



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

RILOCALIZZAZIONE DELL' AUTOPORTO DI SUSAS

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

Gruppo SITAF

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

APPROFONDIMENTI PROGETTUALI

APPROFONDIMENTI PER OSSERVAZIONI REGIONE PIEMONTE
 Riscontro Osservazioni n. 17
 (rif. Lettera prot. n. 1911/DB 12.06 del 11/04/2014)

APPROFONDIMENTI PAESAGGISTICI E SUGLI USI CIVICI

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	C	M	U	S	0	6	1	4	A
	Phase / Fase		Sigle étude / Sigla			Émetteur / Emittente			Numero			Indice		

A	P	N	O	T
Statut / Stato		Type / Tipo		

ADRESSE GED INDIRIZZO GED	C3C	//	//	70	70	91	10	04
------------------------------	-----	----	----	----	----	----	----	----

ECHELLE / SCALA
-

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

SOMMAIRE / INDICE

1	PREMESSA	4
2	APPROFONDIMENTO RELATIVO AGLI USI CIVICI.....	4
2.1	Normativa sugli usi civici.....	4
2.2	Vincolo paesaggistico	5
2.3	Usi civici interferiti dal progetto.....	6
2.4	Impatto paesaggistico relativo all’interferenza con usi civici	7
3	OPERE DI MITIGAZIONE.....	9

LISTE DES FIGURES / INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 – Usi civici interferiti dal progetto (in rosso) e fascia dei 150 metri dal fiume Dora (in blu).....	6
---	---

ANNEXES / ALLEGATI

- ALLEGATO 1 – Usi civici
- ALLEGATO 2 – Dossier fotografico
- ALLEGATO 3 – Dossier dei fotoinserimenti

RESUME/RIASSUNTO

Ce rapport repond à la **demande d'approfondissement n. 17 de la pièce annexe 1 à la lettre prot. N. 1911/DB 12.06 du 11/04/2014 de la Région Piémont.**

Il presente elaborato è stato redatto per rispondere **alla richiesta di approfondimento n. 17 dell'Allegato 1 alla lettera prot. N. 1911/DB 12.06 del 11/04/2014 della Regione Piemonte.**

1 Premessa

Il presente documento è redatto al fine di rispondere alla richiesta di approfondimento n. 17 dell'Allegato 1 alla lettera prot. N. 1911/DB 12.06 del 11/04/2014 della Regione Piemonte, relativa ai "Progetti definitivi dell'Autoporto della Società Sitaf e di Guida sicura della società Consepi", in particolare:

"Autoporto – Componente paesaggistica territoriale -

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 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:

- 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;

-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;

- ulteriori proposte inerenti gli interventi di mitigazione, che prevedono un rafforzamento delle opere mitigative previste tra la carreggiata autostradale e il nuovo autoporto, nonché 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);

- approfondimenti relativi alle finiture esterne e alle cromie dei fabbricati di servizio, previsti con coperture/pareti in zinco titanio, al fine di ridurre la visibilità rispetto al contesto interessato"

In particolare nella presente relazione saranno approfonditi i temi relativi agli usi civici, ai fotoinserimenti e alle misure di mitigazione.

2 Approfondimento relativo agli usi civici

2.1 Normativa sugli usi civici

Le competenze amministrative in materia di usi civici, di cui alla **L. 1766/27**, sono state trasferite alle Regioni con **DPR 616/77** e **L. 4 dicembre 1993, n. 491**.

La Regione Piemonte ha adottato **la L.R. n. 29 02.12.2009**, sulla base dei principi di sussidiarietà ed adeguatezza, la quale coinvolge le amministrazioni locali al fine di

ottimizzare la fruizione del patrimonio di uso civico, attraverso l'attivazione di meccanismi di salvaguardia nella gestione dei territori sottoposti a vincolo, e, sempre nel rispetto dei valori storico-culturali sottesi all'istituto.

Con **DGR 68-1639** la Giunta Regionale ha provveduto a fissare la data di decorrenza dell'esercizio delle funzioni in materia di usi civici trasferite a Comuni e Province dalla L.R. 29/2009 all'1° marzo 2011.

La normativa trasferisce ai Comuni le funzioni e le attività non specificamente riservate alla Regione o alle Province. Nel caso di esistenza o adesione ad un'unione di Comuni o Comunità montana per la gestione associata di funzioni amministrative, la disciplina degli interventi afferenti gli usi civici deve essere esercitata dalla Comunità Montana, se presente, o comunque dall'unione.

Sono mantenute in capo alla Regionale quelle funzioni che richiedono un esercizio unitario in quanto strettamente collegate sia alla tutela della consistenza del patrimonio coltivo, sia all'accertamento ed al censimento di tali beni.

Per soddisfare le esigenze di certezza in materia sono stati previsti, in capo alla Regione, l'istituzione e l'aggiornamento del **Pubblico Registro regionale dei beni collettivi e di uso civico** nonché la tenuta di un elenco di esperti formati a tal fine, oltre che per il supporto agli enti locali nelle operazioni connesse all'esercizio delle loro funzioni.

Alle Province è riservata l'espressione di pareri relativamente ai regolamenti comunali sugli usi civici di pesca.

2.2 Vincolo paesaggistico

Il D.Lgs 42/2004, all'art. 142 prevede la tutela paesaggistica "per legge" per "le aree assegnate alle università agrarie e le **zone gravate da usi civici**" (lettera h).

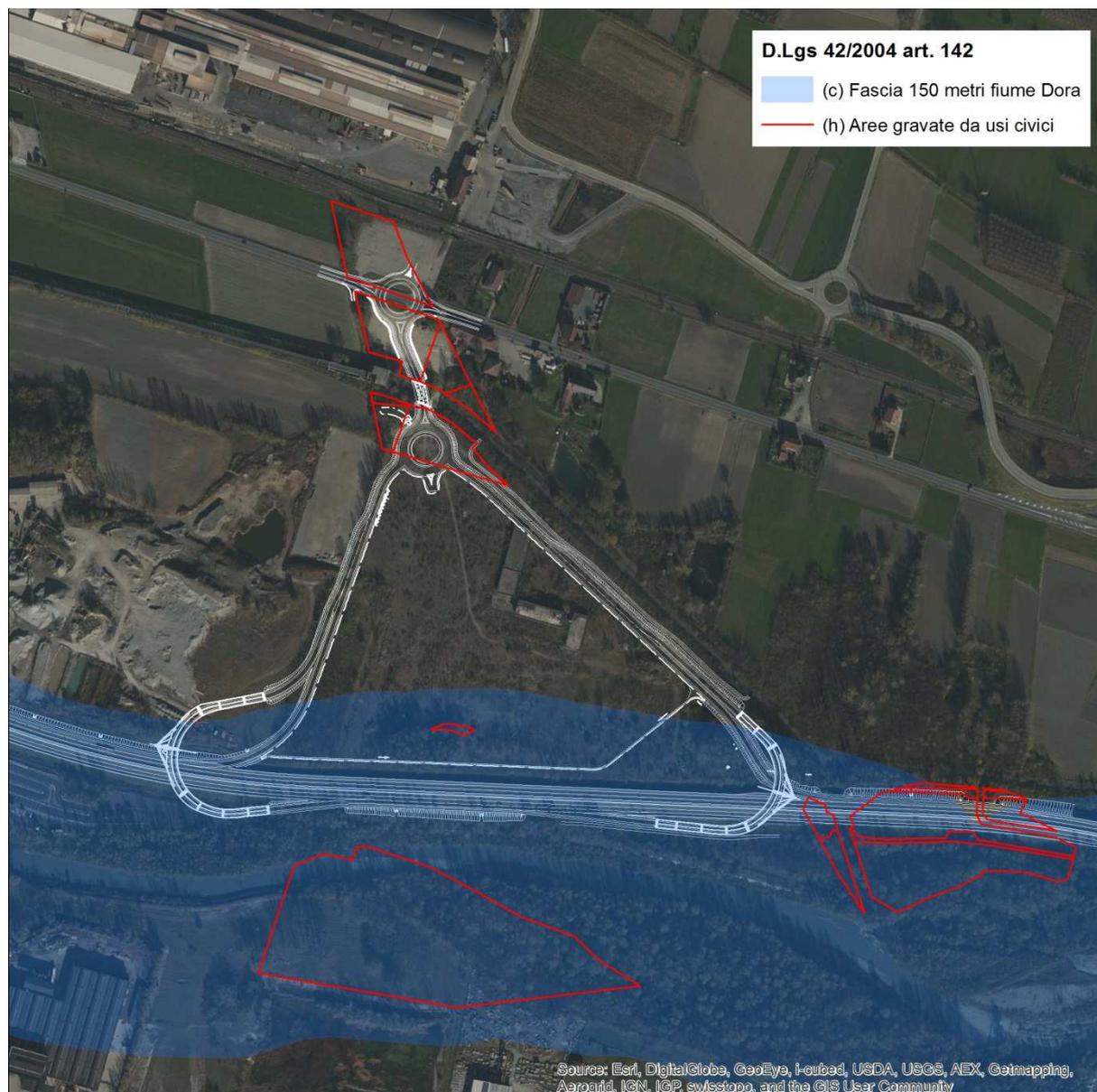


Figura 1 – Usi civici interferiti dal progetto (in rosso) e fascia dei 150 metri dal fiume Dora (in blu)

2.3 Usi civici interferiti dal progetto

Le particelle catastali gravate da usi civici localizzate nel comune di San Didero sono le seguenti:

FOGLIO	MAPPALE
	15
	179
	183
	173 (ora 317, 318, 319)
Foglio n. 8	175 (ora 320, 321, 322, 323,324)
	176 (ora 325,326)
	182
	1
	134
Foglio n. 6	303

Gli interventi relativi alla delocalizzazione dell'autoporto di Susa **interferiscono direttamente le aree gravate da usi civici nella misura di 7.784 mq circa**, così come riportato nella seguente tabella:

FOGLIO	MAPPALE	SUPERFICIE INTERFERITA
	15	2.920 mq
	318	51 mq
	319	416 mq
Foglio n. 8	322	1173 mq
	323	156 mq
	325	13 mq
	182	207 mq
	1	1.769 mq
Foglio n. 6	303	1.080 mq
Totale		7.784 mq

L'allegato n. 1 individua cartograficamente la localizzazione delle particelle catastali interferite dagli usi civici rispetto alla localizzazione degli interventi in progetto.

2.4 Impatto paesaggistico relativo all'interferenza con usi civici

L'elaborato **PD2C3CMUS06000** costituisce la Relazione Paesaggistica ai sensi del D.Lgs 42/2004, ed è stata redatta secondo le specifiche dell'Allegato del DPCM del 12 dicembre 2005. Essa è stata redatta con riferimento intervento nel suo complesso.

Si ritiene pertanto che le considerazioni di natura paesaggistica espresse nella Relazione paesaggistica siano di fatto applicabili alle aree gravate da usi civici individuate nel presente documento integrativo.

In particolare la Relazione paesaggistica essa comprende:

- analisi dello stato attuale e del paesaggio;
- descrizione del progetto;
- valutazione della compatibilità paesaggistica;
- mitigazioni previste.

Si riporta di seguito un estratto del paragrafo conclusivo della Relazione paesaggistica:

“L’impatto maggiore sulla struttura del paesaggio si ha in relazione al salto di scala tra la trama minuta del paesaggio di fondovalle e la piastra asfaltata in progetto, che produce una anomalia significativa nel disegno territoriale. La differenza di scala è comunque in parte attenuata dalla vicina presenza dell’impianto industriale siderurgico e dell’area estrattiva che, con le loro estensioni ragguardevoli, limitano la sensibilità paesaggistica dell’area, aiutando a contenere l’impatto dell’opera.

Pertanto si ritiene che lo stato attuale di riconoscibilità del paesaggio alla macroscale sia tale da tollerare l’interferenza prodotta dalla realizzazione dell’autoporto sulla struttura del paesaggio.

A scala locale [...] si segnala il rilevante impatto paesaggistico nei confronti del canale NIE sopraelevato e della centrale idroelettrica storica che, seppur non oggetto di tutela specifica, presentano dei valori architettonici e culturali significativi [...].

Si ritiene [quindi] che la struttura attuale del paesaggio alla scala locale sia tale da tollerare l’interferenza prodotta dalla realizzazione dell’autoporto. Inoltre, il riutilizzo per nuove funzioni dell’area dismessa e la demolizione dei manufatti incompiuti, consentono il miglioramento delle condizioni di degrado paesaggistico.

I fronti di fruizione statica maggiormente interessati sono gli impianti produttivi e i piccoli nuclei costruiti lungo la S.S. 25 del Moncenisio [...].

Dallo studio dell’intervisibilità teorica sui centri abitati emerge la prevalente visibilità dei ponti sull’autostrada dalle aree urbane di fondovalle[...]. Questo dato è da leggersi con estrema cautela poiché si riferisce alla visibilità che si avrebbe in assenza di ostacoli quali la vegetazione e gli edifici. L’intervisibilità sarà invece più probabile con riferimento ai piani rialzati e alle viste dagli edifici lungo il margine urbano, in direzione dell’intervento [...].

Per il viaggiatore l’intervento risulterà potenzialmente visibile dalla maggior parte delle tratte del fascio infrastrutturale di fondovalle [...]. Si tenga presente che la vista dei ponti dalle infrastrutture di trasporto sarà spesso limitata dai filari di alberi e dai boschi lungo i bordi stradali.

Sarà invece sensibilmente rilevante la percezione dell’opera per il viaggiatore che percorrerà la strada dall’abitato di San Didero verso il fondovalle [...].”

In conclusione si ritiene che sotto il profilo paesaggistico, con riferimento all’interferenza con gli usi civici, non varino le valutazioni già espresse nella Relazione Paesaggistica consegnata in sede di Progetto Definitivo.

3 Opere di mitigazione

Gli interventi di ripristino ambientale (contenuti nel progetto definitivo dell'autoporto) ed inserimento paesaggistico progettati per la fase di esercizio riguarderanno i seguenti ambiti:

AMBITO DI INTERVENTO	TIPOLOGIA	FINALITA
Aree intercluse nelle nuove rampe di svincolo autostradale	Macchie boscate	Inserimento paesaggistico
Superfici attualmente boscate oggetto di occupazione temporanea	Macchie boscate	Ricucitura dei sistemi verdi esistenti
Superfici attualmente boscate acquisite o oggetto di occupazione temporanea dove non è possibile realizzare macchie boscate per mancanza di spazio	Filari arboreo-arbustivi	Ricucitura e mascheramento
Area residuale interclusa tra l'autostrada e la nuova area di sosta	Filare arboreo-arbustivo	Mascheramento
Aiuole di piccole dimensioni interne all'area di sosta	Siepi lineari	Inserimento paesaggistico
Aiuole di maggiori dimensioni interne all'area di sosta	Filari arborei	Ombreggiamento dei parcheggi
Area residuale interclusa tra l'area di sosta e la rampa di ingresso all'autostrada	Siepe lineare medio alta	Mascheramento
Area residuale interclusa tra la carreggiata di uscita dall'autostrada e la deviazione della strada secondaria esistente	Siepe lineare medio alta	Mascheramento
Anelli centrali delle rotonde	Piantumazioni arbustive ornamentali	Inserimento paesaggistico

La base di tutti gli interventi a verde è rappresentata dall'inerbimento, mediante la tecnica dell'idrosemina. L'inerbimento riguarda tutte le scarpate dei rilevati stradali e tutte le aree ove sono previste le piantumazioni.

Per ogni ulteriore dettaglio in merito alle tipologie di intervento e alle superfici interessate si rimanda agli elaborati specialistici del **Progetto dei ripristini e delle mitigazioni ambientali**.

Per ciò che concerne il contenimento dei livelli di intrusione visiva, sul perimetro dell'area (a sud verso l'autostrada e a est), dove è presente il bosco, il progetto di inserimento

paesaggistico ha previsto alcune piantumazioni arboreo-arbustive al fine di mantenere/ricreare l'attuale barriera visiva verso l'area dell'autoporto da parte dei fruitori dell'autostrada A32.

Sempre con funzione di mascheramento, sono previste delle siepi medio-alte di specie arboree, lungo il lato ovest e nord-est, negli spazi residuali tra l'area adibita a parcheggio e la strada di ingresso/uscita dell'A32.

Nelle aree intercluse degli svincoli, invece, è stato possibile realizzare macchie arboreo-arbustive di specie autoctone caratteristiche della vegetazione potenziale dell'area. Tali macchie sono altresì presenti nelle aree di occupazione temporanea poste a sud-est dell'autoporto, a contatto con la vegetazione esistente, con funzione principale di ricucitura del sistema verde esistente, anche se di scarso pregio naturalistico in quanto caratterizzato da popolamenti a prevalenza di robinia.

Per quanto attiene le zone intercluse tra la carreggiata autostradale e il nuovo autoporto, è prevista la messa a dimora di essenze autoctone arboree e arbustive in filare (unica tipologia di impianto applicabile ai limitati spazi delle aree intercluse).

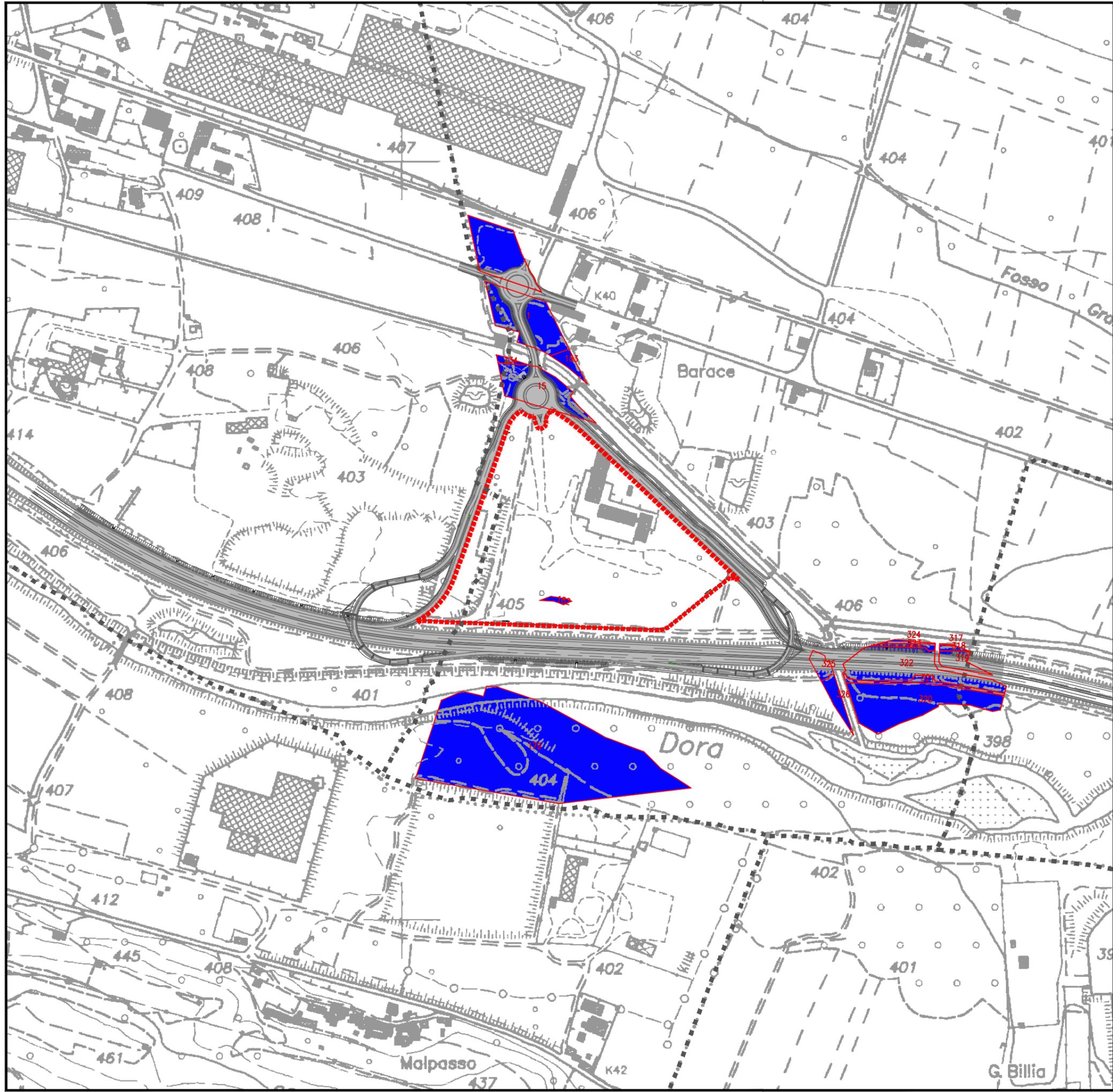
Per le piantumazioni all'interno delle rotatorie sono state utilizzate specie arbustive striscianti per garantire la massima visibilità ai mezzi in transito.

Nelle aree di sosta interne, laddove le superfici destinate a verde lo permettevano, sono stati realizzati filari arborei con funzione di ombreggiamento; per contro, dove lo spazio era limitato, la scelta è stata rivolta alla realizzazione di siepi monofilari di arbusti autoctoni.

PLANIMETRIA - 1:5.000

LÈGENDE / LEGENDA

-  Pèrimètre de l'autoport en project / Perimetro dell'autoporto in progetto
-  Interchanger de l'autoroute en project / Svincoli autostradali in progetto
-  Limites communales / Confini comunali
-  Usi civici (Comune di S.Didero)



ALLEGATO 2

DOSSIER FOTOGRAFICO

PLANIMETRIA - 1:20.000

LEGENDA

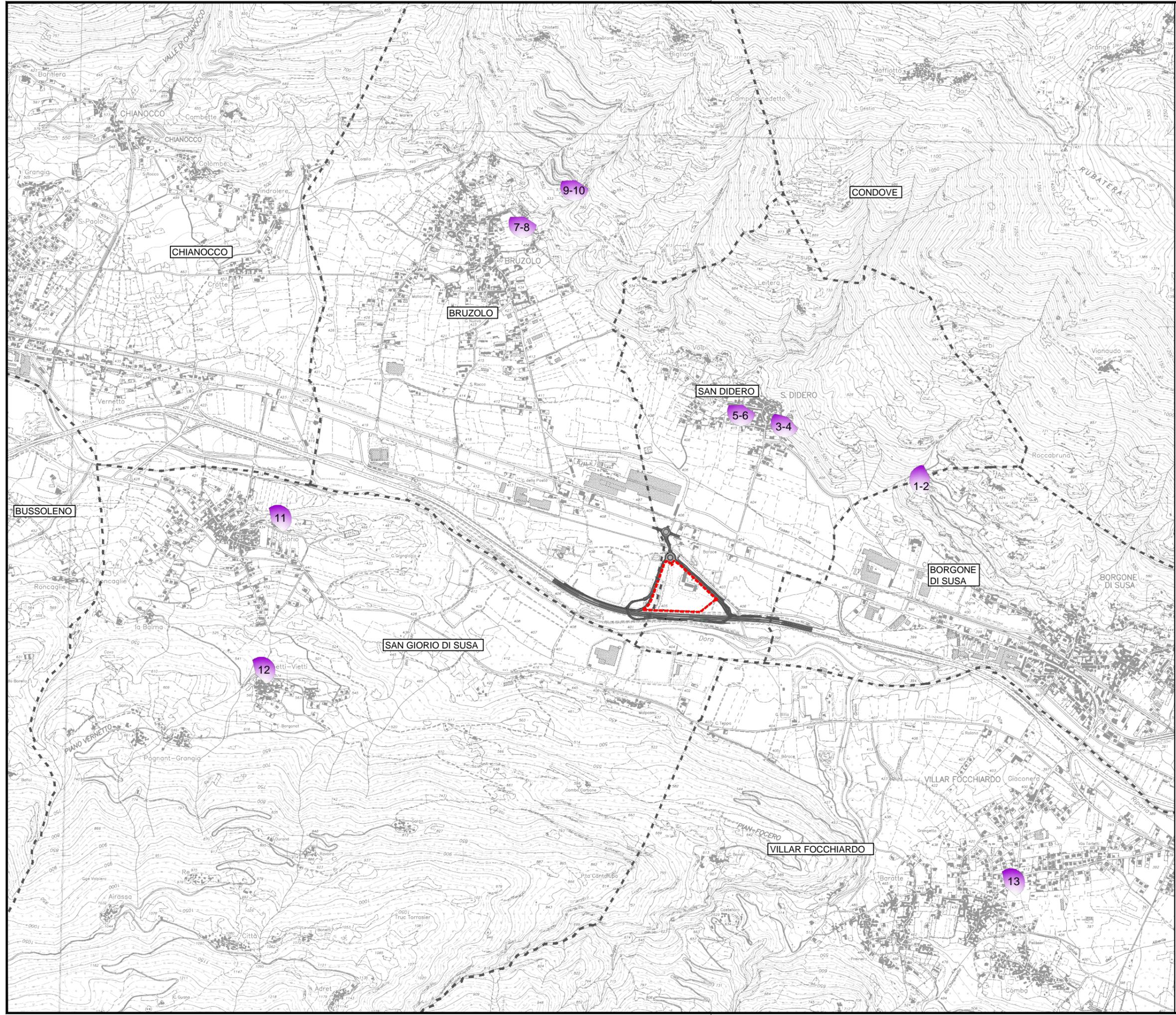
Temi di base

 Perimètre de l'autoport en project /
Perimetro dell'autoporto in progetto

 Interchanger de l'autoroute en project /
/Svincoli autostradali in progetto

 Limiti comunali

 Punti di vista



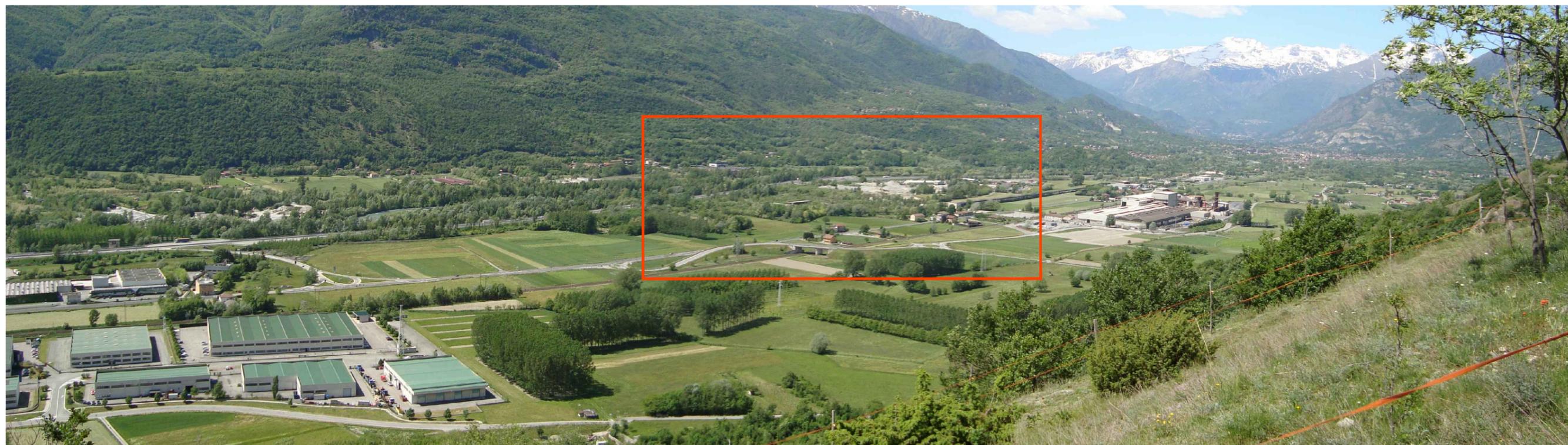


Foto 1: Vista dalla località Achit in direzione sud-ovest. In primo piano è visibile l'area produttiva ad ovest di Borgone di Susa, collocata tra la S.P. 203 e la linea ferroviaria. Alle spalle è riconoscibile il corso del fiume Dora. In arancione è indicata approssimativamente l'area interessata dal nuovo autoporto, localizzata in prossimità dello stabilimento siderurgico di San Didero. Sullo sfondo è visibile la media e alta val di Susa.



Foto 2: Dettaglio foto n.1. Vista dalla località Achit in direzione sud-ovest. Sulla destra è riconoscibile lo stabilimento siderurgico di San Didero.



Foto 3: Vista dalla chiesa parrocchiale "San Desiderio" di San Didero in direzione sud. In primo piano è visibile l'abitato di San Didero dal quale emerge la torre riferita alla casaforte. In secondo piano è riconoscibile l'impianto siderurgico. In arancione è indicata approssimativamente la localizzazione del nuovo autoporto.



Foto 4: Dettaglio foto n.3. Vista dalla chiesa parrocchiale "San Desiderio" di San Didero in direzione sud.



Foto 5: Vista dall'abitato di San Diero (via Roma) in direzione sud. In primo piano sono visibili alcune abitazioni sparse, collocate ai margini sud di San Didero. In secondo piano è riconoscibile l'impianto siderurgico.



Foto 6: Dettaglio foto n. 5. Vista dall'abitato di San Diero (via Roma) in direzione sud.



Foto 7: Vista dalla chiesa S.Giovanni Evangelista di Bruzolo in direzione sud-est. In primo piano sono visibili le aree coltivate e le alberature ai margini sud di Bruzolo. In secondo piano è riconoscibile l'impianto siderurgico di San Didero, alla cui spalle è collocato l'autoporto in progetto.



Foto 8: Vista dalla chiesa S.Giovanni Evangelista di Bruzolo in direzione sud-est. In primo piano è visibile l'abitato di margine di Bruzolo, disposto lungo la S.P. 205



Foto 9: Vista dalla S.P. 203, sul versante a nord rispetto all'abitato di Bruzolo in direzione sud-est. Il punto di ripresa è collocato ad una quota altimetrica superiore rispetto alla foto n 8.



Foto 10: Dettaglio foto n. 9. Vista dalla S.P. 203, sul versante a nord rispetto all'abitato di Bruzolo in direzione sud-est. In primo piano è riconoscibile l'impianto siderurgico di San Didero, alle cui spalle è collocato l'autoporto in progetto.



Foto 11: Vista dal Castello di San Giorio in direzione nord-est. La morfologia del terreno e la presenza di vegetazione impediscono la visuale verso l'area interessata dall'autoporto in progetto. In secondo piano è riconoscibile l'abitato di Bruzolo.



Foto 12: Vista dall'abitato di Martinetti-Vietti indirezione nord-est. La morfologia del terreno e la presenza di vegetazione impediscono la visuale verso l'area interessata dall'autoporto in progetto. In primo piano è riconoscibile l'abitato di San Giorio.



Foto 13: Vista dall'abitato di Villar Focchiardo, in prossimità della parrocchia, in direzione nord-est. La morfologia del terreno impedisce la visuale verso l'area interessata dall'autoporto in progetto.

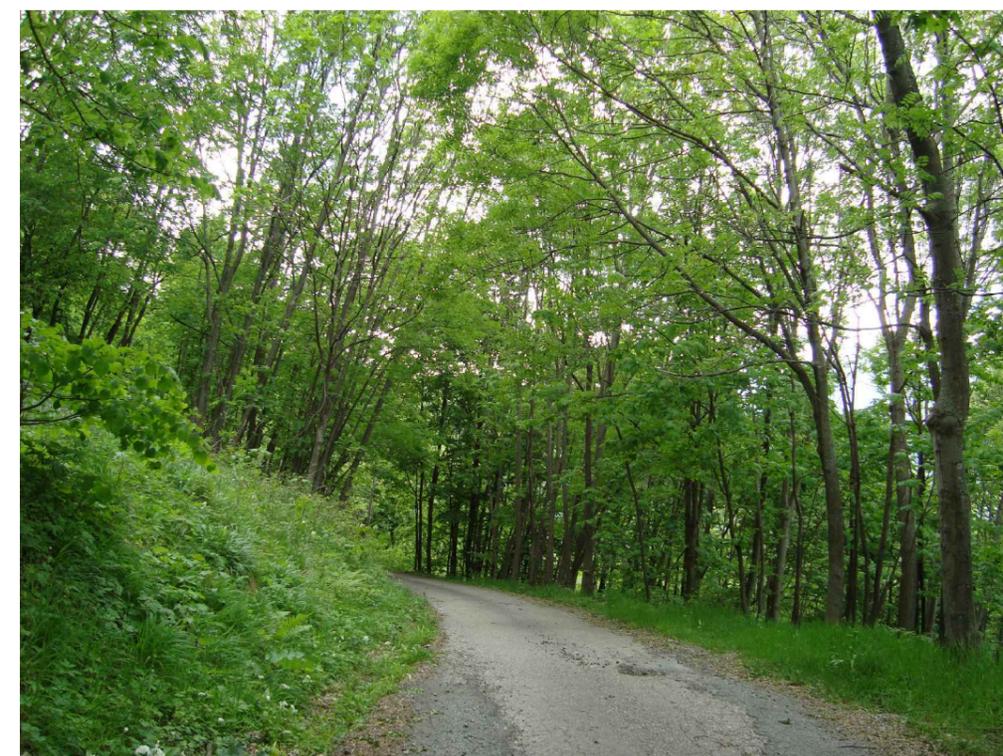


Foto A: Esempio di condizioni visibilità lungo la viabilità di versante con esposizione a nord, nella bassa val di Susa. La folta copertura vegetativa impedisce nella maggior parte dei casi le visuali verso il fondovalle.

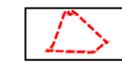
ALLEGATO 3

**DOSSIER
FOTOINSERIMENTI**

PLANIMETRIA - 1:20.000

LEGENDA

Temi di base



Perimètre de l'autoport en project /
Perimetro dell'autoporto in progetto

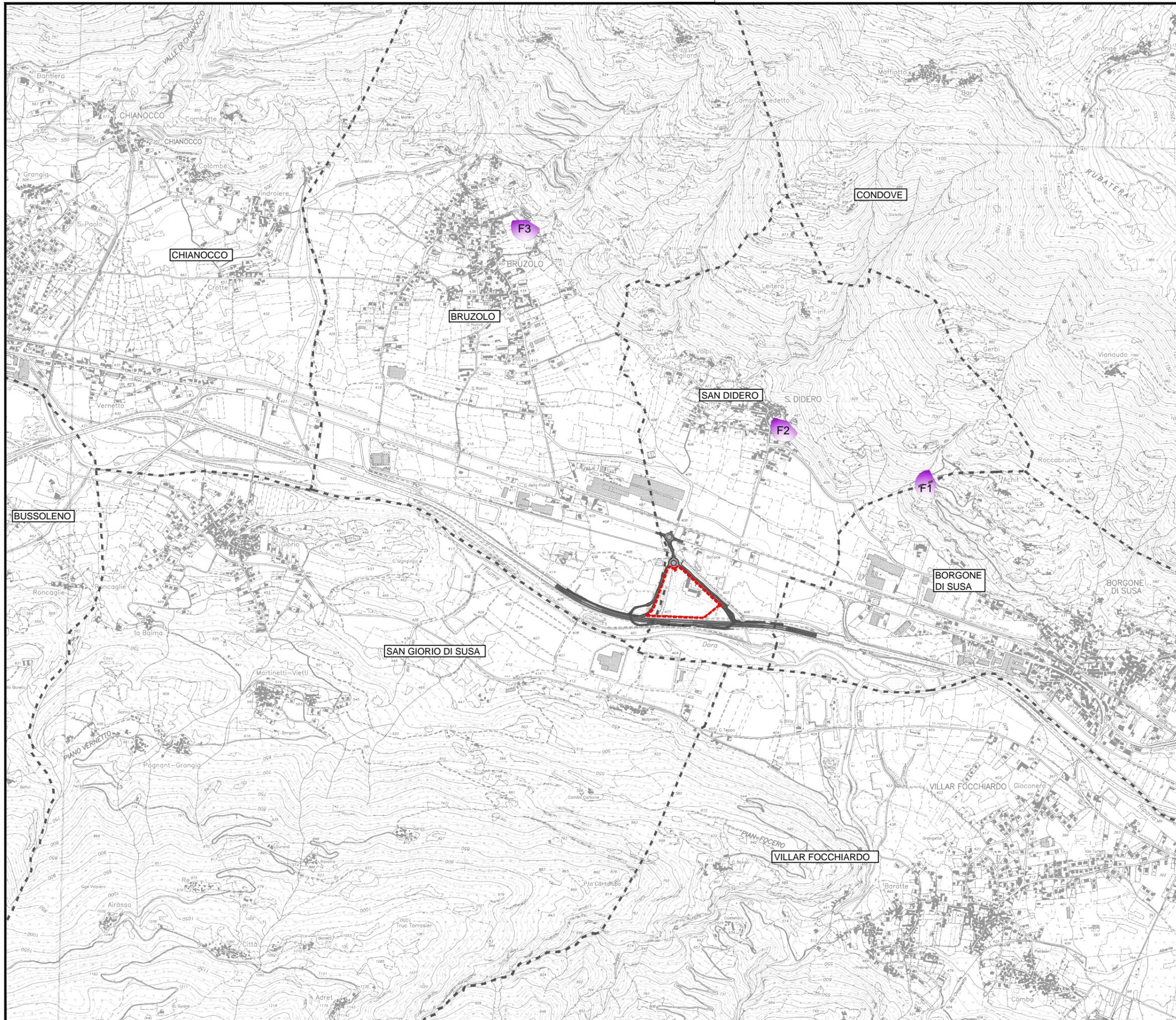


Interchanger de l'autoroute en project /
/Svincoli autostradali in progetto

--- Limiti comunali



Punti di vista





Punto di vista F1: Stato attuale - Vista dalla località Achit in direzione sud-ovest. In primo piano è visibile l'area produttiva ad ovest di Borgone di Susa, collocata tra la S.P. 203 e la linea ferroviaria. Alle spalle è riconoscibile il corso del fiume Dora. L'area interessata dal nuovo aeroporto è localizzata in prossimità dello stabilimento siderurgico di San Didero. Sullo sfondo è visibile la media e alta val di Susa.



Punto di vista F1: Fotoinserimento



Punto di vista F2: Stato attuale - Vista nei pressi della chiesa parrocchiale "San Desiderio" di San Didero in direzione sud. Sulla destra è riconoscibile l'impianto siderurgico.



Punto di vista F2: Fotoinserimento



Punto di vista F3: Stato attuale - Vista dalla chiesa S.Giovanni Evangelista di Bruzolo in direzione sud-est. In primo piano sono visibili le aree coltivate e le alberature ai margini sud di Bruzolo. In secondo piano è riconoscibile l'impianto siderurgico di San Didero, alla cui spalle è collocato l'autoporto in progetto.



Punto di vista F3: Fotoinserimento