



SOCIETA' ITALIANA  
 TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FREJUS  
 Sede legale: fraz. San Giuliano, 2 - 10059 Susa (TO)

## RILOCALIZZAZIONE DELL' AUTOPORTO DI SUSÀ

PROGETTO DEFINITIVO  
 APPROFONDIMENTI PROGETTUALI

APPROFONDIMENTI PER OSSERVAZIONI REGIONE PIEMONTE  
 (rif. Lettera prot. n. 1911/DB 12.06 del 11/04/2014)

DOCUMENTO GUIDA DI RISPOSTA ALLE RICHIESTE  
 DELLA REGIONE PIEMONTE

MUSNET ENGINEERING S.p.A.  
 C.so Svizzera, 185  
 10149 TORINO  
 Tel. +39 011 5712411  
 Fax. +39 011 5712426  
 E-mail info@musinet.it  
 PEC musinet@legalmail.it

Gruppo SITAF

P.I.va 08015410015  
 Cap. Soc. E. 520.000 i.v.  
 Cod. fis.e Reg. Imprese  
 TO 08015410015  
 R.E.A. Torino 939200

Indice	Date/ Data	Modifications / Modifiche	Etabli par / Concepito da	Vérifié par / Controllato da	Autorisé par / Autorizzato da
0	06/06/2014	Première diffusion / Prima emissione	L. BARBERIS (MUSINET)	C. GIOVANNETTI (MUSINET)	M.BERTI (SITAF)
A	12/06/2014	Passage au statut AP / Passaggio allo stato AP	L. BARBERIS (MUSINET)	C. GIOVANNETTI (MUSINET)	M.BERTI (SITAF)

CODE DOC	P	D	2	C	3	A	M	U	S	0	0	0	6	A
	Phase / Fase		Sigle étude / Sigla		Émetteur / Emittente			Numero			Indice			

A	P	N	O	T
Statut / Stato		Type / Tipo		

ADRESSE GED INDIRIZZO GED	C3A	//	//	70	00	91	10	03
------------------------------	-----	----	----	----	----	----	----	----

ECHELLE / SCALA

CUP	C11J05000030001
-----	-----------------



REGIONE PIEMONTE  
 COMUNE DI AVIGLIANA  
 PROVINCIA DI TORINO

## PROGETTAZIONE PER LA RILOCALIZZAZIONE DI UNA PISTA DI GUIDA SICURA SITA IN AREA AUTOPORTO DI SUSÀ (TO)

Codice generale	Codice dell' opera	Lotto	Livello di progettazione	Area di progettazione	Numero elaborato	Tipo documento	Versione
-----------------	--------------------	-------	--------------------------	-----------------------	------------------	----------------	----------

IL COMMITTENTE :



I PROGETTISTI (A.T.I.):

Ing. Valter RIPAMONTI ( Capogruppo )



Studio DUEPUNTODIECI Associati

duepuntodieci associati  
 dott. Ing. Andrea Durando dott. Ing. Enzo Lacroce

Studio ESSEBI Ingegneria



Ing. Enrico GUIOT

Ing. Stefano COALOVA

Stefano Coalova  
 Ingegnere Edile

Capogruppo di progettazione : Ing. Valter RIPAMONTI *VR*

Responsabile area di progettazione : Ing. Valter RIPAMONTI *VR*

Redattore : Ing. Fabrizio ROAGNA *RF*

TIMBRI E FIRME:



## PROGETTO DEFINITIVO APPROFONDIMENTI PROGETTUALI

OGGETTO  
 APPROFONDIMENTI PER OSSERVAZIONI REGIONE PIEMONTE  
 rif. lettera prot. n. 1911/DB 12.06 del 11/04/2014  
 DOCUMENTO GUIDA DI RISPOSTA ALLE RICHIESTE DELLA REGIONE PIEMONTE

VERS.	MODIFICHE	DATA	SCALA
0	"Approfondimenti per Osservazioni Regione Piemonte - Riscontro Osservazioni (rif. lettera prot. n. 1911/DB 12.06 del 11/04/2014)	12 Giugno 2014	
1			CUP C11J05000030001
2			
3			

RIFERIMENTI

11. Apr. 2014 13:50

Nr. 2100 P. 2/10

**REGIONE PIEMONTE**  
 Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica  
 Settore Infrastrutture Strategiche  
 infrastrutture.trasporti@regione.piemonte.it

data: **11 APR, 2014**

Protocollo: **1911** /DB 12.06  
 Cl. 12.70.10/01/02/03-3

**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  
 fax 0657223082

**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**  
 DIREZIONE GENERALE SALVAGUARDIA AMBIENTALE - DIVISIONE III  
 Via Cristoforo Colombo, 44  
 00147 Roma  
 fax 0657223040

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**  
 STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE  
 Piazzale di Porta Pia, 1  
 00198 Roma  
 fax 0644124216

**MINISTERO DEI BENI CULTURALI E AMBIENTALI**  
 DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEA  
 Via di San Michele, 22  
 00153 Roma  
 fax 0667234750

**SOCIETA' LTF S.A.S.**  
 SEDE ITALIANA  
 Piazza Nizza, 46  
 10126 Torino

Oggetto: Legge obiettivo ex artt. 166, 167, 170, 171, 182 del d.lgs 163/2006 - Art.18 l.r. 40/1998. Nuovo Collegamento Ferroviario Torino - Lione, Parte Comune Italo/ Francese - Tratta in Territorio Italiano. Progetto definitivo- Prima Fase - Completamento del Programma di Risoluzione delle Interferenze - Progetti Definitivi dell'Autoporto della Società SitaF e di Guida sicura della società Consepì".  
Trasmissione osservazioni tecniche

LTF sas Torino  
 Posta in arrivo  
 11/04/2014  
 6301466 ITE/114

11. Apr. 2014 13:50

Nr. 2100 P. 3/10

**REGIONE PIEMONTE**  
 Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica  
 Settore Infrastrutture Strategiche  
 infrastrutture.trasporti@regione.piemonte.it

Con la presente si trasmette in allegato copia della nota contenente le richieste d'integrazioni relative al progetto in oggetto formulate dall'Organo Tecnico regionale di concerto con ARPA Piemonte.

La Responsabile del Procedimento  
 Ing. Gabriella GIUNTA  
*Gabriella Giunta*

Allegati n.1  
 Referenti: Andrea CARPI - 0114324357  
 Massimo CRESCENTE - 0114325444

Via Belfiore, 23  
 10125 Torino  
 Tel. 011-432.1392/4163  
 Fax 011-432.3746

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
ABC			
1	<p>Siano evidenziati i riflessi sull'analisi costi benefici dell'intero progetto introdotti con le suddette integrazioni progettuali</p>	<p>Dal punto di vista dei <b>costi d'investimento</b>, i complementi del progetto che riguardano lo spostamento dell'Autoporto e della Guida Sicura non conducono a modificare i costi globali che sono stati considerati nell'analisi costi-benefici, dati il livello di precisione dello studio e i margini presi in conto (23,6 Miliardi di euro costanti 2010 per l'insieme del progetto di cui 10,5 per le due fasi della parte comune).</p> <p>Per quanto riguarda i <b>benefici</b> del progetto, essi provengono dal miglioramento della situazione dei diversi portatori d'interesse: caricatori, operatori logistici, clienti finali, gestori d'autostrada, gestori d'infrastruttura ferroviaria, trasportatori ferroviari privati e pubblici, amministrazioni pubbliche.</p> <p>La rilocalizzazione dell'Autoporto e della Guida Sicura prevede funzionalità quasi identiche e sarà pertanto senza incidenze salvo quelle prese in conto nell'ACB per i diversi operatori. Infatti, i benefici del progetto provengono essenzialmente dal trasferimento di traffico verso una modalità di trasporto meno inquinante e dai risparmi economici consentiti dall'attraversamento delle Alpi a bassa quota. Il dettaglio della rilocalizzazione delle funzionalità sopra citate non ha impatto sugli studi relativi a questi benefici ambientali ed economici.</p> <p>In sintesi, i complementi pubblicati non hanno conseguenze sull'analisi costi-benefici del progetto globale.</p>	-

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
<b>Emissioni atmosferiche</b>			
2	Lo studio venga aggiornato utilizzando la metodologia proposta nell'ambito dello studio relativo alla tratta internazionale della Torino-Lione per rendere confrontabili le valutazioni sugli impatti di opere tra loro collegate e armonizzare le misure di mitigazione da porre in essere in contesti ambientali interessati sia dall'opera principale, la nuova linea ferroviaria che da ciascuna delle rilocalizzazioni proposte e qui analizzate;	<p><b>Autoporto:</b> lo studio atmosferico è stato aggiornato secondo le metodologie proposte nell'ambito del SIA dell'opera ferroviaria al fine di omogeneizzare l'approccio valutativo e le conseguenti proposte mitigative</p> <p><b>Guida Sicura:</b> lo studio atmosferico è stato aggiornato secondo le metodologie proposte nell'ambito del SIA dell'opera ferroviaria principale uniformando le modalità di presentazione dei risultati, pur mantenendo il modello di calcolo utilizzato in precedenza in quanto non vi sono normative che impongano l'utilizzo di una metodologia di calcolo; quella utilizzata è consigliata dalle linee guida ARPA Toscana, attualmente le uniche esistenti, e da svariate norme internazionali.</p>	<p><b>PD2-C3C-MUS-0401-A-AP-PLA -</b>  <b>Approfondimenti sullo studio atmosferico</b></p> <p><b>Cconspa_001_0_D_SIA_003_imp amb_0-14 Approfondimenti sulle emissioni in atmosfera</b></p>
3	La stima di tali emissioni prenda in considerazione gli inquinanti di origine primaria più critici per l'area, ovvero il particolato PM10, il particolato PM 2.5 e gli ossidi di azoto NO;	<p><b>Autoporto:</b> la stima delle emissioni determinata dal modello prende in conto il particolato PM10, 2.5, e gli ossidi di azoto.</p> <p><b>Guida Sicura:</b> gli approfondimenti presentati riguardano in particolare l'esplicitazione dei valori riferiti al particolato PM 2.5, non indicati in precedenza nel progetto, al fine di uniformarsi al progetto complessivo della tratta.</p>	<p><b>PD2-C3C-MUS-0401-A-AP-PLA -</b>  <b>Approfondimenti sullo studio atmosferico</b></p> <p><b>Cconspa_001_0_D_SIA_003_imp amb_0-14 Approfondimenti sulle emissioni in atmosfera</b></p>

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
4	Le simulazioni modellistiche, date le caratteristiche orografiche proprie della Valle di Susa, siano condotte attraverso l'applicazione di modelli di dispersione di tipo tridimensionale (ad esempio lagrangiani a particelle) che, prevedendo una ricostruzione 3D del campo di vento e di temperatura nell'area in esame, descrivano in modo più adeguato i fenomeni di dispersione in condizioni meteorologicamente complesse. Per tali simulazioni dovrà essere preso a riferimento un anno meteorologico recente (dal 2008 in avanti) al fine di permettere la rappresentazione di una situazione temporalmente vicina a quella attuale. I risultati della modellizzazione relativa alla fase di cantiere dovranno essere riferiti alla sommatoria dei contributi emissivi associati alla movimentazione dei cumuli e dei mezzi di cantiere.	<p><b>Autoporto:</b> le simulazioni modellistiche sono state adeguate alle richieste.</p> <p><b>Guida Sicura:</b> si ritiene che, alla luce dei risultati ottenuti e della limitatezza dell'area di cantiere rispetto all'orografia della valle in corrispondenza di Avigliana (sbocco vallivo), il ricorso ad un modello tridimensionale non apporti alcun significativo beneficio nella valutazione della dispersione degli inquinanti, tenuto conto anche della vicinanza del tracciato autostradale.</p> <p>Il flusso di traffico rilevato rende infatti del tutto ininfluente l'impatto relativo ai mezzi di cantiere previsti nell'ambito del progetto.</p>	<p><b>PD2-C3C-MUS-0401-A-AP-PLA -</b>  <b>Approfondimenti sullo studio</b>  <b>atmosferico</b></p> <p><b>Cconspa_001_0_D_SIA_003_imp</b>  <b>amb_0-14 Approfondimenti sulle</b>  <b>emissioni in atmosfera</b></p>
<b>Terre e rocce da scavo</b>			
5	Una rivalutazione delle ipotesi di gestione dei materiali, valutando il materiale non riutilizzabile in sito (ai sensi dell'art. 185 del d.lgs 152/2006) in conformità e con le modalità previste dal D.M. 161/2012 che prevede l'esclusione dalla normativa dei rifiuti e l'assoggettamento del materiale al regime dei sottoprodotti (art. 184 bis del d.lgs 152/2006).	<p>I materiali di scavo (circa 58.400 mc) del rilevato esistente in corrispondenza del sito Guida Sicura verranno utilizzati per effettuare le operazioni di riempimento presso il sito Autoporto (fabbisogno 65.000 mc circa), vista anche la caratterizzazione già effettuata e contenuta negli elaborati di progetto che ne prevede in prima analisi la compatibilità.</p> <p>Si esclude in tal modo il conferimento a discarica.</p>	-
6	Di ricomprendere i quantitativi di cui è prevista la movimentazione in ciascuno dei due progetti nel complessivo piano di utilizzo di cui al progetto della tratta internazionale della NLTL progetto definitivo 1^ fase di cui è da predisporre un aggiornamento;	Conseguentemente a quanto espresso al punto precedente è stato aggiornato il piano complessivo di gestione delle terre e rocce da scavo di cui al progetto della tratta internazionale della NLTL progetto definitivo 1^ fase.	-

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
7	Di valutare possibili ipotesi di riutilizzo dei materiali anche nel caso in cui i rifiuti siano sottoposti a procedimenti di selezione o trattamento;	Sulla base della caratterizzazione geotecnica e delle analisi chimiche effettuate e riportate negli elaborati di progetto si ritiene che i materiali di scavo provenienti dal sito di Avigliana possano essere riutilizzati senza necessità di particolari procedimenti di selezione o trattamento.	-
<b>Ripristini ambientali</b>			

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
8	<p>Per gli interventi previsti occorre una progettazione a livello definitivo e una quantificazione dei costi di realizzazione;</p>	<p><b>Autoporto:</b> Il progetto degli interventi di ripristino è di livello definitivo. Esso è costituito dai seguenti elaborati:            Relazione tecnica sugli interventi di inserimento a verde (<i>PD2 C3C MUS 0800 A AP NOT ripristini</i>),            Corografia degli interventi di inserimento (<i>PD2 C3C MUS 0801 A AP PLA Corografia</i>),            Planimetria di dettaglio degli interventi di inserimento (<i>PD2 C3C MUS 0802 A AP PLA Plan dettaglio</i>),            Carta dei tipologici e dei sestri di impianto (<i>PD2 C3C MUS 0803 A AP PLA Tipologici</i>), Sezioni tipologiche (<i>PD2 C3C MUS 0804 A AP PLA Sezioni</i>) e della stima economica inserita nel computo generale dell'opera.</p> <p><b>Guida Sicura:</b> il progetto Guida Sicura prevede l'indicazione degli interventi di ripristino aree verdi sugli elaborati grafici, con relative voci specifiche all'interno del computo metrico.</p> <p>In particolare la tipologia degli interventi a verde è definita nell'allegato grafico n. 4.2.12 "Planimetria di progetto" e relativa legenda allo Studio di Impatto Ambientale, con indicazione della tipologia e sesto di impianto previsti per la componente arboreo arbustiva, mentre ulteriori descrizioni sono contenute all'interno della relazione forestale, che descrive anche le modalità di ripristino previste.</p> <p>Ulteriori dettagli esecutivi verranno definiti in sede di PE.</p>	
<b>Piano di monitoraggio</b>			

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
9	E' necessario che per entrambi i progetti sia rimodulato per tutte le componenti interessate, concordandone i contenuti e le modalità operative con ARPA Piemonte, in coerenza con quanto indicato nella Delibera CIPE 57/2011 che ha approvato il progetto preliminare della NLTL tratta internazionale di cui i due progetti sono opere connesse.	<p><b>Autoporto:</b> Il PMA è stato rimodulato rendendolo metodologicamente coerente con le indicazioni della Delibera CIPE 57/2011 e il PMA della Linea Ferroviaria</p> <p><b>Guida Sicura:</b> in sede di redazione degli approfondimenti sulle emissioni in atmosfera è stata prevista una ulteriore campagna di monitoraggio ante operam della qualità dell'aria al fine di acquisire i valori di fondo da utilizzarsi per valutare gli effetti cumulati generati dal cantiere e per definire in dettaglio le condizioni al contorno di un eventuale simulazione modellistica tridimensionale sito-specifica.</p>	<p><b>PD2-C3C-MUS-0502-A-AP-PLA -</b>  <b>Approfondimenti relativi al PMA</b>  <b>Cconspla_001_0_D_SIA_003_imp</b>  <b>amb_0-14 Approfondimenti sulle</b>  <b>emissioni in atmosfera</b></p>
<b>Acquedotti e fognature</b>			
10	Relativamente al servizio di acquedotto, là ove si intenda realizzare l'allacciamento alla rete acquedottistica del servizio d'ambito, devono essere precisate le forniture idriche necessarie per il nuovo Autoporto e per il nuovo centro servizi di Guida Sicura al fine di una verifica delle disponibilità ed adeguatezza delle infrastrutture esistenti alle nuove esigenze. Nel caso si preveda di ricorrere a fonti di approvvigionamento autonome, dovranno essere valutate le interferenze delle fonti idriche che si intendono utilizzare con il regime delle attuali fonti di approvvigionamento idropotabile;	<p><b>Autoporto:</b> Il fabbisogno di approvvigionamento idrico giornaliero è stimato in 35-40 mc/g; tale indicazione è desunta dal personale addetto e dall'utenza prevista.</p> <p>Sono presenti, in adiacenza all'area individuata, e più precisamente sulla SS 25 del Moncenisio (indicazioni estrapolate dagli elaborati di progetto - Schede di risoluzione delle interferenze):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Acquedotto di Valle (diam. 700 SfS.).</li> </ul> <p>E' stato contattato l'Ente gestore (SMAT), e si è tutt'ora in attesa di una conferma in tal senso.</p> <p><b>Guida Sicura:</b> In fase di progetto si è già provveduto a verificare l'adeguatezza delle infrastrutture acquedottistiche esistenti in corrispondenza della barriera autostradale di Avigliana Ovest con le modeste necessità dell'impianto (circa 2 l/s).</p>	-

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
11	Con riferimento al servizio di fognatura-depurazione, nel caso in cui si preveda di allacciare le fognature delle nuove opere alla rete fognaria del servizio d'ambito, dovranno essere effettuate le necessarie verifiche atte ad accertare l'adeguatezza delle infrastrutture fognarie e depurative esistenti al convogliamento e trattamento dei nuovi reflui;	<p><b>Autoporto:</b> Sono presenti, in adiacenza all'area individuata, e più precisamente sulla SS 25 del Moncenisio (indicazioni estrapolate dagli elaborati di progetto - Schede di risoluzione delle interferenze):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Scolmatore di acque nere (diam. 600 c.a.);</li> </ul> <p>E' stato contattato l'Ente gestore (SMAT), e si è tutt'ora in attesa di una conferma in tal senso.</p> <p><b>Guida Sicura:</b> Non è previsto l'allacciamento alla fognatura, non presente, bensì un impianto di trattamento con fossa imhoff in loco viste le modeste portate attese.</p>	-
<b>Rumore</b>			
12	Sia prodotta la valutazione degli impatti acustici in fase di esercizio	<p><b>Autoporto:</b> E' stata predisposta una valutazione degli impatti acustici in fase di esercizio mediante l'utilizzo di software modellistici. I risultati delle valutazioni non mettono in evidenza elementi di criticità.</p> <p><b>Guida Sicura:</b> la valutazione degli impatti acustici in fase di esercizio è già stata effettuata ed è contenuta nel SIA (allegato 4.1.4 Valutazione previsionale di impatto acustico).</p>	<b>PD2-C3C-MUS-0301-A-AP-PLA - Approfondimenti sull'impatto acustico</b>
<b>AUTOPORTO</b>			
<b>Idrogeologia</b>			
13	Per la componente acque sotterranee, non considerata dalla documentazione presentata, si richiede che la documentazione di progetto sia integrata con una caratterizzazione idrogeologica ed idrogeochimica del sito;	Nella Relazione Geologico-geotecnica (PD2-C3A-MUS-1200-0-PA-NOT) nel cap. 7 (Inquadramento idrogeologico) e successivi è presente un inquadramento geologico regionale con definizione dei complessi idrogeologici e viene trattata l'idrogeologia dell'area di progetto con definizione della permeabilità dei complessi idrogeologici omogenei e individuazione della profondità	<b>PD2-C3A-MUS-1207-A-AP-PLA – Carta piezometrica</b>

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
		<p>della falda sulla base sia dei dati piezometrici disponibili.</p> <p>Durante la campagna indagini in fase di PD sono state inoltre realizzate anche 6 prove di permeabilità in foro, i cui risultati sono sintetizzati nel cap. 8.1.3. La documentazione progettuale è inoltre corredata dalla Carta Idrogeologica in scala 1:2000 (PD2-C3A-MUS-1203-0-PA-PLA). A seguito delle osservazioni della Regione Piemonte, ad ulteriore integrazione della documentazione, è stata realizzata sulla base dei dati disponibili una Carta Piezometrica dell'area in scala 1:2000 che riporta l'andamento delle linee isopiezometriche e delle linee di flusso.</p> <p>Per quanto concerne la caratterizzazione idrogeochimica del sito, si sottolinea che la relazione sopracitata è stata redatta ai fini geologico-geotecnici a supporto della progettazione delle opere per valutare le eventuali interazioni tra falda e fondazioni e le eventuali criticità.</p> <p>Per questa finalità la caratterizzazione idrogeochimica (per realizzare la quale sarebbero necessarie delle specifiche analisi chimiche di laboratorio) finalizzata alla valutazione dell'aggressività delle acque verso i calcestruzzi non è stata ritenuta necessaria poiché, sulla base di esperienza diretta, è possibile affermare che le acque presenti in zona non sono aggressive.</p> <p>Si rimanda pertanto l'esecuzione delle analisi di cui sopra al successivo livello progettuale.</p>	

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
14	per le acque superficiali devono essere valutati gli impatti anche in relazione agli obiettivi di qualità definiti dal PdG del Po;	Si è provveduto alla valutazione degli impatti sulla componente anche in relazione agli obiettivi di qualità definiti dal PdG del PO. Non si segnalano elementi di incompatibilità con gli indirizzi del PdG.	<b>PD2-C3C-MUS-0229-A-AP-PLA - Valutazione degli impatti in relazione agli obiettivi di qualità definiti dal PdG del Po</b>
<b>Emissioni in atmosfera</b>			
15	Per la fase di cantiere siano stimate, oltre alle emissioni di polveri derivate dalle attività e dall'erosione dei cumuli di materiale, anche le emissioni esauste prodotte dalla combustione dei motori dei mezzi utilizzati nell'area (che, come indicato nella tabella 16 di pag. 46 relativa all'incidenza della tipologia di inquinanti in funzione delle lavorazioni, risultano fra quelle di maggiore incidenza) e dal traffico dei mezzi privati del personale impiegato nel cantiere;	Si è provveduto a stimare, per le emissioni di cantiere, anche le emissioni esauste prodotte dalla combustione dei motori dei mezzi cantiere e di quelli del personale dei mezzi privati delle maestranze	<b>PD2-C3C-MUS-0401-A-AP-PLA - Approfondimenti sullo studio atmosferico</b>
16	Venga trattata in maniera più esaustiva la stima degli impatti in fase di esercizio ed esplicitata l'influenza delle misure di mitigazione progettate finalizzate alla riduzione delle emissioni previste;	Sono stati valutati in maniera più esaustiva gli impatti in fase di esercizio, attraverso la simulazione dello scenario di esercizio dell'opera. I risultati emersi non hanno fatto emergere elementi di criticità rispetto alla componente. Per quanto attiene gli interventi di mitigazione in fase di esercizio, si evidenzia come il Progetto Definitiva preveda una quota parte di stalli dotati di collegamenti elettrici (Truck Station). Questa scelta progettuale consente di evitare le emissioni dei camion in sosta che hanno esigenze di climatizzazione del carico (prevalentemente derrate alimentari), in quanto questa avviene mediante collegamento elettrico.	<b>PD2-C3C-MUS-0401-A-AP-PLA - Approfondimenti sullo studio atmosferico</b>
<b>Componente paesaggistica-territoriale</b>			
17	La soluzione progettuale presentata "aggiunge" ulteriori fattori di intrusione paesaggistica in ambito già interessato da una pluralità di elementi incoerenti con il contesto. La realizzazione dei nuovi sovrappassi	La rilocalizzazione dell'Area Servizi di Susa (ex Autoporto) è stata progettualmente prevista per riproporre e garantire gli attuali livelli di servizio e di sicurezza.	<b>PD2-C3C-MUS-0401-A-AP-PLA - Approfondimenti paesaggistici e sugli usi civici PD2-C3C-MUS-1304-A-AP-PLA - Studio architettonico</b>

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
	<p>andrebbe a compromettere ulteriormente la percezione del paesaggio dall'autostrada che costituisce un "punto" privilegiato di osservazione. Si richiede pertanto un ristudio progettuale che proponga l'utilizzo, attraverso opportuni interventi di adeguamento e connessione con l'area di progetto in entrambe le direzioni, dell'esistente svincolo di Borgone di Susa a soli 1,5 km circa dalla nuova ubicazione dell'autoporto. Tale studio dovrà inoltre essere accompagnato dalla seguente documentazione integrativa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- approfondimenti in merito alla presenza di ulteriori vincoli di natura paesaggistica sulle aree interessate dalla realizzazione dell'autoporto, con particolare riferimento alla presenza di usi civici;</li> <li>-ulteriori fotosimulazioni del nuovo sito e delle opere connesse, ripresi da luoghi di normale accessibilità e da punti (come ad es. dalla Chiesa di San Didero) e percorsi panoramici dai quali sia possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio;</li> <li>- ulteriori proposte inerenti gli interventi di mitigazione, che prevedono un rafforzamento delle opere mitigative previste tra la carreggiata autostradale e il nuovo autoporto, nonchè la realizzazione di un sistema di verde da effettuare all'interno del sito che consenta di mitigare la percezione dell'area e dei relativi manufatti anche a distanze significative (come ad es. dal centro di San Didero e di Bruzolo);</li> <li>- approfondimenti relativi alle finiture esterne e alle cromie dai fabbricati di servizio, previsti con coperture/pareti in zinco titanio, al fine di ridurne la visibilità rispetto al contesto interessato.</li> </ul>	<p>Le motivazioni di tale esigenza sono state evidenziate in più occasioni dalla Concessionaria autostradale, la SITAF SpA, che ha espressamente richiesto ai progettisti di prevedere per il nuovo sito, la cui ubicazione è prevista nei comuni di S. Didero e Bruzolo, le medesime infrastrutture e modalità di accesso attualmente disponibili nella Piana di Susa (frazioni di San Giuliano e Traduerivi).</p> <p>In relazione a quanto sopra va precisato che la rilocalizzazione dell' Area Servizi di Susa (ex Autoporto) è indispensabile ai fini della gestione della A32 e propedeutica alla realizzazione delle opere di LTF nella Piana di Susa. Gli aspetti gestionali e le criticità che gli stessi rivestono relativamente alla sicurezza, sono stati puntualmente argomentati dalla SITAF anche in occasione delle sedute di Conferenza dei Servizi (regionale e nazionale) sia per effetto degli accordi transfrontalieri che coinvolgono le concessionarie - italiana e francese - unitamente alle rispettive Prefetture (Piano di Soccorso Binazionale), sia per effetto degli accordi con la Polizia stradale, Prefettura, Protezione Civile, etc. (Piano di Coordinamento Neve, Piano per interventi in emergenza).</p> <p>Per garantire la funzionalità gestionale della A32 sia in condizioni ordinarie, sia in situazioni di emergenza risulta indispensabile la piena autonomia, senza vincoli, anche parziali, dell'interscambio tra l'area dell'autoporto e la A32 secondo le specifiche di seguito riportate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le nuove rampe di accesso da e per l'autostrada</li> </ul>	<p><b>PD2-C3C-MUS-1305-A-AP-PLA - Valutazione soluzioni cromatiche</b></p> <p><b>PD2-C3C-MUS-1306-A-AP-PLA - fotosimulazione scelta cromatica</b></p>

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
		<p>sono necessarie per garantirne funzionalità e autonomia operativa dell'infrastruttura autostradale evitando ripercussioni negative sulla viabilità ordinaria. Ciò è valido nella conduzione a regime ed ancor più evidente laddove è necessario convogliare il traffico (soprattutto TIR) per limitare le ricadute negative derivanti da situazioni di emergenza nel tunnel (T4) o per le avverse condizioni atmosferiche.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'impiego degli svincoli prossimi esistenti (Borgone, Chianocco) risulta penalizzato da alcuni aspetti: <ul style="list-style-type: none"> <li>o la tipologia di autostrada di tipo "Aperta" ove gli svincoli, non pedaggiati, consentono solo alcune direzioni;</li> <li>o la distanza tra gli svincoli e l'Area individuata (Svincolo di Borgone km 1,1 – Svincolo di Chianocco km 2,7).</li> </ul> </li> <li>- L'area è funzionale alla gestione autostradale e vi è ubicata la Direzione di Esercizio cui fanno riferimento anche i mezzi della SITAF delegati a tale attività che deve essere svolta mediante l'accessibilità diretta all'A32, senza soggezioni. Tale esigenza è risultata fondamentale in situazioni di emergenza (eventi alluvionali), nell'ambito delle quali l'autostrada è stata il solo</li> </ul>	

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
		<p>mezzo di comunicazione e le aree di sosta indispensabili per la sosta e ricovero temporaneo dell'utenza.</p> <p>Oltre ai vincoli i carattere gestionale, enunciati ai precedenti punti, l'area individuata è adiacente all'autostrada che corre in fregio al tracciato della Dora, ciò pone vincoli importanti per quanto riguarda la salvaguardia delle arre di laminazione in caso di alluvione; questo impone di non creare con nuove opere ostacoli che inibiscano appunto la laminazione, supportando le scelte tecniche/progettuali adottate con un apposito studio idraulico di verifica.</p> <p>La tipologia delle nuove rampe di accesso quindi (rampe con strallo) consente da un lato di mantenere una geometria con rami di svincolo (in curva) sufficientemente prossimi all'autostrada (ciò è fondamentale, soprattutto in destra orografica della Dora, per non interferire pesantemente sulle Fasce A e B), dall'altro di sovrappassare l'autostrada con dimensioni di impalcato (spessore) contenute e quindi visivamente meno impattanti. Tale configurazione è necessaria, ed in tal senso è stata progettata, esclusivamente per consentire gli accessi (ingresso/uscita) sulla carreggiata in direzione Torino.</p> <p>La soluzione progettuale della rilocalizzazione presentata con la soluzione delle rampe di collegamento, che comportano il non interessamento diretto della viabilità</p>	

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
		<p>ordinaria, è stata valutata positivamente dal MIT-ANAS Compartimento della viabilità per il Piemonte, ovvero l'Ente gestore della strada statale su cui attualmente insiste lo Svincolo di Borgone.</p> <p>Lo spostamento del Posto di Controllo Centralizzato (P.C.C.) e dell'area autoportuale, dovrà avvenire prima dell'avvio delle attività direttamente collegate all'avvio dei lavori inerenti la NLTL, per consentire la continuità di gestione in sicurezza dell'esercizio autostradale.</p> <p>E' stata predisposta una relazione che approfondisce la presenza di usi civici interferenti con l'area di progetto. Nel documento è inoltre presente una dettagliata documentazione fotografica che dimostra come dal versante in sinistra orografica l'opera costituisca un elemento visibile ma, data la vicinanza con strutture fortemente emergenti (ad esempio l'acciaieria), compatibile sotto l'aspetto percettivo. Dal versante in destra orografica, a causa della fitta vegetazione che caratterizza i versanti della valle esposti a nord, la presenza del soprassuolo forestale impedisce la visibilità verso valle.</p> <p>Per quanto attiene gli interventi di mitigazione si evidenzia come, quanto proposto in sede di progetto definitivo, preveda la piantumazione delle zone intercluse tra la carreggiata autostradale e il nuovo autoporto. In queste aree è prevista la messa a dimora di essenze autoctone arboree e arbustive in filare (unica tipologia di impianto</p>	

	<b>OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO</b>	<b>RISCONTRO</b>	<b>ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO</b>
		applicabile ai limitati spazi delle aree intercluse).	

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
<b>Verifiche idrauliche</b>			
<b>18</b>	<p>le verifiche idrauliche devono essere integrate con analisi bidimensionali estese verso monte almeno fino al tratto dove l'autostrada è posta su viadotto al fine di poter verificare sia l'eventuale potenziale aggiramento del rilevato autostradale da monte che il contributo connesso alla presenza di eventuali ulteriori fornici nel rilevato medesimo. Il modello deve essere esteso anche verso valle almeno fino al rilevato stradale di connessione fra l'autostrada e la SS del Moncenisio. Con tale modello idraulico devono essere analizzate nel dettaglio le dinamiche di allagamento (per step temporali successivi al crescere dell'idrogramma di piena) delle aree golenali in destra ed in sinistra nei seguenti casi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- scenario attuale</li> <li>- scenario di progetto attuativo del limite B di progetto del PAI, così come progettato dal Comune di Bruzolo ed approvato dagli Enti competenti nella seduta di CdS del 19/03/2013</li> <li>- scenario di progetto di completamento in cui vengono adeguatamente estese verso valle le chiusure dei fornici previste nel progetto approvato di cui al punto precedente. Nell'ambito di tale scenario dovrà inoltre essere valutato il contributo del reticolo minore attualmente recapitante in Dora Riparia e se dei caso progettati e verificati gli interventi compensativi necessari per lo smaltimento delle acque di tale reticolo</li> </ul>	<p>Si è provveduto ad estendere a monte e a valle le analisi idrauliche per comprendere rispettivamente il viadotto autostradale ed il rilevato stradale di connessione fra l'autostrada e la SS.25 del Moncenisio. Con il modello idraulico già utilizzato per le analisi bidimensionali eseguite, si procederà sull'area estesa ad analizzare i 3 scenari di riferimento. Su richiesta dell'Autorità di Bacino si sono inoltre valutati i contributi generati dal reticolo minore in sinistra recapitante in Dora Riparia</p>	<p><b>PD2-C3A-MUS-1607-A-AP-NOT - Analisi integrative allo studio di compatibilità idraulica</b></p>
<b>19</b>	<p>sulla base delle verifiche sopra specificate dovranno essere prodotte adeguate cartografie delle condizioni di pericolosità e di rischio, verificando in particolare che nello scenario di progetto non siano aggravate le condizioni di pericolosità dell'area e di rischio in sponda destra e nei tratti di valle (invarianza delle portate trasferite a valle).</p>		-
<b>Impianto idroelettrico di Bruzolo di proprietà N.I.E. s.r.l.</b>			

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
20	il confine del nuovo autoporto sembra seguire il primo tratto del canale di scarico della centrale di Bruzolo. E' quindi necessario che le nuove opere, ed in particolare la strada tra il canale e l'Autoporto, tengano conto delle caratteristiche del manufatto di proprietà della società Nuove Iniziative Energetiche N.I.E. Srl. In particolare devono essere mantenute adeguate distanze di sicurezza dalle sponde, le aree a terzi lungo il canale devono essere recintate in modo da proteggere gli utenti da possibili interferenze con il canale stesso; inoltre deve essere verificata la possibilità di rendere carrabili i ponti di attraversamento, attualmente destinati al solo servizio di passaggio per lavori di tipo agricolo;	A seguito dell'incontro con la proprietà NIE è stata condivisa la variante progettuale che non interesserà, per lo scarico delle acque trattate, i manufatti NIE.  La viabilità presente tra il sedime del nuovo autoporto e il canale, sarà ad uso esclusivo della N.I.E. per uso manutentivo. Non andando ad interessare e a modificare l'utilizzo della viabilità, i ponti di attraversamento non subiscono alcun intervento di adeguamento.	-
21	entrambi i lati del canale irriguo devono essere mantenuti accessibili per ispezioni, interventi o lavori necessari a mantenere la sicurezza delle centrali idroelettriche;		-
22	non è possibile convogliare alcun scarico idrico, sia di utenze puntualmente identificabili, sia di acque meteoriche, dei canali di proprietà della società (scarico centrale e by-pass verso la Dora Riparia), in quanto è necessario che la messa fuori servizio degli stessi sia consentita per esigenze di manutenzione in ogni momento, indipendentemente dalle condizioni climatiche e da altre attività potenzialmente interferenti;	Si è provveduto ad eliminare lo scarico delle acque meteoriche del nuovo piazzale di autoporto e delle acque di esondazione della Dora a monte del piazzale stesso, previsto originariamente nel canale di proprietà della Società N.I.E. Srl. La nuova configurazione di progetto prevede che la tubazione di diametro 150 cm scarichi direttamente nella Dora Riparia nel tratto di sponda sinistra poco a monte dello scarico della centrale; tale soluzione progettuale consente l'eliminazione di ogni interferenza con il canale N.I.E..	<b>PD2-C3A-MUS-1608-A-AP-PLA - Integrazione alla planimetria idraulica PD2-C3A-MUS-1609-A-AP-PLA - Opera di scarico – Particolari costruttivi</b>
23	dovrà essere preso in considerazione il nuovo impianto di Bruzolo che sarà realizzato a nord dell'attuale vasca di carico della relativa centrale idroelettrica. Ogni eventuale comunicazione potrà essere inoltrata alla sede della società di via Garibaldi 17, 37121 Verona.	A seguito dell'incontro con i tecnici della NIE, non si sono riscontrate interferenze con il nuovo impianto di Bruzolo	-
<b>PISTA DI GUIDA SICURA</b>			

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
24	Si richiedono ulteriori alternative progettuali di ricollocazione della Pista di Guida Sicura come da nota della Provincia di Torino 28270/2014 del 14/02/2014;	<p>LTF ad oggi è il proponente della ricollocazione della Pista Guida sicura nel Comune di Avigliana, come esplicitato dalla Società Consepi nella CdS del 13 giugno 2013.</p> <p>In conseguenza di detta indicazione ed in seguito alla predisposizione del relativo Progetto Definitivo e Studio di Impatto Ambientale, sono state avviate le procedure dirette alla valutazione di impatto ambientale e alla dichiarazione di pubblica utilità che saranno definite con la delibera CIPE di approvazione del progetto definitivo.</p> <p>In relazione alla richiesta della Regione Piemonte, LTF si atterrà alle eventuali indicazioni o prescrizioni da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del CIPE.</p>	-
25	Poiché la zona, come evidenziato dal Geoportale di Arpa Piemonte, presenta una delle maggiori aree anomale per subsidenza in base ai dati PSInSAR si richiede di progettare strutture adeguate a sopportare eventuali cedimenti supplementari.	Tale tematica sarà approfondita maggiormente in sede di PE, anche se la progettazione del Centro Servizi su fondazioni a piastra consente già di limitare i cedimenti e gli effetti attesi degli stessi.	-
<b>Componente atmosfera</b>			
26	esplicitare tutti i dati e i calcoli utilizzati per la determinazione dei fattori di emissione (parametri del terreno, velocità del vento, tipologia di mezzi utilizzati e loro motorizzazione, chilometri percorsi dai mezzi, etc), nonché le risultanti emissioni suddivise per tipologia di attività;	I parametri richiesti sono stati esplicitati nell'elaborato integrativo allegato.	<b>Cconspa_001_0_D_SIA_003_imp amb_0-14 Approfondimenti sulle emissioni in atmosfera</b>

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
27	<p>sia fornita la caratterizzazione delle concentrazioni attuali degli inquinanti nell'area da sommarsi alle concentrazioni per tutti gli inquinanti e gli indicatori calcolati e da confrontare con i limiti previsti dalla normativa vigente;</p>	<p>Il progetto indica già le concentrazioni attuali nell'area di Avigliana sulla base della campagna di misure ARPA Piemonte in relazione allo stato della qualità dell'aria mediante l'utilizzo del laboratorio mobile ("Campagna di rilevamento della qualità dell'aria con utilizzo del laboratorio mobile nel comune di Avigliana, Viale Martin Luther King – Relazione finale campagne 30/07/2011 al 04/09/2011 – 20/03/2012 al 13/04/2012" – Arpa Piemonte), che si ritiene costituisca il miglior riferimento ad oggi disponibile per tale valutazione.</p> <p>Il punto di rilievo dista infatti solo 2,5 km dal sito in progetto.</p> <p>In aggiunta a tali dati l'elaborato integrativo allegato prevede la realizzazione di una ulteriore campagna di monitoraggio ante-operam che consentirà di raccogliere dati specifici e aggiornati per l'area in esame da utilizzarsi per la valutazione dei fattori di emissione già stimati.</p>	<p><b>Cconspa_001_0_D_SIA_003_imp_amb_0-14 Approfondimenti sulle emissioni in atmosfera</b></p>
<b>Componente faunistica</b>			

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
28	L'analisi faunistica contenuta nello Studio di Impatto Ambientale descrive la possibile presenza di specie di uccelli fossori (es. gruccione, topino). Si richiede un approfondimento in merito con verifica dell'effettiva presenza di queste specie di avifauna ed individuazione delle misure di mitigazione e di compensazione ambientale da attuare nei confronti delle specie riscontrate;	<p>Il progetto prevede indagini specifiche nei mesi di maggio e giugno per ottenere indicazioni precise sulla presenza o meno delle specie di uccelli citate (che sono in fase di migrazione proprio in questo periodo), come prevede anche il piano di monitoraggio, sezione avifauna, inserito nella relazione contenuta nel SIA.</p> <p>Qualora si riscontrasse la presenza e l'eventuale nidificazione, si prevede come misura di mitigazione di non eseguire la rimozione dei cumuli di terra esistenti nel periodo compreso tra la seconda metà di marzo e i primi di ottobre, che corrisponde al periodo riproduttivo e di eventuale nidificazione. Tale intervento verrà effettuato nei mesi autunnali o invernali, non oltre la seconda metà di marzo.</p>	-
<b>Componente paesaggistica-ambientale</b>			
29	Ulteriori fotoinserimenti del nuovo sito, ripresi da luoghi di normale accessibilità e da punti e percorsi panoramici (come ad es. i percorsi che portano alla Sagra di San Michele e Avigliana) dai quali sia possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio.	E' stata prodotta ulteriore documentazione integrativa con i fotoinserimenti richiesti, contenuta nell'elaborato integrativo allegato.	<b>Cconspa_001_0_D_G_024_rel_0-14 Approfondimenti paesaggistici e fotoinserimenti</b>
30	ulteriori proposte inerenti gli interventi di mitigazione, che prevedano un rafforzamento delle opere mitigative previste lungo i margini del sito, nonché la realizzazione di un sistema di piantumazioni arboree/arbustive da realizzarsi all'interno dell'area che consenta di mitigare la percezione del sito anche a distanze significative, con particolare riferimento alle visuali percepibili dal monte Pirchiriano;	<p>In sede di PE potranno essere rafforzate le opere mitigative ai margini del sito, mentre all'interno del sito per motivi di sicurezza non è possibile prevedere la presenza di alberi tra le piste.</p> <p>In ogni caso si ritiene di aver dimostrato, tramite i fotoinserimenti allegati, che le soluzioni proposte in progetto con il solo inerbimento delle aree interne consentano già di mitigare notevolmente la percezione del sito anche a distanze significative, con particolare riferimento alle visuali percepibili dal Monte Pirchiriano.</p>	<b>Cconspa_001_0_D_G_024_rel_0-14 Approfondimenti paesaggistici e fotoinserimenti</b>

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
31	In merito agli impianti di illuminazione, previsti con torri faro di altezza di circa 25 metri, siano valutate soluzioni alternative che prevedano l'utilizzo di sistemi di illuminazione di altezza significativamente più contenuta.	Si propone di adottare torri faro di altezza più contenuta (18 m) incrementandone il numero; soluzioni di illuminazione a bordo pista con pali di altezza limitata sono sconsigliate per motivi di sicurezza, mentre elementi di minore altezza potrebbero causare fenomeni di abbagliamento in autostrada, vista la prossimità dell'infrastruttura viaria con il sito in esame.  I fotoinserimenti allegati riportano già torri faro dell'altezza proposta.	<b>Cconspa_001_0_D_G_024_rel_0-14</b> <b>Approfondimenti paesaggistici e fotoinserimenti</b>
<b>Componente viabilistica</b>			
32	in progetto è indicato che la viabilità di accesso alla pista verrà collegata ad una viabilità attualmente esistente ma di cui non è indicata la tipologia, la sezione e lo stato attuale (asfaltata, sterrata...). Si chiede che vengano esplicitate le caratteristiche funzionali e gli eventuali interventi necessari per adeguare l'infrastruttura alla tipologia di utenza che si prevede fruirla della pista in progetto;	La viabilità di accesso attuale è di categoria "F" di ambito urbano, larghezza media 6.50 m, in gran parte già asfaltata, mentre gli interventi necessari ad adeguarla all'utenza prevista sono già indicati in progetto.  In particolare è prevista unicamente l'asfaltatura dell'ultimo tratto in corrispondenza del sito, su strada bianca esistente (viabilità di servizio dell'autostrada).	-
33	si richiede di esaminare la proposta di realizzare una nuova rotatoria all'incrocio tra la SP 24 e la via Cumine, in territorio del comune di Villardora ottenendo così l'accesso diretto alla Pista Guida sicura, attraverso una strada comunale esistente da adeguare.	La viabilità di accesso attualmente prevista è quella che prevede i minori costi di sistemazione, essendo già praticamente adeguata ai volumi di traffico attesi e quasi totalmente asfaltata, al contrario della Via Cumine, con fondo sterrato e larghezza insufficiente; l'allargamento della stessa è per di più reso difficoltoso dalla presenza di tratti su sedime privato e di numerose proprietà private a margine.	-
<b>Verifiche idrauliche</b>			

	OSSERVAZIONE/RICHIESTA DI APPROFONDIMENTO	RISCONTRO	ELABORATI INTEGRATIVI AL RISCONTRO
34	le verifiche idrauliche sono state effettuate con modello monodimensionale, occorre che le stesse siano integrate con analisi bidimensionali in grado di rappresentare a scala locale le dinamiche di deflusso ed espansione della piena (caratterizzando i tiranti e le velocità) nell'area golenale sinistra dal Ponte S. Ambrogio, a monte, fino a ricomprendere l'area allagabile a valle del limite B di progetto del PAI. Le analisi richieste dovranno verificare le condizioni di sicurezza dell'area e della viabilità di accesso, sia nell'attuale assetto sia in quello di progetto comprensivo della realizzazione del limite B di progetto previsto dal PAI.	L'elaborato integrativo allegato contiene i risultati delle analisi bidimensionali effettuate, che coprono tutta l'area golenale sinistra dal Ponte S. Ambrogio, a monte, fino a ricomprendere l'area allagabile a valle del limite B di progetto del PAI ed hanno consentito di individuare i tiranti idrici attesi e le velocità di deflusso ricostruendo gli scenari di piena per i vari tempi di ritorno, nella configurazione attuale, di progetto e con realizzazione del limite B di progetto previsto dal PAI.	<b>Cconspa_001_0_D_G_023_rel_0-14 Analisi integrativa allo studio di compatibilità idraulica</b>
35	Sulla base degli esiti di tali scenari dovrà essere predisposto il piano di gestione dell'emergenza da attivare in caso di eventi di piena.	Sulla base degli esiti delle analisi effettuate sono state riportate le considerazioni necessarie ad integrare il piano di gestione dell'emergenza comunale relativo all'area in esame, da attivare in caso di eventi di piena.	<b>Cconspa_001_0_D_G_023_rel_0-14 Analisi integrativa allo studio di compatibilità idraulica</b>