013, si formulano le seguenti osservazioni:

#### ***Qualità dell'aria***

A seguito della lettura della nota di approfondimento sulla qualità dell'aria PD2C3CTS32000A si ritiene che le informazioni fornite siano sostanzialmente esaustive rispetto alle osservazioni poste. Non risulta ancora chiaro, nonostante le integrazioni, come avvenga l'abbattimento degli ossidi di azoto prodotti nelle aree di imbocco dovute all'attività di scavo nei tunnel (paragrafo 3.2 lettera f del documento PD2C3CTS32000A).

Si sottolinea comunque che la stima emissiva della quantità di polveri emessa da attività di cantiere, pur essendo effettuata con una metodologia consolidata, può essere affetta da una grande incertezza, pertanto le assunzioni presentate dovranno essere controllate e verificate con monitoraggi specifici da effettuarsi durante le attività di cantiere.

#### ***Suolo e sottosuolo***

Nel riscontrare che gli elaborati contengono risposte esaustive rispetto alle richieste di approfondimento tecnico formulate (cedimenti in superficie e classificazione sismica dei

suoi), si rileva che relativamente alle richieste di prevedere alcune opere di messa in sicurezza al contorno dell'opera, non è stato fatto alcun approfondimento, in particolare:

- Realizzazione del tratto di arginatura a protezione della linea ferroviaria progettata da AIPO per la messa in sicurezza dell'abitato di Bussoleno (oss. n.02 Regione Piemonte del 12/07/2013);
- Predisposizione documentazione progettuale messa in sicurezza del conoide del Rio Scaglione (oss. n.04 Regione Piemonte del 12/07/2013);

Si ritiene che tali opere, ancorchè esterne al perimetro del progetto, siano necessarie per un adeguato inserimento territoriale ed ambientale dell'opera in esame, pertanto si richiede che nelle successive fasi della progettazione vengano contemplati anche gli interventi di cui sopra.

### ***Mitigazioni – compensazioni ambientali***

Presa visione degli elaborati progettuali si ribadiscono le seguenti necessità di approfondimento:

- si rileva che è stata prodotta una caratterizzazione floristica che riporti il grado di protezione delle specie vegetali censite e il grado di tutela a livello europeo di ogni habitat censito;
- per quanto attiene gli impatti sui siti di Caprie e Torrazza si rileva che per il primo sito è già autorizzato un progetto di recupero naturalistico connesso alla realizzazione di un impianto idroelettrico. Non è chiaro pertanto come il progetto presentato da LTF si coordini con quanto già autorizzato. Si rileva inoltre che nel progetto è prevista la realizzazione di macchie arboreo arbustive con uso, tra le altre specie, di *Celtis australis* e *Castanea sativa*, specie alloctone (sebbene per il castagno si tratti di specie naturalizzata). Si suggerisce di eliminare tali specie dalla lista di quelle da utilizzare per sostituirle con altre autoctone o per implementare quelle già presenti con un numero di esemplari pari a quello previsto per le due specie summenzionate.
- Per il sito di Torrazza era stato richiesto di evitare l'utilizzo delle aree caratterizzate da ambienti steppici, saliceti e canneti per la significativa presenza di anfibi e ornitofauna censita. Nel progetto di rinaturalizzazione dell'area di Torrazza non si fa peraltro cenno a tali ecosistemi riscontrando esclusivamente aree prative. Si richiede pertanto di riprendere in considerazione tali aree per valutare il loro stralcio dalle aree di deponia dello smarino.
- Per quanto attiene l'Agriparco della Dora con finalità agronomiche e didattiche in fregio alla zona sud dell'Area Tecnica era stato richiesto di prevedere un'ipotesi di riqualificazione interamente naturalistica da porre in essere qualora, entro 5 anni dalla realizzazione dell'Agriparco questo non avesse raggiunto gli obiettivi prefissati in termini di utilità sociale e produttiva. Considerato che il progetto con finalità naturalistiche presentato riveste caratteri di notevole interesse in quanto crea habitat idonei per l'affermazione di una notevole quantità di gruppi tassonomici diversi e considerato altresì che il notevole peso infrastrutturale della viabilità in Val di Susa comporta impatti importanti sulla fauna, si richiede di adottare in prima istanza il progetto con fini naturalistici in luogo dell'Agriparco, così da migliorare le possibilità di affermazione della fauna.
- Le misure mitigative adottate sono complessivamente tese a ridurre gli impatti attesi dalle diverse azioni di progetto ma non sono ancora identificate delle compensazioni ambientali vere e proprie. Si ribadisce che, poiché nell'ambito della pubblicazione dell'Osservatorio tecnico del 18 luglio 2013 è individuata la matrice acque come meritevole di azioni di miglioramento dell'assetto ambientale e idrogeologico, si ritiene di suggerire, a titolo compensativo, di adottare misure di incentivazione della riconversione dei sistemi irrigui della Val Susa verso tipologie che richiedano minori portate e/o valutare la possibilità di collettamento degli scarichi civili che, nel tratto tra

Susa e Bussoleno, già non recapitassero ad un impianto di trattamento reflui.

- Per quanto attiene le mitigazioni relative alla riduzione dell'incidentalità si rileva che:
  - poiché nel tratto corrispondente al tunnel di interconnessione è stato individuato da Arpa Piemonte un corridoio ecologico molto utilizzato dalla teriofauna, si richiede di valutarne la possibilità di miglioramento dell'efficienza da un versante vallivo all'altro con aumento della permeabilità della statale 24 che lo taglia trasversalmente;
  - è prevista l'apposizione di dissuasori per l'attraversamento della teriofauna sulla SS 24 ma non è dettagliato per quale estensione della stessa e in quali comuni. Data la forte incidentalità con la fauna selvatica anche dei comuni della bassa valle si ritiene che sarebbe idonea l'apposizione di tali dissuasori anche nei Comuni di Borgone, Bussoleno, Foresto.
  - A titolo compensativo, poiché sono state riscontrati numerosi corridoi ecologici sulla SS 24 in cui si hanno frequenti incidenti con la fauna si richiede di realizzare dei sottopassi faunistici tra Savoulx e Oulx e/o nella piana di Gad, a Exilles e presso il confine comunale tra Gravere e Chiomonte nonché di migliorare la funzionalità del sovrappasso autostradale di Salbertrand tramite un miglioramento della permeabilità della SS24 in adiacenza della Via Roma a Salbertrand.
  - È prevista in progetto la realizzazione di un sottopasso che conetterà l'area al di sotto del viadotto della A32 a nord del collegamento ferroviario con le aree prative in località Traduerivi in Comune di Susa. Il sottopasso in progetto ha una lunghezza di 80 m circa e pertanto risulta di difficile attraversamento da parte della fauna in quanto poco attrattivo. Inoltre l'imbocco dello stesso sul lato prospiciente la Dora è caratterizzato da angoli troppo netti per facilitarne l'individuazione e l'impiego. Si ritiene che per migliorarne la fruibilità da parte della fauna sarebbe opportuno realizzare un invito di maggiori dimensioni sul lato in questione anche allontanando la prevista pista ciclabile in modo da ricavare un'area di maggiori dimensioni dove la fauna possa momentaneamente sostare e alimentarsi prima di imboccare il sottopasso.
- Per quanto attiene le aree umide previste a progetto, consistenti in acquitrini e in una lanca, una delle quali a servizio del sottopasso, si rileva che le stesse sono realizzate tramite scavi che non saranno tuttavia impermeabilizzati tramite la stesa di suolo argilloso, cosa che ne renderà aleatoria la permanenza. Inoltre gli stessi non sono rinaturalizzati con aree di canneto o altri habitat rimandando all'affermazione naturale della vegetazione spontanea la rivegetazione degli specchi d'acqua. Al fine di migliorare l'inserimento di tali aree nel contesto paesaggistico e di velocizzare i processi di fitocolonizzazione naturale si ritiene che tali per tali aree andrebbe previsto un progetto di rinaturalizzazione complessivo.
- Le previste compensazioni forestali ai sensi della L 4/2009 sono basate sul miglioramento di boschi misti di proprietà comunale nei Comuni di Susa, Caprie, Giaglione e Bussoleno. I boschi individuati afferiscono a una pluralità di cenosi forestali di diverso valore naturalistico (si va, a titolo esemplificativo, dal querceto mesoxerofilo delle Alpi a roverella al robineto) e per tutti è indicato il miglioramento forestale come misura compensativa. Poiché non esiste tuttavia una caratterizzazione floristica e dei popolamenti delle cenosi individuate non si comprende se e in che misura i boschi indicati necessitino effettivamente di un miglioramento forestale e/o di diradamenti selettivi. Si richiede di integrare quindi l'elaborato in questione con una caratterizzazione dei popolamenti individuati che possa consentire di comprendere l'effettivo valore migliorativo per gli interventi ipotizzati.

Il progetto di monitoraggio ambientale sulle matrici vegetazione e fauna è sufficientemente dettagliato ed esaustivo per le componenti bersaglio. Per quanto attiene l'ittiofauna sono previste 4 campagne annue di monitoraggio su 6 diverse stazioni. Poiché il sistema adottato,

basato sull'uso di elettrostorditore, non è privo di impatto sulla fauna in esame, si ritiene che una sola campagna annua, effettuata in periodo di magra estiva, possa essere significativa per valutare gli effetti attesi. Va rilevato che nel caso in cui il monitoraggio evidenziasse un calo rilevante di unità tassonomiche non sono tuttavia previste azioni correttive di sorta e pertanto lo scopo del monitoraggio rimane esclusivamente di tipo scientifico e cognitivo.

### **Viabilità**

In riferimento agli approfondimenti progettuali finora effettuati, e illustrati da parte di LTF, si fa presente che non sono state accolte le seguenti osservazioni:

- inserimento nel progetto della sistemazione 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 rotonda con diametro adeguato;
- inserimento nel progetto della sistemazione incrocio tra la S.P. 24 con la S.P. 207 alla km. 53+300 mediante la realizzazione di una rotonda con un diametro adeguato;
- non è stata presa in considerazione la realizzazione della difesa spondale del tratto di S.P. n. 24 posto in adiacenza della Dora Riparia.

Per quanto riguarda i primi due adeguamenti si ritiene che, **ancorchè esterni al perimetro del progetto, essi siano necessari per un adeguato inserimento territoriale ed ambientale** dell'opera in esame, pertanto si richiede che vengano contemplati nelle successive fasi della progettazione.

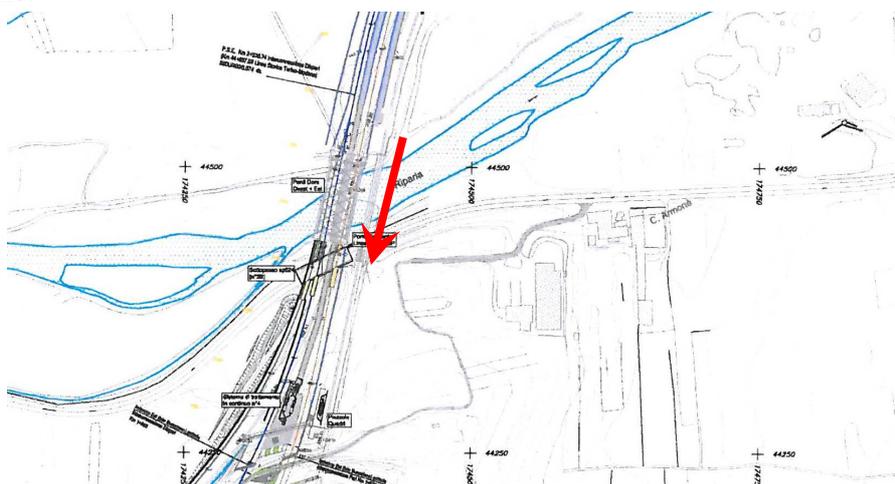


Figura 1 – Difesa spondale nel tratto interessato dalla galleria artificiale della SP24

Infine il terzo intervento (difesa spondale) non risulta affatto esterno al perimetro (fig. 1) e la richiesta della sua realizzazione deriva dalla scelta progettuale 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. Con riferimento alla necessità di difesa dello specifico tratto stradale da eventuali esondazioni, si richiede che nelle successive fasi della progettazione venga prevista la realizzazione dell'intervento di cui sopra.

Si richiede nei successivi sviluppi progettuali che vengano presentati specifici elaborati in merito agli accessi temporanei ed alla fase di cantierizzazione relative alle opere interferenti.

Come già osservato nella nota del 12/06/2013 prot. 105445, si evidenzia che, nelle successive fasi della progettazione dovranno essere approfonditi i seguenti aspetti:

### **Gestione delle acque**

Per quanto riguarda gli scarichi di acque reflue e le immissioni di acque meteoriche si rileva che i maggiori impatti sono rappresentati dalle aree di cantiere (es. Area Industriale "Susa

Autoporto”, Imbocco Est Tunnel di Base –Susa, Imbocco Est Tunnel di Interconnessione + innesto Bussoleno; Imbocco Ovest Tunnel di Interconnessione-Susa) ma per tali siti, nell’attuale livello progettuale, sono state indicate le sole caratteristiche di massima dei presidi finalizzati alla tutela qualitativa della risorsa (in particolare la realizzazione di impianti di depurazione modulari, la raccolta delle acque meteoriche in aree ritenute critiche etc.), con un grado di dettaglio, per le singole unità di cantiere, che non consente di verificare se quanto in progetto risulta in linea con le vigenti normative in materia e sia sufficiente a garantire nel tempo la tutela qualitativa dei corsi d’acqua finalizzata al raggiungimento degli obiettivi di qualità previsti dal P.T.A.

Risultano infatti mancanti i dati fondamentali per tali valutazioni (ad esempio i corpi idrici recettori degli scarichi, le portate dello scarico stesso, etc).

Durante le fasi di cantiere per la realizzazione della galleria la corretta separazione dei flussi delle acque torbide dai flussi di acque pulite e dalle acque reflue rappresenta il punto critico per l’architettura del sistema di raccolta e trattamento delle acque che deve essere approfondito e risolto in tale fase di progettazione. Si ritiene pertanto utile segnalare che, nell’ambito delle progettazioni specifiche delle singole unità di cantiere, dovrà essere tenuto conto che le acque reflue industriali (di lavaggio mezzi, di raffreddamento fresa, etc.) che necessitano di autorizzazione allo scarico, e le eventuali acque di venuta (calde o fredde) canalizzate durante l’attività di escavazione, che non necessitano di autorizzazione allo scarico (non rientrano nella definizione di “acque reflue” prevista dal D.Lgs. 152/06), dovrebbero essere tenute separate al fine di permettere trattamenti appropriati e controlli significativi. Dovranno essere stimate le venute d’acqua concentrate e la loro “catalogazione” ai fini della gestione nelle linee dell’impianto di depurazione definendo schemi di gestione delle acque calde e fredde, torbide e chiare ed in particolare identificando i punti di formazione raccolta e rilancio (ove necessario) delle stesse.

Si ritiene opportuno verificare, nel corso dei successivi approfondimenti progettuali, l’effettiva gestione degli inerti e delle aree scoperte di cantiere in funzione delle potenziali ricadute sulla gestione delle acque meteoriche di dilavamento, inoltre, qualora nel corso della realizzazione dei lavori si attivassero attività indicate all’art. 7 del D.P.G.R. 1/R/2006, dovrà essere redatto il piano di prevenzione e gestione delle acque di prima pioggia e di lavaggio previsto dal medesimo che sarà oggetto di specifica approvazione da parte dell’Ente competente in funzione del recapito prescelto.

Si segnala la necessità di approfondire la progettazione del sistema di gestione, raccolta, trattamento e riutilizzo delle acque reflue e meteoriche per l’area industriale di Susa derivanti dalle operazioni di valorizzazione degli aggregati e la fabbricazione dei conci, dove, nella documentazione trasmessa, si indica che è previsto il completo ricircolo delle acque reflue.

Si sottolinea ad ogni buon fine che tutti gli scarichi di acque reflue, sia nelle fasi di cantiere che ad opere concluse, dovranno essere preventivamente autorizzati nel rispetto della vigente normativa e pertanto dovranno essere fornite le indicazioni necessarie al rilascio dei singoli provvedimenti.

In riferimento all’utilizzo di fonti di energia rinnovabili presso la nuova stazione di Susa si rammenta che eventuali impianti di climatizzazione con l’utilizzo di acqua di falda nel sistema di scambio termico, qualora si prevedano impianti geotermici a circuito aperto necessitano di autorizzazioni sia al prelievo che allo scarico delle acque ai sensi del D.Lgs. 152/06.

Per quanto concerne il comparto prelievi si esprimono inoltre le seguenti considerazioni:

- per quanto riguarda l’interferenza del progettato intervento con le acque sia superficiali che sotterranee si evidenzia la necessità che vengano salvaguardati i diritti dei terzi ed in particolare che venga garantito, in ogni situazione che si venisse a determinare,

l'approvvigionamento idrico a scopo idropotabile.

- dovrà essere accertata l'eventuale interferenza con il regime delle portate dei Torrenti Cenischia e Clarea, in relazione alle derivazioni d'acqua esistenti ed in particolare all'invaso collegato all'impianto di Pont-Ventoux. Per quest'ultimo dovrà essere attentamente valutata anche l'eventuale interferenza con le infrastrutture connesse, comprese quelle in sotterraneo.
- qualora per le operazioni di cantiere, il raffreddamento macchinari o gli usi igienici, e più in genere per qualunque uso connesso alla realizzazione dell'intervento in questione risulti necessario l'utilizzo di acqua sia superficiale che sotterranea, dovrà essere preventivamente richiesta la relativa concessione o la licenza di attingimento ai sensi del D.P.G.R. 29.7.2003 n. 10/R.
- eventuali usi delle acque intercettate dal cunicolo non direttamente connessi alla realizzazione dell'intervento in questione, saranno soggetti al citato Regolamento regionale.

### ***Siti di deposito dello smarino***

Dalla documentazione visionata si evince che nel progetto definitivo presentato da LTF Sas sarebbero 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).

In questi due siti sono presenti delle cave in cui verrebbe conferito il materiale non direttamente riutilizzabile per l'opera stessa, eseguendo due differenti sistemazioni morfologiche.

In merito alle due ipotesi progettuali si osserva quanto segue.

#### ***A) Sito di deposito presso la cava di Caprie***

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), di proprietà della ditta Ing. Rotunno Srl. La coltivazione della cava è stata oggetto di un progetto di "Ampliamento per la messa in sicurezza ed il recupero finale della Cava" che ha seguito la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi della l.r. 40/98 e smi, conclusasi con Giudizio positivo (D.G.P n.1205-1150029 del 2007); successivamente è stata rilasciata dal Comune di Caprie l'autorizzazione alla coltivazione e recupero ambientale ai sensi della l.r. 69/78 e smi, con D.G.C. n.38 del 17/04/2008, avente scadenza il 21/04/2013. In data 08/03/2013 la ditta Ing. Rotunno srl ha depositato l'istanza per il rinnovo della coltivazione di cava per ulteriori 5 anni, per l'estrazione di una volumetria residua di circa 70.000 m<sup>3</sup>. Attualmente l'istanza è in fase di istruttoria provinciale, nell'ambito di cui in data 18/04/2013 si è tenuta una prima Conferenza dei Servizi ai sensi della l.r. 44/00 e smi.

Il progetto di deposito dello smarino presentato in questo sito da LTF modificherebbe il progetto di recupero ambientale della cava autorizzato (a seguito di procedura di VIA) ed attualmente in fase di rinnovo, che prevede esclusivamente il recupero dei gradoni residui di coltivazione con terreno vegetale ed impianti di specie arboreo-arbustive, senza riporto di ulteriori materiali .

Preliminarmente alle considerazioni tecniche, che potranno essere oggetto di successivi approfondimenti, si richiede che sia esplicitato l'iter amministrativo del progetto di sito deposito del materiale, considerando che:

a) l'autorizzazione della cava e del recupero ambientale ai sensi della l.r. 69/78 e smi è di competenza dell'Amministrazione Comunale che, ai sensi dell'art 31 della LR 44/2000, si avvale per l'istruttoria della Provincia. La Provincia provvede all'esame dell'istanza convocando la Conferenza di Servizi di cui all'art. 32 della L.r. 44/2000 e l.241/90, a cui sono invitati tutti i soggetti titolari al rilascio di autorizzazioni, pareri e nulla osta. Il parere della Conferenza viene trasmesso al Comune ai fini del provvedimento di competenza.

Si fa inoltre presente che tutta l'area del progetto è gravata da vincolo idrogeologico ai sensi della l.r. 45/98, la cui autorizzazione è di competenza della Regione Piemonte, e da vincolo paesaggistico ai sensi del Dlgs 42/2004 e l.r. 32/2008, la cui autorizzazione è di competenza del Comune.

b) sulla cava esistente è presente una fideiussione a carico della ditta Ing. Vito Rotunno che ha per beneficiario il Comune di Caprie, ai sensi dell'art. 7 della l.r. 69/78, a garanzia della corretta esecuzione degli interventi di recupero ambientale, così come previsti nell'attuale in autorizzazione.

c) Sono di competenza della Provincia, le funzioni di polizia mineraria in materia di cave e torbiere e acque minerali e termali operanti in regime di autorizzazione ex l.r. 69/78 e s.m.i.

Pertanto è necessario chiarire:

1. quali sono i soggetti che dovrebbero rilasciare l'autorizzazione al progetto di deposito dello smarino presentato da LTF e mediante quale procedura;
2. quale ditta sarà titolare della futura autorizzazione all'attività di recupero e come si rapporterà alle garanzie fidejussorie già in essere riferite alla cava, di cui al punto b);
3. quale sarà l'ente deputato al controllo della corretta esecuzione delle opere previste e alla vigilanza sulla sicurezza dei lavoratori;
4. 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...);
5. se l'intervento del progetto di LTF interferisca con aree già avviate al recupero ambientale della cava esercita dalla ditta Ing. Vito Rotunno.

Si rileva che da un primo esame sommario della documentazione (denominata "*Geologia-Siti di deposito Italia- Caprie*") non risulta presente il progetto delle opere di recupero e ricomposizione ambientale del sito, in termini di riporto del substrato vegetale, inerbimenti e opere a verde.

Si segnala una interferenza tra l'area di deposito dello smarino e la viabilità provinciale (SP24).

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 realizzazione della Rotatoria già programmata, si richiede di realizzare la stessa secondo il progetto esecutivo già predisposto da questi Uffici, nell'ambito delle opere progettate da LTF, perchè strettamente funzionale al sito di deponia del materiale stesso.

#### *B) Sito di deposito presso la cava di Torrazza*

Nell'area destinata al deposito di smarino del comune di Torrazza, di proprietà della Co.GE.FA SpA, sono presenti due ex cave e gli impianti con relative aree di stoccaggio:

- a) area di cava ex CAV.TO.MI, realizzata come cava di prestito per l'AC Torino-Milano e autorizzata dal Comune, previa istruttoria regionale. Dai dati in possesso della Provincia-Servizio Difesa del Suolo e attività estrattiva, risulta già accertato l'avvenuto recupero ambientale.
- b) Area di cava ex CO.GE.FA, autorizzata ai sensi della l.r. 69/78 e s.m.i, previa istruttoria provinciale, dal Comune con D.C.C. n.52 del 24/11/2005, avente scadenza il 30/11/2008. Non si hanno notizie circa il completamento delle opere di recupero ambientale.

Dalla planimetria di dettaglio dell'intervento, il deposito di smarino presentato dalla LTF (*tavola PD2 C3B TS3 0047 B*) sembrerebbe ricadere interamente nell'area (a) sopra citata, pur non ricomprendendola tutta.

Pertanto da un primo esame, sull'area così individuata da LTF sembrerebbero non sussistere autorizzazioni vigenti ex l.r. 69/78 e s.m.i.

Si ritiene necessario che venga avviato al più presto un confronto con il Comune e con i soggetti interessati, affrontando e risolvendo le eventuali criticità presenti nella soluzione

prospettata dal progetto ed in particolare la compatibilità tra l'attuale destinazione di PRGC e l'utilizzo per lo stoccaggio definitivo delle terre da scavo.

Inoltre è necessario chiarire:

1. Se l'intervento progettato da LTF interferisca con aree già recuperate ambientalmente;
2. Quali saranno 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).

### ***Classificazione acustica***

Si chiede di valutare la congruità delle scelte progettuali rispetto ai criteri della zonizzazione acustica attuale e/o l'introduzione di previsioni normative ed accorgimenti progettuali atti ad evitare accostamenti critici. In particolare nella progettazione si dovranno valutare delle soluzioni planimetriche e distributive che tengano in conto l'impatto acustico; dovrà essere verificato il rispetto dei limiti normativi vigenti nei confronti dei ricettori sensibili, da ottenersi anche attraverso il ricorso a misure mitigative eventualmente necessarie.

### **Progetti Definitivi dell'Autoporto della società Sitaf e di Guida Sicura della società Consepi:**

In merito al Progetti Definitivi **dell'Autoporto e di Guida Sicura**, si richiamano tutte le richieste di approfondimento già esplicitate con le note 41093 del 7/03/2014 e n. 109595/LB6 del 1/07/2014.

### **PISTA DI GUIDA SICURA**

#### **Compatibilità con il PTC2**

##### *Pista di guida sicura*

Il Comune di Avigliana è compreso dal PTC2 nell'*Ambito 20* di approfondimento sovra comunale "*Bassa Val Susa e Val Chisone*"; appartiene ad ambiti produttivi di I° livello (parte E del territorio comunale al confine con Buttigliera Alta) e di "*II° livello*" (parte O del territorio comunale al confine con il Comune di S. Ambrogio di Torino); è classificato tra i Comuni "*Polo intermedio extrametropolitano*" che dispongono di una offerta diversificata di servizi e con un raggio di influenza relativo prevalentemente all'Area Metropolitana Torinese.

Il PTC 2 classifica l'area di intervento tra quelle "libere", posta in contesto agricolo e in Classe I di fertilità (sebbene sia evidente che una tale classificazione di uso del suolo derivi dalla scala cartografica e non da una reale qualità agronomica del sito, stante il suo utilizzo quale area di deposito inerti).

*"Le aree libere sono costituite da porzioni di territorio esterne al tessuto urbano consolidato o ai nuclei edificati, caratterizzate dalla prevalente funzione agricola e forestale anche in presenza di insediamenti minori o sparsi, quali elementi identitari e distintivi del paesaggio che si intende preservare."* (art. 16, c. 4 N.d.A.).

Nelle aree libere sono consentiti interventi di interesse pubblico, laddove non sia possibile una localizzazione alternativa (art. 17, c. 5 N.d.A.).

Si segnala altresì che l'area interessata è vincolata dal PRGC vigente a verde pubblico ed è posta in Classe III a pericolosità geologica da elevata a molto elevata.

#### *Alternative progettuali:*

Stante quanto sopra si ribadisce quanto già richiesto con le note 41093 e 109595 sopra richiamate, in merito alla necessità 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 che si integra con l'ipotesi di distacco della sola pista di moto a Cesana.

Si ricorda che il Comune di Buttigliera ha già dichiarato la disponibilità dell'area, come da protocollo d'intesa approvato con DGC n. 63 del 23 aprile 2014.

La valutazione dell'alternativa proposta dal Comune di Buttigliera Alta e dalla Conferenza dei Sindaci dell'Alta Valle Susa, può configurarsi migliorativa rispetto alla soluzione individuata nel progetto definitivo dal punto di vista della riduzione del consumo di suolo agricolo e dal punto di vista paesaggistico, pur mantenendo inalterate le funzionalità necessarie per l'espletamento dell'attività di Consepi. Si richiede quindi, compatibilmente con le tempistiche dettate dalla procedura amministrativa in corso, di prendere in considerazione l'ipotesi di adottare tale soluzione progettuale in alternativa alla collocazione della Pista di Guida Sicura nel Comune di Avigliana.

## AUTOPORTO

Il Comune di San Didero è compreso dal PTC2 nell'*Ambito 20* di approfondimento sovra comunale "*Bassa Val Susa e Val Chisone*"; appartiene ad ambiti produttivi di "*II° livello*" (parte S del territorio comunale al confine con i Comuni di Bruzolo a O e Borgone di Susa a E).

Il PTC 2 classifica l'area di intervento tra quelle "libere", e in Classe III di fertilità.

Tuttavia, come specificato nella documentazione di progetto, il PRG del Comune di San Didero classifica l'area prevista per la localizzazione dell'autoporto come segue:

- Area In2, di nuovo impianto per la piccola industria - attività terziaria,
- Verde attrezzato localizzato (Va) e verde pubblico da localizzare (V),
- Parcheggi localizzati e parcheggi da localizzare (P).

Nel PRG del Comune di Bruzolo gli ambiti interferiti dal progetto sono classificati come aree a destinazione agricola e cave e torbiere in atto, mentre per quanto riguarda la rotatoria sulla SS25 gli interventi insistono su infrastrutture stradali.

Il PTC2 non prevale sulla destinazione prevista dai piani regolatori comunali vigenti.

### *Sistemazione aree Soc. ESLOSilos*

Si ribadisce quanto già richiesto con la nota prot. 41093 sopra richiamata:

l'area dell'autoporto risulta localizzata ad est ed in adiacenza di un'area dove è insediata un'attività estrattiva in fase di ultimazione (Soc. Eslo-Silos) con relativo impianto di frantumazione.

Per quest'area il progetto approvato prevede la conservazione dell'impianto di lavorazione inerti (situato nella porzione Ovest dell'area) e la realizzazione di interventi di recupero ambientale principalmente sui lati est e sud, pertanto al confine con l'area individuata per l'autoporto.

Alla luce di quanto sopra si chiede di:

- verificare attentamente le aree a disposizione e occupate dall'intervento in modo tale da non lasciare aree intercluse e/o reliquati nei confronti dell'area destinata ad attività estrattiva.
- Prevedere interventi di mitigazione/mascheramento a verde dell'area autoporto in continuità ed in coerenza con quanto già previsto per l'area estrattiva, per es. continuazione della quinta verde sul lato sud dell'area autoporto (si potrebbe prevedere di lasciare in posto e migliorare /riqualificare la vegetazione esistente).
- Verificare se lo svincolo progettato all'estremità sud-ovest dell'area autoporto interferisce con le aree di previsto recupero ambientale dell'attività estrattiva; in caso affermativo

individuare idonee soluzioni di mitigazioni e/o compensazione a risoluzione dell'interferenza.

La documentazione progettuale relativa all'area Eslo-Silos è a disposizione per la consultazione presso la Provincia.

#### *Viabilità di accesso*

Con riferimento alla progettazione, la stessa prevede un intervento di collegamento viabilistico dell'area sulla SS25 mediante sistemazione a rotatoria. Vista la consistenza del reticolo esistente, si evidenzia l'importanza che tale nuova viabilità costituisca l'occasione per una riorganizzazione e razionalizzazione distributiva dell'intera area, creando sinergie a livello sovra comunale, anche alla luce delle progettualità allo studio in aree limitrofe a quella in oggetto sul territorio del Comune di Bruzolo (area "Ex Lago", proponenti Sitalfa SpA e Aysel SpA).

Rilevato inoltre che:

- al fine dell'espressione del parere sono state raccolte le valutazioni dei componenti dell'Organo Tecnico Provinciale, in atti
- sono state effettuate le verifiche di cui all'art. 165 c. 4 del D. Lgs. 12/04/2006 n. 163 in ordine alla rilevazione delle interferenze con il sedime dell'infrastruttura.

Visti:

- la L. 7 agosto 1990 n. 241 - "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" e s.m.i.;
- il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;
- la L. R. del 14 dicembre 1998, n. 40 - "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione" e s.m.i.;
- la L. 21 dicembre 2001 n. 443 - "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";
- il D. Lgs 12/04/2006 n. 163- "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE".

Acquisito il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica del Responsabile del Servizio interessato ai sensi dell'art. 49 comma 1 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. 18/08/2000 n. 267.

Visto l'art. 134, comma 4, del citato Testo Unico e ritenuta l'urgenza;

**con voti unanimi, espressi in forma palese, la Giunta Provinciale  
DELIBERA**

1) di esprimere, relativamente al progetto definitivo presentato in data 15/04/2013 e successivamente integrato in data 17/12/2013 e 13/06/2014 ai sensi e per gli effetti del D.Lgs 152/06, dell'art. 18, comma 2 della L.R. del 14 dicembre 1998, n. 40 della Legge obiettivo ex artt.166 , 167 e 182 del D.Lgs. 163/2006 , parere articolato secondo quanto dettagliato in premessa.

2) di ritenere che la compatibilità ambientale e territoriale dell'intervento, data la sua complessità e dato il livello definitivo della attuale progettazione debba essere subordinata all'approfondimento di specifici temi per la successiva fase progettuale come indicato in premessa;

3) di richiedere alla Regione ed al Ministero dell'Ambiente che definiscano un adeguato percorso volto a governare con una visione unitaria l'evoluzione e l'approfondimento successivo del progetto anche con riferimento alle progettazioni degli interventi accessori e di cantiere;

4) di trasmettere la presente deliberazione alla Regione Piemonte ed al Ministro dell'Ambiente, per il seguito di competenza;

5) di dare atto che il presente provvedimento non comporta oneri finanziari a carico dell'ente;

6) di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile con successiva votazione separata, espressa e favorevole di tutti gli intervenuti.

Letto, confermato e sottoscritto.

In originale firmato.

Il Vicesegretario Generale  
f.to N. Tutino

Il Vicepresidente  
f.to A. Avetta