



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

e p.c.



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

U.prot DVA - 2014 - 0011597 del 22/04/2014

Pratica N.: .....

Ref. Mittente: .....

SITAF S.p.A.  
frejustunnel@legalmail.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Struttura Tecnica di Missione  
stm@pec.mit.gov.it

Ministero dei Beni e delle  
Attività Culturali e del Turismo  
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale VIA-VAS  
ctva@pec.minambiente.it

**OGGETTO: [ID\_VIP:2265] Parere Tecnico, ex art. 9, comma 5, D.M. 150/2007.  
"Traforo del Frejus". Progetto Definitivo per l'apertura al traffico  
della Galleria di sicurezza.  
DETERMINA DIRETTORIALE.**

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota prot. 0038714-18/11/2013 del 18/11/2013, acquisita agli atti con prot. DVA-2013-26521 del 19/11/2013, ha chiesto un supplemento istruttorio in merito a quanto espresso, sul progetto in oggetto indicato, dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale con il parere n. 1307 del 26/07/2013 e successivo provvedimento direttoriale prot. DVA-2013-22054 del 26/09/2013, trasmettendo la documentazione integrativa presentata dalla Società Sitaf S.p.A..

Con la citata nota, il predetto Dicastero, rappresenta che l'apertura al traffico dell'ex galleria di sicurezza consentirebbe di ridurre gli eventi di blocco del traffico e comporterebbe un miglioramento della sicurezza passiva e di quella in caso di incendio grazie alla suddivisione dei flussi di traffico.

Con nota prot. DVA-2013-27002 del 27/11/2013 la scrivente Direzione ha trasmesso la documentazione pervenuta chiedendo alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale l'espressione del Parere Tecnico ai sensi dell'art.9, comma 5, del D.M. 150/2007.

**Preso atto che**, con il citato provvedimento direttoriale prot. DVA-2013-22054 del 26/09/2013, la scrivente Direzione, sulla base del parere n.1307 del 26/07/2013 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, ha determinato l'assoggettamento al procedimento di VIA per i seguenti progetti presentati dalla Società Sitaf S.p.A.:

Ufficio Mittente: Sezione L.O. - Problematiche Territoriali e OO.AA.  
Funzionario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 06.57225931  
DVA-2VA-LO-06\_2014-0060.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040

e-mail: dva@minambiente.it

e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

- Variante di Progetto Definitivo per l'apertura al traffico della Galleria di Sicurezza;
- sistemazione di quota parte del materiale di scavo nel sito di "Sagne ex cantiere Asfalti Sintex";
- sistemazione di quota parte del materiale di scavo nei siti di "Rochemolles e Mezelet".

**Acquisito** il parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, n. 1459 del 07/03/2014, trasmesso con nota prot. CTVA-2014-0001110 del 01/04/2014, acquisita agli atti al prot. DVA-2014-0009704 del 04/04/2014, che allegato al presente provvedimento ne costituisce parte integrante.

**Preso atto** che la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale VIA/VAS ha esaminato l'aggiornamento della documentazione progettuale integrativa consistente dei seguenti elaborati:

- Studio relativo alla valutazione della riduzione nel tempo delle emissioni inquinanti in relazione al traffico registrato al pedaggio del traforo del Frejus – 31 Ottobre 2012
- Addendum allo "Studio relativo alla valutazione della riduzione nel tempo delle emissioni inquinanti in relazione al traffico registrato al pedaggio del traforo del Frejus" – 28 Ottobre 2013

Corredati dall'allegato ARPA:

- Progetto di valutazione della qualità dell'aria lungo l'autostrada A32 Torino-Bardonecchia – Relazione Finale Campagne di rilevamento Anno 2010.

**Preso atto** che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha tenuto conto di quanto rappresentato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la citata nota ed in particolare che la Commissione Intergovernativa per il Traforo del Frejus, nella riunione dell' 11 ottobre 2012, preparatoria per il Vertice Ministeriale, propone al punto 4.2 della decisione un contingentamento giornaliero per i veicoli pesanti (classe 3 e 4) limitandoli a 4200 veicoli/giorno cumulati nei due sensi e traffico annuale contingentato a un max di 1.050.000 veicoli/anno.

**Preso atto** che la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale VIA/VAS, sulla base degli ulteriori elementi sopra richiamati, con il citato parere ha considerato e valutato che:

- non sono previste modifiche al diametro di scavo della galleria e conseguentemente non sono previste modifiche significative connesse alla fase di escavazione, segnatamente per quanto concerne la produzione e gestione dello Smarino;
- non sono previste attività esterne alle aree di intervento descritte nel progetto definitivo approvato con Delibera CIPE 46/2009 e pertanto non sono previste modifiche di localizzazione né dell'opera principale né delle opere connesse;
- per quanto concerne la fase di esercizio, conseguentemente all'apposizione delle specifiche limitazioni previste nella dichiarazione congiunta dei Ministri italiano e francese del 3 dicembre 2012 per l'apertura al traffico della galleria di sicurezza, non sono prevedibili incrementi dei flussi di traffico;

- la nuova configurazione conseguente all'apertura al transito della seconda canna consentirà una maggiore fluidità nello scorrimento del traffico, riducendo gli eventi di interdizione temporanea al transito dei mezzi all'interno del T4, che, nella configurazione attuale, si verificano periodicamente generando un incremento delle emissioni in atmosfera e notevoli disagi agli utenti.


Sulla base degli esiti istruttori della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS riportati nel sopra citato parere, con cui apporta parziali modifiche al precedente parere n.1307 del 26/07/2013, si

### **DETERMINA**

che la Variante del Progetto Definitivo per l'apertura al traffico della galleria di sicurezza, nell'ambito del progetto del Traforo autostradale del Frejus, non è da assoggettare alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., in quanto migliorativa nei riguardi della sicurezza e non comporta modifiche sostanziali all'impatto globale del progetto precedentemente assoggettato a VIA, previo rispetto del contingentamento del traffico nella misura indicata nel Progetto.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla notifica dell'atto.

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Mariano Grillo)



*Allegati: Parere CTVA n. 1459 del 07/03/2014, prot. DVA-2014-0009704 del 04/04/2014*



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO

  
Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS  
U.prot CTVA - 2014 - 0001110 del 01/04/2014

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....



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

E.prot DVA - 2014 - 0009704 del 04/04/2014

Al Sig. Ministro  
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali

Sede



**OGGETTO: I.D. VIP 2265 trasmissione parere n. 1459 CTVA del 7 marzo 2014. VIA Speciale richiesta di parere art. 9 D.M. 150/07 , T4 Traforo Autostradale del Frejus. Variante di Progetto Definitivo per l'apertura al traffico della Galleria di Sicurezza, proponente Sitaf Spa.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 7 marzo 2014.

Quanto trasmesso annulla e sostituisce il precedente invio di cui alla nota prot. CTVA/2014/1062, del 27 marzo 2014.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione  
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-06  
CTVA-US-06\_2014-0087.DOC

DELLA MI...  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione



La presente copia fotostatica composta  
di N° 13 fogli è conforme al  
suo originale.

Roma, li 01-04-2014

*Ministero dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e  
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale

**Parere n. 1459 del 07/03/2014**

<b>Progetto:</b>	<p><i>Parere tecnico ai sensi dell'art. 9 Decreto Ministeriale GAB/DEC/150/2007</i></p> <p><i>ID_VIP 2265 Traforo autostradale del Frejus</i></p> <p>Variante di progetto definitivo per l'apertura al traffico della galleria di sicurezza</p>
<b>Proponente:</b>	<p><b>SITAF S.P.A.</b></p>



Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA l'istanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prot. n. 0038714 del 18/11/2013, acquisita al prot. DVA-2013-0026521 del 19/11/2013, trasmessa alla Commissione VIA in data 22/11/2013 prot. DVA-2013-0027002 e acquisita al prot. n. CTVA-2013-0004201 del 25/11/2013, relativa alla richiesta di Parere Tecnico per il progetto "T4-Traforo Autostradale del Frejus - Variante di Progetto Definitivo per l'apertura al traffico della Galleria di Sicurezza"

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

VISTO la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";

VISTO il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che "disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art. 9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

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

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

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

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 ed in particolare l'art. 9 "Procedure di istruttoria e di verifica" che prevede che il Comitato di Coordinamento "può affidare ad uno o più Commissari lo studio di particolari questioni";

VISTA la nota prot.n.1906 del 11/02/2013 con la quale la Società SITAF S.p.A. ha trasmesso la "Variante del progetto definitivo per l'apertura al traffico della galleria di sicurezza per le valutazioni di competenza" specificando che "il progetto per l'apertura al traffico della galleria di sicurezza al termine dei lavori costituisce variante ex art. 169, D.Lgs.n. 163/2006 e s.m.i.";

VISTA la nota prot.n.DVA-2013-6260 del 13/03/2013 acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (Commissione) in data 13/03/2013 con prot.n.CTVA-2013-958 con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (Direzione) ha comunicato alla Società SITAF S.p.A. la non procedibilità dell'istanza presentata con nota prot.n.1906 del 11/02/2013 e relativa archiviazione; infatti l'istanza presentata non risultava congruente con il dettato normativo vigente di cui all'art.169, comma 3 del D.Lgs.n.163/2006 e ss.mm.ii. concernente varianti da apportare al progetto definitivo approvato dal CIPE, sia in sede di redazione del progetto esecutivo sia in di realizzazione delle opere; le valutazioni di competenza ver-



rebbro svolte nell'ambito del procedimento di cui all'art.166 *Progetto definitivo, Pubblica utilità dell'opera* che prevede la relativa approvazione del progetto definitivo attraverso la Conferenza dei Servizi da indire da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

**VISTA** l'istanza per l'espressione di parere nell'ambito del procedimento autorizzativo avviato ai sensi dell'art.166 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. presentata dalla Società SITAF S.p.A. in data 15/03/2013 con nota prot.n.3464/13 e relativa alla variante del progetto definitivo per l'apertura al traffico della galleria di sicurezza nell'ambito del progetto del Traforo autostradale del Frejus, Costruzione della galleria di sicurezza con diametro di 8 m;

**CONSIDERATO** che il "Traforo di sicurezza del Frejus" è incluso nella Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 "Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche" e ss.mm.ii., tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale nell'ambito del "Sistema Valichi"; l'opera è stata riconfermata con la Delibera CIPE del 6 aprile 2006, n.130/06 recante "Rivisitazione programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001)"; l'opera inoltre è stata individuata dall'Intesa sottoscritta l'11 aprile 2003, tra il Governo e la Regione Piemonte tra le infrastrutture strategiche ricadenti sul territorio della stessa regione e per le quali l'interesse regionale concorre con quello dello Stato;

**PRESO ATTO** che:

- la domanda presentata dalla Società SITAF S.p.A. in data 15/03/2013 con nota prot.n.3464/13 è stata acquisita dalla Direzione con prot.n.DVA-2012-6826 del 20/03/2013;
- la Direzione in data 28/03/2013 con nota DVA-2013-7661, acquisita dalla Commissione con prot.n.CTVA-2013-1179 del 29/03/2013 ha chiesto di valutare se la variante in questione comporta modifiche sostanziali all'impatto globale del progetto precedentemente assoggettato a VIA e tali da richiedere il nuovo assoggettamento alla VIA ai sensi del D.Lgs.n.163/2013 e s.m.i.;
- la Direzione con mail del 14/05/2013 acquisita dalla Commissione con prot.n.CTVA-2013-1655 del 15/05/2013 ha trasmesso la documentazione progettuale trasmessa dalla Società SITAF S.r.l. in data 11/02/2013 con nota prot.n.1906 acquisita dalla Direzione con prot.n.DVA-2013-4667 del 21/02/2013;

**ESAMINATA** la documentazione progettuale che si compone dai seguenti elaborati;

- relazione di sintesi della variante del progetto definitivo;
- elaborati del progetto definitivo 2012;

**OSSERVATO** che:

- la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS con il parere n.150 del 14/11/2008 ha formulato parere favorevole con prescrizioni per il progetto "T4 Traforo del Frejus - Galleria di sicurezza diametro 8 m";
- il CIPE con la Delibera n.43/2009 del 26/06/2009 ha approvato il progetto definitivo "Traforo autostradale del Frejus - Galleria di sicurezza" anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale, di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità;
- la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS con il parere n.742 del 17/06/2011 ha formulato parere favorevole con prescrizioni per il progetto in variante relativo allo smaltimento del materiale derivante dallo scavo della galleria di sicurezza a servizio del traforo autostradale del Frejus nel nuovo sito di destinazione in Località "Ronchi" nel Comune di Montanaro (TO) in sostituzione del precedente sito ubicato in Località "Cascina Goretta" nel Comune di Torrazza Piemonte (TO);

**PRESO ATTO** che in data 03/12/2012 il Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti della Repubblica Italiana Mario CIACCIA ed il Ministro delegato in carico dei Trasporti, del Mare e della Pesca della Repubblica Francese Frederic CUVILLIER, preso atto del parere favorevole della Commissione Intergovernativa del traforo del Frejus dell'11 ottobre 2012 circa il progetto di apertura al traffico della galleria di sicurezza presentato dalle società esercenti e approvato dal comitato di sicurezza del suddetto traforo hanno rilasciato la seguente dichiara-



zione congiunta:

*“Si decide che, in esito al termine dei lavori per dotare il traforo del Frejus di una galleria di sicurezza, questa nuova opera, nel rispetto delle procedure nazionali e comunitarie e delle relative scadenze, sarà aperta al traffico con una sola corsia di marcia, nel senso Italia - Francia, e che contemporaneamente il traforo attuale sarà ridotto ad una sola corsia di marcia, nel senso Francia - Italia.*

*Si evidenzia che detta decisione si pone come unico obiettivo di ottenere il maggior livello possibile di sicurezza dell'opera e dei suoi utenti; essa non si pone in alcun caso l'obiettivo di aumentare la capacità dell'opera, la quale sarà sottoposta a limitazione”.*

**VISTA** la nota prot.n. DG/PBAAC/34.19.04/12963 del 07/05/2013, acquisita dalla Commissione con prot.n.CTVA-2013-1561 in data 08/05/2013 con la quale il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha richiesto alla Società SITAF S.p.A. di integrare la documentazione presentata; con nota prot.n. DG/PBAAC/34.19.04/15310 del 31/05/2013, acquisita dalla Commissione con prot.n.CTVA-2013-1934 in data 31/05/2013 il Ministero ha sollecitato l'acquisizione delle integrazioni richieste;

**VISTO** il Parere art.9 DM 150/07 *“T4-Trafoero Autostradale del Frejus-Variante di Progetto Definitivo per l'apertura al traffico della Galleria di Sicurezza”*, n°1307 del 26/07/2013, Commissione CTVA; trasmesso in data 01/08/2013 - Prot. CTVA 0002818

**TENUTO CONTO** che il citato Parere n. 1307 del 26/07/2013 della Commissione CTVA, pur valutando positivamente gli aspetti migliorativi derivanti dalla variante proposta ai fini della sicurezza nell'esercizio, riteneva rilevante funzionalmente la separazione dei traffici e richiedeva una nuova procedura VIA per il progetto in variante;

**ESAMINATO** l'aggiornamento della documentazione progettuale integrativa consistente dei seguenti elaborati:

- Studio relativo alla valutazione della riduzione nel tempo delle emissioni inquinanti in relazione al traffico registrato al pedaggio del traforo del Frejus – 31 Ottobre 2012
- Addendum allo *“Studio relativo alla valutazione della riduzione nel tempo delle emissioni inquinanti in relazione al traffico registrato al pedaggio del traforo del Frejus”* – 28 Ottobre 2013

Corredati dall'allegato ARPA:

- Progetto di valutazione della qualità dell'aria lungo l'autostrada A32 *Torino-Bardonecchia* – Relazione Finale Campagne di rilevamento Anno 2010.

**OSSERVATO** che:

- la Nota del Ministero delle Infrastrutture ricorda come la dichiarazione congiunta, rilasciata il 3 dicembre 2012 dal Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti pro tempore della Repubblica Italiana e dal Ministro delegato della Repubblica Francese, in cui, decidendo di aprire al traffico nella direzione Italia-Francia la galleria di sicurezza, i Ministri precisano che l'obiettivo della decisione è quello di garantire la maggior sicurezza possibile per gli utenti e non, in alcun caso, quello di aumentare la capacità dell'opera che sarà sottoposta a limitazioni.
- La Commissione Intergovernativa per il Traforo del Frejus, nella riunione dell' 11 ottobre 2012, preparatoria per il Vertice Ministeriale, propone al punto 4.2 della decisione un contingentamento giornaliero per i veicoli pesanti (classe 3 e 4) limitandoli a 4200 veicoli/giorno cumulati nei due sensi e traffico annuale contingentato a un max di 1.050.000 veicoli/anno.

**CONSIDERATO** che l'oggetto del presente parere è la verifica se la variante in questione comporta modifiche sostanziali all'impatto globale del progetto precedentemente assoggettato a VIA e tali da richiedere il nuovo assoggettamento alla VIA ai sensi del D.Lgs.n. 163/2006 e ss.mm.ii.;

## ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

### Richiami sintetici sull'opera

Il progetto della costruzione di una galleria parallela a quella stradale, tra la regione italiana del Piemonte e la regione francese della Savoia, si è sviluppato a seguito dell'esigenza di adeguare il traforo del Fréjus agli standard di sicurezza richiesti dall'UE dopo il grave incidente avvenuto nel Tunnel del Monte Bianco alla fine degli anni '90.

A partire dallo studio di fattibilità, è stato elaborato il progetto preliminare corredato dallo studio di impatto ambientale consistente nella progettazione di una galleria di sicurezza con diametro interno di 4,80 m e nell'esecuzione di una serie di opere e impianti ad essa strettamente connesse.

Successivamente, a seguito dell'incendio avvenuto nel tunnel nel mese di giugno 2005, i Governi si sono espressi in merito alla costruzione della galleria di sicurezza attraverso la proposta di «un diametro adatto della galleria che dovrà permettere in ogni evenienza la circolazione dei veicoli di soccorso in tutta sicurezza e agio». Pertanto il progetto definitivo della galleria di sicurezza del 2005, che prevedeva un diametro di 5.50 m (contro i 4.80 del preliminare) e permetteva unicamente l'accesso di ambulanze, non è stato ritenuto adeguato a rispondere alle richieste dei Ministri.

Il gruppo di lavoro tecnico istituito dal Comitato di Sicurezza ha individuato la soluzione con diametro della galleria di sicurezza di 8.00 m e impianti annessi come l'unica in grado di definire delle strategie d'intervento efficaci e flessibili per far capo a varie situazioni di rischio e pertanto di garantire le migliori condizioni di sicurezza.

Con l'adeguamento del progetto è stato predisposto l'aggiornamento dello studio d'impatto ambientale sul progetto definitivo redatto nel 2006 e successivamente approvato dal CIPE con la Delibera n.43/2009 del 26/06/2009.

### Descrizione della variante

#### *Caratteristiche essenziali dell'opera*

Le caratteristiche della galleria di sicurezza, nella nuova configurazione di galleria di transito, possono così essere riassunte:

- Lunghezza: 12.878 m ad un interesse medio di 50 m dal traforo
- Diametro interno: 8,00 m
- Pendenza media: 0,54 % (Francia — Italia)
- Sagoma libera: 6,00 x 4,60 m
- Rifugi: 34 con interasse medio di 367 m e superficie per utenti di 110 m<sup>2</sup>
- Stazioni Tecniche: 10 con interesse medio 1.430 m
- By-Pass: 9 con interasse medio 1.288 m, indipendenti da rifugi e da Stazioni Tecniche
- Ventilazione: longitudinale con acceleratori in volta e centrali supplementari in corrispondenza delle centrali B e C per garantire in caso di evento un'estrazione massiccia
- Nuovi edifici multifunzionali ai portali, adattati alle esigenze dei servizi di soccorso, di gestione e di manutenzione
- Gestione integrata del traforo e della galleria in un unico sistema di gestione di un'opera a doppia canna.

#### *Principali differenze tra galleria di sicurezza e galleria di transito*

Nella soluzione individuata, la galleria di transito si configurerebbe a tutti gli effetti come una seconda canna di un tunnel a doppio fornice, con evidenti ed importantissimi miglioramenti sulla sicurezza degli utenti, principalmente legati al fatto che la circolazione all'interno di ogni canna avverrebbe in modo unidirezionale (una corsia dedicata per canna, dove la corsia con direzione Italia - Francia verrebbe spostata nella nuova galleria, consentendo la separazione dei flussi di marcia); da un sistema di sicurezza di tipo passivo (la galleria di sicurezza) ad uno di tipo attivo (la galleria di transito).

Il tunnel di sicurezza, infatti, aumenta sicuramente gli attuali standard di sicurezza, ma solo relativamente alla rapidità ed efficacia degli interventi di soccorso, però nulla cambia rispetto alla probabilità che si verifichi un incidente, è cioè un sistema di sicurezza passivo. Viceversa, la separazione dei flussi, e quindi con un senso di circolazione con l'immissione del traffico in senso Italia — Francia nella galleria di sicurezza e l'immissione del traffico nel senso Francia — Italia nel traforo esistente, è un sistema di sicurezza attivo, che riduce drasticamente la possibilità che si verifichi un incidente ed in particolare elimina la possibilità che ci possa essere un frontale.

La separazione dei flussi, inoltre, consentirebbe un gestione migliore della ventilazione (il fumo andrebbe nel senso di marcia), sia nell'esercizio normale che in caso di incendio.

Nella situazione attuale, che peraltro rimarrebbe immutata nel caso di tunnel di sicurezza, la ventilazione nell'esercizio normale è regolata in modo tale che ci sia un continuo ricambio d'aria immettendo aria fresca dalle bocchette poste al piede della galleria ed aspirando quella viziata dalle serrande poste in alto sulla soletta.

Nel caso di incendio, non potendo mandare il fumo in alcuna direzione, in quanto si rischierebbe di investire con il fumo il flusso di traffico in un senso o nell'altro, necessario aprire alcune serrande in corrispondenza dell'incendio e, contemporaneamente, immettere aria a monte o a valle dell'incendio stesso per mantenere il fumo compartimentato nella zona in cui sono aperte le serrande.

E' indispensabile cioè riuscire a mantenere il fumo nella zona di aspirazione immettendo aria a monte o a valle dell'incendio. Questa è probabilmente la cosa più importante da fare in caso di incendio e sicuramente la più difficile. I parametri in gioco che intervengono sulla ventilazione e che rendono molto difficile evitare che il fumo si propaghi in una direzione o nell'altra sono tantissimi e variano continuamente: differenza di pressione agli imbocchi, differenza di temperatura, differente quota degli imbocchi, velocità dell'aria ai due imbocchi, pistonamento dei mezzi in transito, ecc..

La separazione dei flussi, viceversa, risolve drasticamente queste difficoltà: nel caso di esercizio normale l'aria viene spinta nel senso di marcia, ed in caso di incendio, nulla cambia.

La ventilazione viene mantenuta, incrementandola o meno, nel senso di marcia in modo che i mezzi a valle dell'incendio continuano la loro marcia senza problemi, quelli a monte dell'incendio sono in una zona di sicurezza protetti dalla ventilazione che impedisce al fumo di venire verso di loro.

### **1. Caratteristiche generali galleria di transito**

La trasformazione da galleria di sicurezza a galleria di transito non modifica in alcun modo la localizzazione del progetto, le caratteristiche dimensionali della sezione sia in fase di scavo e sia in fase di utilizzo.

Rispetto al progetto della galleria di sicurezza, gli adattamenti previsti nella variante al progetto 2006, in funzione dell'apertura al traffico della galleria, sono principalmente;

- adeguamento del sistema di ventilazione al fine di consentire la portata necessaria nel secondo tunnel, in ventilazione sanitaria e in aspirazione concentrata;
- nuova completa GTC per la gestione delle due gallerie;
- aggiunta, all'interno della galleria, degli impianti necessari per l'apertura al traffico: segnaletica, illuminazione, video, rilevamento incendio, rete chiamata SOS, rete antincendio, ecc.;
- adeguamento delle stazioni tecniche per il contenimento di materiale aggiuntivo;
- aggiunta di una SAS in ogni rifugio lato galleria;
- aumento da 5 a 9 del numero di by-pass carrabili;
- modifica della segnaletica del traforo in modo che possa essere utilizzato sia in modalità monodirezionale, sia in modalità bidirezionale;
- presentazione del concetto di trasferimento degli impianti attuali dei locali tecnici del traforo (PHT) alle nuove stazioni tecniche della galleria;
- riorganizzazione della piattaforma italiana nella nuova configurazione. Viene prevista una generale ed ampia rivisitazione delle proposizioni del progetto 2006 in ragione sia delle necessità indotte dall'apertura al traffico della seconda galleria sia in relazione ad un intervento di adeguamento e aggiorn-



amento delle strutture tecniche e logistiche legate all'esercizio del traforo.

Per quanto riguarda gli impianti di sicurezza, l'uniformità e la modularità nella scelta delle apparecchiature garantiranno la facilità di manutenzione necessaria.

Gli interventi di manutenzione potranno essere realizzati nel traforo a partire dalla corsia neutralizzata (attuale senso Italia - Francia) e se necessarie nella galleria, dopo il trasferimento del traffico Italia - Francia nel traforo riportato in modalità bidirezionale.

La trasformazione da galleria di sicurezza a galleria di transito non ha ripercussioni sulle opere di scavo in corso e di prossima esecuzione. I lavori per la realizzazione della galleria sono iniziati sulla base del progetto 2006 e sono in corso a partire dai due lati. Più di 6 km sono stati scavati dal lato francese, 650 m con metodo tradizionale e il resto con TBM, mentre l'avvio dei lavori di scavo dal lato italiano è prossimo.

Va sottolineato il fatto che i ripari situati nei rami di collegamento tra la galleria e il traforo sono costruiti, equipaggiati, integrati alla GTC attuale e messi a disposizione degli utenti del traforo di pari passo con l'avanzamento dello scavo della galleria da parte dei cantieri del genio civile (lotti I e 2).

Questo permette un notevole aumento del livello di sicurezza del traforo già durante i lavori di costruzione.

## **2. Analisi Documentazioni aggiuntive sulle Emissioni in Atmosfera**

### *Studi sull'inquinamento Atmosferico dovuto al traffico attuale e/o futuro*

Gli studi presentati a supporto della validità delle assunzioni sull'inquinamento atmosferico prodotto dagli autoveicoli in transito nella Galleria del Frejus indipendentemente dalla Variante funzionale presentata, desunti dalle campagne di monitoraggio allegate al Progetto, e basate sulle elaborazioni relative allo sviluppo del traffico negli anni successivi al completamento delle opere si sono basati su:

#### 1. Definizione del traffico e del Parco Veicolare

Si è ipotizzato che il traffico sia equamente suddiviso nelle due direzioni da e per la Francia, secondo le diverse classi di ripartizione del parco veicolare (veicoli leggeri, commerciali, pesanti), a seconda del combustibile usato, ed in funzione delle diverse categorie di emissioni (Pre-Euro, Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4 ed Euro 5) con i dati messi a disposizione dalla CE (Programmi Tremove, Scene, Artemis) a partire dall'anno 1995 all'anno 2030. I dati di traffico pesante sono stati forniti da SITAF come traffico mensile suddivisi in: veicoli pesanti da 30 t e autobus da 10 t, che percorrono l'autostrada e che transitano sul piazzale del Traforo, prima di percorrerlo.

#### 2. Ipotesi sugli incrementi di traffico anni 2015-2030

I valori di traffico pesante relativi agli anni dal 2004 al 2012, registrati da SITAF, registrati al pedaggio del Traforo del Frejus, mostrano una progressiva riduzione del traffico pesante, con una riduzione percentuale, tra il 2004 ed il 2012 di circa il 39%, con una stabilizzazione negli ultimi 4 anni su un valore compreso fra circa 700.000 e 750.000 veicoli pesanti /anno.

Il massimo traffico annuale registrato nel Traforo del Frejus si è verificato nel periodo 1999-2002 in coincidenza con la chiusura del Traforo del Monte Bianco, a seguito dell'incidente avvenuto il 24 marzo 1999, registrando un picco di circa 1.250.000 Veicoli Pesanti/anno.

I valori del traffico per il periodo 2015 - 2030 sono stati quindi ipotizzati come pressoché costanti e pari a quelli del quadriennio 2009 - 2012. Cautelativamente viene fatta l'ipotesi di un aumento del traffico pari all'1 % annuo rispetto ai valori dell'anno 2011, assunto pari a 750.000 veicoli pesanti/anno, fino ad un valore massimo (2015) di 900.000 VP/anno.

#### 3. Inquinamento prodotto sul Piazzale del Traforo del Frejus

I valori dell'inquinamento prodotto dai veicoli pesanti sono stati analizzati nelle due ipotesi di :

- Condizione di Traffico scorrevole
- Condizione di Traffico Bloccato

Nelle elaborazioni effettuate relative all'inquinamento prodotto dai veicoli pesanti transitanti per il traforo vengono valutate le emissioni prodotte, in termini di ossido di carbonio CO, di ossido/biossido di azoto NO

e di Particolato (OP), in condizioni di traffico attuali (750.000 VP/Y) e con proiezione al 2030 (900.000 VP/Y), mostrano come per effetto del limitato incremento del n° di veicoli, bilanciato dal miglioramento del parco Veicoli Pesanti circolante (nel 2006 la totalità dei veicoli circolanti era ripartita tra il 25% (pre-Euro, Euro I, Euro 2) e 75% Euro 3 mentre nel 2012 il 75% dei veicoli pesanti erano rappresentati da Euro 4 ed Euro 5); l'incremento di traffico al 2030 non produrrà, a tal motivo, incremento di emissioni inquinanti rispetto all'attuale.

Inoltre l'analisi dimostra che il valore di gran lunga maggiore delle emissioni si registra in condizioni di traffico bloccato piuttosto che in condizioni di traffico fluente (la condizione di traffico bloccato si verifica attualmente nell'esercizio del Traforo quando risulta necessario intervenire per la manutenzione ordinaria chiudendo una delle corsie di transito e consentendo il traffico alternato nei due sensi su una sola corsia, generando così un accumulo di veicoli in sosta su entrambi i piazzali ai due imbocchi del Traforo).

L'involuppo delle condizioni di traffico (fluente e bloccato) è stato condotto su un valore di picco registrato il giorno 22 febbraio 2012 dalle ore 07 alle ore 08 con un flusso di VP (massa 30 Tn) pari a 152 veicoli/ora in direzione Italia-Francia e a 113 veicoli/ora in direzione Francia-Italia cui è stato addizionato il valore di picco registrato il 22 febbraio 2012 dalle ore 16 alle ore 17 per autobus (massa 10 Ton) pari a 10 veicoli ora in direzione Italia Francia e 1 veicolo ora in direzione Francia Italia.

4. Inquinanti prodotti dai Veicoli pesanti
- Emissioni per bassa velocità di percorrenza 5-10 km/h
  - Emissioni al minimo
  - Emissioni all'avviamento ed al minimo stabilizzato

#### *Studi sull'inquinamento Atmosferico in conseguenza dell'adozione della variante funzionale*

Le condizioni di esercizio legate all'entrata in funzione della galleria di sicurezza come galleria di transito, così come stabilite dalla CIG impongono che il transito Francia Italia avvenga mediante l'utilizzo di una corsia del Traforo, mentre l'altra corsia (quella più vicina alla ex galleria di sicurezza) venga destinata al solo transito dei mezzi di servizio e/o di soccorso; evidentemente in caso di interventi di manutenzione ordinaria nel Traforo, per periodi limitati, potrà essere utilizzata come corsia di transito sempre in direzione Francia-Italia.

Il traffico Italia-Francia verrà indirizzato nella ex galleria di sicurezza; è importante notare che la posizione di quest'ultima galleria non consente manovre limitate nel tempo per consentire inversioni di direzione del traffico, causa la geometria dei piazzali, mentre risulta possibile, in caso di interventi di manutenzione ordinaria nella ex galleria di sicurezza, indirizzare il traffico nella seconda corsia del Traforo (quella adibita, in esercizio normale, a corsia di sicurezza)

La Concessionaria SITAF ha elaborato un ulteriore documento per verificare i diversi scenari di traffico conseguenti all'ipotesi di variante funzionale, nelle seguenti condizioni:

- Traffico interdetto nella ex galleria di sicurezza nelle ipotesi di impiego della corsia di sicurezza del Traforo nella direzione Italia Francia;
- Traffico interdetto nella ex galleria di sicurezza e traffico bloccato sul piazzale italiano dovuto a intervento di manutenzione non programmabile;
- Traffico interdetto nel Traforo;
- Ipotesi di raddoppio del traffico annuale attuale con verifica al raddoppio della punta assunta come riferimento per il traffico annuale attuale;

La verifica dimostra come in condizioni di traffico scorrevole anche con il raddoppio della punta massima utilizzata per le verifiche e nella ipotesi di orientare nella corsia di sicurezza in direzione Italia Francia il solo traffico leggero (valutato in rapporto paritetico al traffico pesante) impegnando quasi completamente col traffico pesante la ex galleria di sicurezza (sempre in direzione Italia-Francia) le emissioni siano inferiori confrontate a quelle a traffico bloccato in condizioni di traffico annuo attuali (condizioni che il documento " *Progetto di valutazione della qualità dell'aria lungo l'Autostrada A32 Torino-Bardonecchia. Relazione finale campagna di rilevamento anno 2010*" redatto da ARPA-Piemonte, per buona parte degli inquinanti registrati durante la campagna la zona di Bardonecchia paragona al sito della Provincia di Torino a minor tasso di inquinamento).

L'inquinamento prodotto dal traffico bloccato è inoltre maggiormente influenzato nel caso di spegnimento e

successivo riavvio dei mezzi, rispetto al caso di mantenimento del veicolo in moto, e si può constatare che un utilizzo carrabile della galleria di sicurezza risulta migliorativo potendo permettere la riduzione dei periodi di chiusura del Traforo, quando quest'ultimo è utilizzato in modalità bidirezionale.

La divisione dei flussi di traffico da e per l'Italia, consente una notevole riduzione dei pericoli derivanti da un possibile incendio entro il tunnel perché, con l'utilizzo unidirezionale di entrambe le gallerie, è possibile gestire in modo più efficace i fumi derivanti da un incendio

### 3. Valutazioni Generali

Dall'esame della documentazione progettuale si evidenziano le seguenti considerazioni e osservazioni:

- non sono previste modifiche al diametro di scavo della galleria e conseguentemente non sono previste modifiche significative connesse alla fase di escavazione, segnatamente per quanto concerne la produzione e gestione dello Smarino;
- non sono previste attività esterne alle aree di intervento descritte nel progetto definitivo approvato con Delibera CIPE 46/2009 e pertanto non sono previste modifiche di localizzazione né dell'opera principale né delle opere connesse;
- per quanto concerne la fase di esercizio, conseguentemente all'apposizione delle specifiche limitazioni previste nella dichiarazione congiunta dei Ministri italiano e francese del 3 dicembre 2012 per l'apertura al traffico della galleria di sicurezza, non sono prevedibili incrementi dei flussi di traffico;
- la nuova configurazione conseguente all'apertura al transito della seconda canna consentirà invece una maggiore fluidità nello scorrimento del traffico, riducendo gli eventi di interdizione temporanea al transito dei mezzi all'interno del T4, che, nella configurazione attuale, si verificano periodicamente generando un incremento delle emissioni in atmosfera e notevoli disagi agli utenti.

La variante di Progetto Definitivo di apertura al traffico della galleria di sicurezza include specifica "Relazione del piano di gestione dei materiali" che prevede un diverso piano di allocazione dei materiali provenienti dagli scavi, rispetto a quanto approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nel parere n. 742/2011.

Più precisamente, dal bilancio dei materiali presentato si evince come ci sia un esubero di 530.000 mc di terre e rocce da scavo, dei quali poco più di 310.000 verranno allocati nei nuovi siti in località Sagne (Salbertrand), di Melezet e Rochemolles, tutti ubicati nel raggio di 20 km dalla zona di produzione, e circa 220.000 indicati ancora aventi come destinazione il sito di Montanaro (distanza dai siti di produzione di oltre 120 km).

In relazione ai siti connessi con la procedura in oggetto, sono state presentate, in accordo con i sottoelencati pareri:

- PRR.CTVA n° 150 del 14/11/2008 (T4-Traforo del Frejus - Galleria di sicurezza D=8 m"); e Delibera CIPE n.43/2009 del 26/06/2009
- PRR.CTVA n°1308 del 26/07/2013 (Siti di Melezet/Rochemolles)
- PRR.CTVA n°1309 del 26/07/2013 (Sito di Sagne - comune di Salbertrand)

le istanze relative a:

- Richiesta di parere nell'ambito del procedimento autorizzativo avviato ai sensi dell'art.166 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. presentata dalla Società SITAF S.p.A. in data 15/03/2013 con nota prot.n.3464/13; Procedura di Verifica di Attuazione, ex art.185, commi 6 e 7 del DLsg 163/2006 e ss.mm.ii. relativa a "Traforo autostradale del Frejus. Costruzione Galleria di Sicurezza con diametro 8 metri - Progetto esecutivo relativo al "trasporto e sistemazione del materiale di scavo nel sito di destinazione a Montanaro in località Ronchi".
- Procedura di Valutazione di impatto Ambientale ai sensi dell'art.165 e art.183 del DLsg n. 163/2006 presentata dalla Società SITAF S.p.A., con nota prot. 12904 DCT/MB, acquisita agli atti con prot. DVA-2013-26746 del 20/11/2013. Traforo del Frejus: Costruzione Galleria di Sicurezza con diametro 8 m. Progetto definitivo - Deposito di rocce di scavo provenienti dal tunnel di sicurezza nel sito di "Sagne ex cantiere Asfalti Sintex" nel Comune di Salbertrand.

- Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.165 e art.183 del DLsg n. 163/2006, presentata dalla Società SITAF S.p.A., con nota prot. 12905 DCT/MB, acquisita agli atti con prot. DVA-2013-26755 del 20/11/2013. *Traforo del Frejus: Costruzione Galleria di Sicurezza con diametro 8 m. Sistemazione quota parte del materiale di scavo nei siti di Rochemolles e Melezet per il rimodellamento morfologico e la messa in sicurezza del versante nel comune di Bardonecchia.*

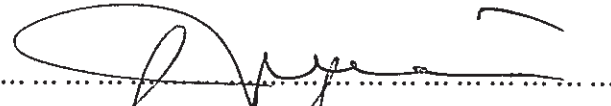
per le quali sono in corso, connesse con il presente parere, le procedure relative all'emissione delle singole valutazioni di Autorizzazione e/o di Compatibilità Ambientale.

Per effetto di tutto quanto esposto in precedenza, e specificamente delle note e documentazione integrativa trasmessa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

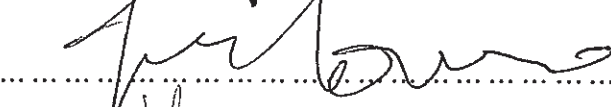
**LA COMMISSIONE ESPRIME IL SEGUENTE PARERE**

La Variante del Progetto Definitivo per l'apertura al traffico della galleria di sicurezza nell'ambito del progetto del Traforo autostradale del Frejus, presenta aspetti migliorativi nei riguardi della sicurezza dell'esercizio e non comporta modifiche sostanziali all'impatto globale del progetto precedentemente assoggettato a VIA, previo contingentamento del traffico nella misura indicata nel Progetto. Pertanto, la Variante del Progetto Definitivo non deve essere nuovamente assoggettata alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del DLgs 163/2006 e ss.mm.ii.

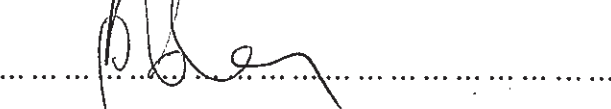
Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)



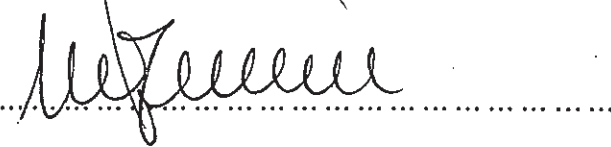
Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

**ASSENTE**

Prof. Saverio Altieri



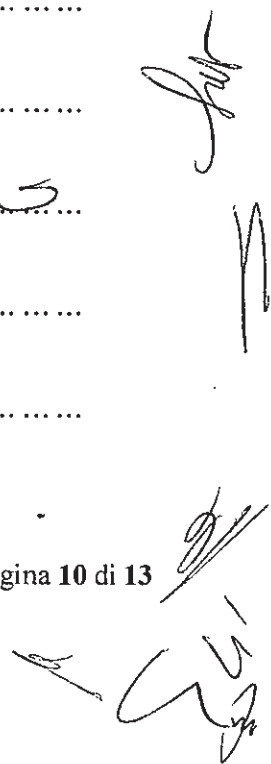

Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni

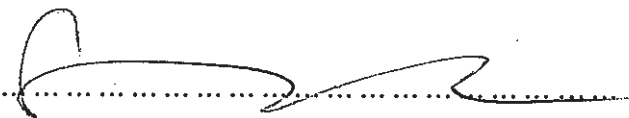


Avv. Filippo Bernocchi





Ing. Stefano Bonino



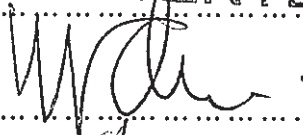
Dott. Andrea Borgia

Borgia

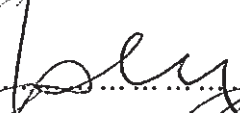
Ing. Silvio Bosetti

ASSENTE

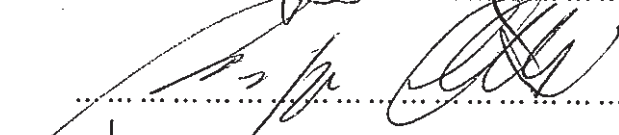
Ing. Stefano Calzolari



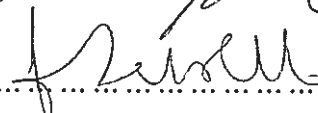
Ing. Antonio Castelgrande



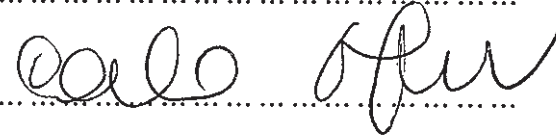
Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello



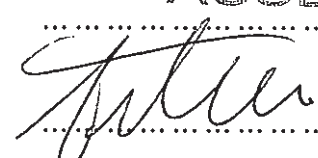
Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

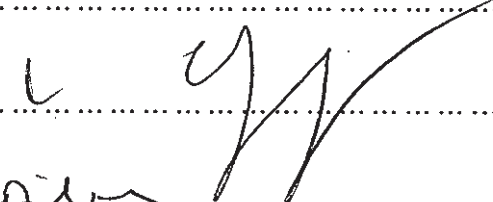
Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno



Cons. Marco De Giorgi



Ing. Chiara Di Mambro



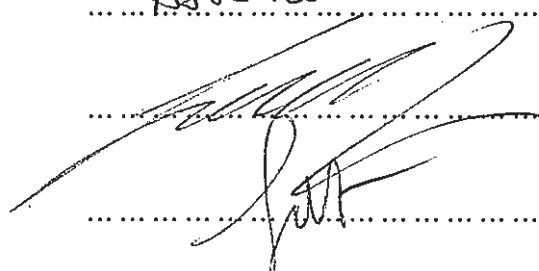
Ing. Francesco Di Mino

ASSENTE

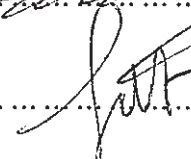
Avv. Luca Di Raimondo



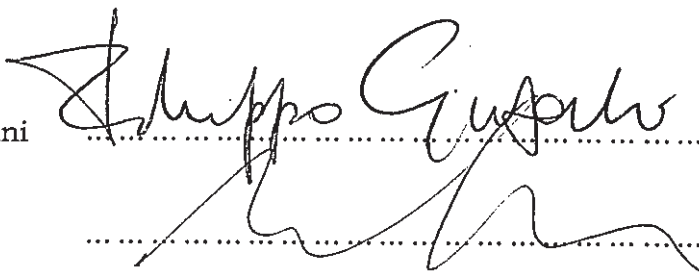
Ing. Graziano Falappa



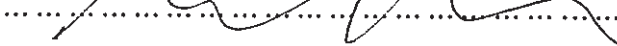
Arch. Antonio Gatto



Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



Prof. Antonio Grimaldi



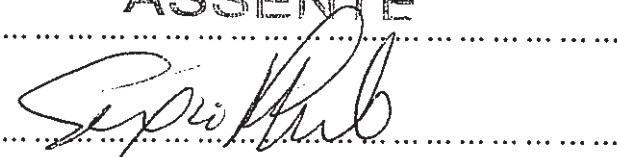
Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari

ASSENTE

Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo



Arch. Bortolo Mainardi



Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

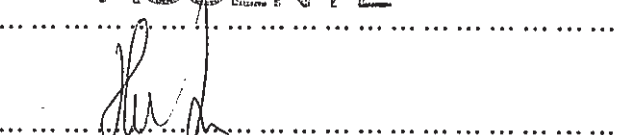
Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

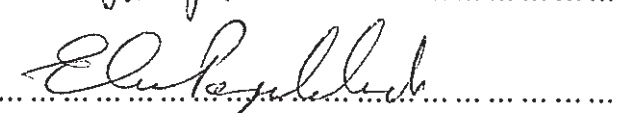
Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà



Arch. Eleni Papaleludi Melis



ASSENTE

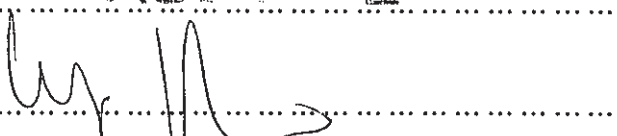
Ing. Mauro Patti



Cons. Roberto Proietti

ASSENTE


Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi



Dott. Paolo Saraceno

*PS*

Dott. Franco Secchieri

*FS*

Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE