

LIAISON LYON - TURIN / COLLEGAMENTO TORINO - LIONE

Partie commune franco-italienne
Section transfrontalière

Parte comune italo-francese
Sezione transfrontaliera

NOUVELLE LIGNE LYON TURIN – NUOVA LINEA TORINO LIONE
PARTIE COMMUNE FRANCO-ITALIENNE – PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE

PARTE IN TERRITORIO ITALIANO – PROGETTO IN VARIANTE
(OTTEMPERANZA ALLA PRESCRIZIONE N. 235 DELLA DELIBERA CIPE 19/2015)
CUP C11J05000030001 – PROGETTO DEFINITIVO

ENVIRONNEMENT – AMBIENTE

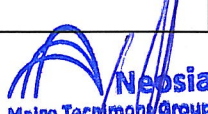
ITALIE – ITALIA

REVISION ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT – REVISIONE STUDIO DI IMPATTO
AMBIENTALE

CADRE DE REFERENCE REGLEMENTAIRE – QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

CADRE DE REFERENCE REGLEMENTAIRE DES ZONES OBJET DE VARIANTE - QUADRO DI
RIFERIMENTO PROGRAMMATICO DELLE AREE OGGETTO DI VARIANTE

Indice	Date/ Data	Modifications / Modifiche	Etabli par / Concepito da	Vérfié par / Controllato da	Autorisé par / Autorizzato da
0	09/02/2017	Première diffusion / Prima emissione	LOMBARDI	S. GARAVOGLIA C. OGNIBENE	L. CHANTRON A. MORDASINI
A	13/04/2017	Révision suite aux échanges avec TELT / Revisione a seguito condivisione commenti con TELT	LOMBARDI	S. GARAVOGLIA C. OGNIBENE	L. CHANTRON A. MORDASINI


Dott. Ing. Carlo Ognibene
Ordine Ingegneri Prov. TO n. 8366 T

CODE DOC	P	R	V	C	3	C	T	S	3	7	1	0	1	A
	Phase / Fase			Sigle étude / Sigla			Émetteur / Emittente			Numero			Indice	

A	P	N	O	T
Statut / Stato		Type / Tipo		

ADRESSE GED INDIRIZZO GED	C3C	//	//	01	01	01	10	02
------------------------------	-----	----	----	----	----	----	----	----

ECHELLE / SCALA
-



TELT sas – Savoie Technolac - Bâtiment "Homère"
13 allée du Lac de Constance – 73370 LE BOURGET DU LAC (France)
Tél. : +33 (0)4.79.68.56.50 – Fax : +33 (0)4.79.68.56.75
RCS Chambéry 439 556 952 – TVA FR 03439556952
Propriété TELT Tous droits réservés – Proprietà TELT Tutti i diritti riservati

Ce projet
est cofinancé par
l'Union européenne
(DG-TREN)



Questo progetto
è cofinanziato
dall'Unione europea
(TEN-T)

SOMMAIRE / INDICE

INDICE DELLE FIGURE	4
INDICE DELLE TABELLE	5
RESUME/RIASSUNTO	6
PREMESSA	7
1. DOCUMENTI DI RIFERIMENTO	9
2. ITER APPROVATIVO ED EVOLUZIONE RECENTE DEL PROGETTO	10
3. STUDIO DELLA SICUREZZA E ANALISI DELLE ALTERNATIVE	12
4. POLITICHE GENERALI EUROPEE.....	15
5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI.....	16
5.1 Le reti transeuropee di trasporto (TEN): sviluppi dal 2014.....	16
5.2 I piani settoriali italiani	17
5.3 Piani settoriali regionali	18
6. STRATEGIA DI AZIONE AMBIENTALE AI DIVERSI LIVELLI DI GOVERNO DEL TERRITORIO	21
6.1 Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile	21
6.2 Strategia di azione ambientale in Europa – Settimo programma d'azione per l'ambiente dell'Unione Europea	22
6.3 Strategia di azione ambientale in Italia.....	23
6.3.1 Contesto normativo e applicativo	24
6.3.2 Gli strumenti dell'azione ambientale	24
6.4 Strategia di azione ambientale in Piemonte – Il rapporto ambientale 2014 del Programma Operativo Regionale (POR) - Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) 2014-2020.....	25
6.5 Intesa Generale quadro Stato-Regione Piemonte 2014	25
6.6 Strategia di azione ambientale nella provincia di Torino – il Piano Strategico provinciale per la Sostenibilità (Agenda 21)	26
7. PIANIFICAZIONE REGIONALE.....	28
7.1 Il Piano Territoriale Regionale (PTR)	28
7.1.1 Le strategie.....	28
7.1.2 Il sistema degli obiettivi.....	29
7.1.3 L'articolazione territoriale	30
7.1.4 Gli Ambiti di integrazione territoriale	30
7.1.5 Gli elaborati	30
7.1.6 Le Norme di attuazione.....	31
7.1.7 Sintesi dei contenuti.....	31
7.2 Piano regionale amianto 2016-2020	34
7.3 Regolamento forestale	36
7.4 Piano di gestione del distretto idrografico del fiume Po.....	37
7.5 Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR).....	38
7.1 Il documento regionale di programmazione delle attività estrattive (DPAE)	44
7.1.1 Contenuti.....	45

7.1.2	La valutazione degli effetti ambientali delle limitazioni imposte dalla pianificazione del territorio	45
7.1.3	Recupero ambientale del sito di cava.....	46
7.1.4	Suddivisione del DPAAE	46
7.2	Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria	47
7.3	Pianificazione regionale rimasta invariata rispetto al SIA 2013	48
7.3.1	Piano direttore regionale per l'approvvigionamento idropotabile e l'uso integrato delle risorse idriche	48
7.3.2	Piano di tutela delle acque (PTA) della Regione Piemonte	48
7.3.3	Piani forestali (Regionale e Territoriali)	48
7.3.3.1	Il Piano Forestale Regionale	49
7.3.3.2	I Piani Forestali Territoriali.....	49
8.	PIANIFICAZIONE PROVINCIALE.....	51
8.1	Piano strategico della Provincia di Torino per il territorio interessato dalla direttrice ferroviaria Torino - Lione.....	51
8.2	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC2).....	52
8.3	Il piano provinciale delle attività estrattive (PAEP)	55
9.	PIANIFICAZIONE LOCALE.....	57
9.1	Quadro di sintesi	61
10.	VINCOLISTICA DEL TERRITORIO INTERESSATO DALLE VARIANTI DI PROGETTO	62
10.1	Principali vincoli di tutela.....	62
10.1.1	Sistema dei vincoli archeologici e paesistico-ambientali	63
10.2	Archeologia.....	67
11.	CONCLUSIONI.....	68

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 – Schematizzazione della valutazione del rischio condotta nello studio NITEL	12
Figura 2 – Esempio di rappresentazione del rischio in una configurazione di cantierizzazione	13
Figura 3 – Esito del confronto di sicurezza fra le diverse configurazioni studiate	14
Figura 4 – Obiettivi dell'Agenda 2030	21
Figura 5 – Piano Regionale Amianto – Mappatura zone potenzialmente amiantifere	35
Figura 6 – Ambito n.38	40
Figura 7 – Ambito n. 39	41
Figura 8 – Area Forestale n. 29	49
Figura 9 – Area Forestale n. 30	50
Figura 10 – Area Forestale n. 58	50
Figura 11 – Legenda.....	58
Figura 12 - Area della Maddalena: zonizzazione (estratto PRV_TS3_C3C_0080: Carta degli strumenti urbanistici - Zone Maddalena [est, ovest] e Colombera)	59
Figura 13 – Area di Colombera-parcheggio: zonizzazione (estratto PRV_TS3_C3C_0080: Carta degli strumenti urbanistici - Zone Maddalena e Colombera)	59
Figura 14 – Area industriale di Salbertrand (estratto PRV_TS3_C3C_7195: Carta degli strumenti urbanistici - Salbertrand).....	61
Figura 15 – Legenda.....	65
Figura 16 – Area della Maddalena: zone vincolate (estratto PRV_TS3_C3C_0080: Carta dei vincoli paesaggistici e archeologici - zone Maddalena e Colombera)	66
Figura 17 – Area di Colombera - parcheggio: vincoli paesaggistici (estratto PRV_TS3_C3C_0080: Carta dei vincoli paesaggistici e archeologici - zone Maddalena e Colombera).....	66
Figura 18 – Area industriale di Salbertrand (estratto PRV_TS3_C3C_7185: Carta dei vincoli paesaggistici e archeologici - Salbertrand).....	67

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 – Obiettivi e azioni dell'ambito 38	42
Tabella 2 – Obiettivi e azioni dell'ambito 39	44
Tabella 3 – Comuni interessati dalle varianti di cantiere	57
Tabella 4 – Comuni interessati dalla variante di cantiere tali da configurare una variazione significativa di potenziali impatti rispetto al progetto definitivo approvato	61
Tabella 5 – Sintesi dei vincoli presenti	62
Tabella 6 – Sintesi delle interferenze con il sistema vincolistico.....	64

RESUME/RIASSUNTO

La présente étude a, cependant, le but d'évaluer la continuité de cohérence réglementaire des seules parties à l'air libre qui ont changé du Projet Définitif Approuvé en conformité avec seulement la prescription n.235 de la Résolution CIPE n.19 du 20 Février 2015 qui approuve le Projet Définitif Approuvé de la Nouvelle Ligne Lyon-Turin qui prescrit, en détaille, un étude sur "une différente localisation des chantiers sur la base de la demande de sécurité humaine et en conformité avec les nécessités opérationnels des travaux" et caractérise la phase actuelle du processus d'autorisation côté Italie.

La variante découle des phases précédentes de la même procédure d'autorisation mais, compte tenu des nouvelles aires de chantier et des différentes phases et modalités de travail, impose d'analyser et évaluer la compatibilité de chaque modification par rapport aux plans et programmes.

L'approche adoptée prend en compte la planification et la programmation suivante par rapport à l'EIE 2013 et s'étend en plus au territoire non évalué dans le précédent scénario de construction du projet. Toutes les zones ainsi que tous les éléments de planification et de programmation qui restent inchangées et pour les zones qui sont restées invariés par rapport à la phase précédente du projet, reste de validité l'EIE 2013 (PD2_TS3_C3C_0054: Quadro Programmatico) et son approbation.

Ce document profite de l'occasion de la variante pour évaluer également aussi les évolutions récentes des documents réglementaires de plus grande ampleur (nationale et internationale). La structure de ce rapport est similaire à celle des études précédentes déjà soumises à la procédure d'EIE.

Il presente elaborato ha lo scopo di valutare la coerenza programmatica delle sole parti all'aperto variate rispetto al Progetto Definitivo Approvato in ottemperanza alla sola prescrizione n. 235 della Delibera CIPE n.19 del 20 febbraio 2015 di approvazione del Progetto Definitivo della Nuova Linea Torino-Lione che prescrive, in particolare, uno studio di "una localizzazione alternativa dei cantieri in funzione delle esigenze di sicurezza delle persone e nel rispetto delle esigenze operative dei lavori" ed esplicita l'attuale fase autorizzativa sul lato Italia.

La presente variante è stata già oggetto di precedenti iter autorizzativi ma, andando ad interessare nuove parti di territorio che saranno, per lo più, occupate da opere provvisorie di cantierizzazione caratterizzate da diverse modalità e fasi di lavoro, è risultato necessario aggiornare anche la specifica compatibilità programmatica.

L'approccio adottato consiste, pertanto, nel prendere in esame la pianificazione e la programmazione oggetto di aggiornamento rispetto al SIA 2013 e le parti di territorio precedentemente non incluse e non valutate negli scenari di costruzione di progetto. Per tutti gli elementi di pianificazione e programmazione e per le **restanti parti non interessate dalla presente variante gli enti preposti si sono già espressi in merito alle procedure autorizzative già espletate precedentemente** e dunque si rimanda al SIA 2013 (PD2_TS3_C3C_0054: Quadro Programmatico).

Il presente documento coglie inoltre l'occasione per valutare anche gli sviluppi recenti di documenti programmatici di più ampio respiro nazionale ed internazionale mantenendo una struttura analoga a quella dei precedenti Studi oggetto di procedure di VIA.

PREMESSA

La Delibera CIPE n.19 del 20 febbraio 2015 di approvazione del progetto definitivo della Nuova Linea Torino-Lione prevede, fra le numerose prescrizioni da ottemperare in fase esecutiva, anche lo studio di *“una localizzazione alternativa dei cantieri in funzione delle esigenze di sicurezza delle persone e nel rispetto delle esigenze operative dei lavori”* (prescrizione n. 235).

In considerazione della sua particolarità, tale studio è stato affidato, tramite gara, nel 2016 dal soggetto aggiudicatore TELT ad un Consorzio Universitario specializzato in materia di sicurezza (Consorzio NITEL). Lo studio ha analizzato diverse ipotesi di localizzazione alternative dei cantieri (a partire da quella approvata dal CIPE).

Nell'ambito delle complessive valutazioni tecniche eseguite, la soluzione che prevede l'avvio dello scavo del tunnel di base dall'attuale cantiere del cunicolo esplorativo de La Maddalena nel Comune di Chiomonte (Torino), è quella che ha evidenziato i maggiori benefici, consentendo di garantire un adeguato livello di sicurezza delle persone rispetto alle altre configurazioni studiate. Tale soluzione comporta inoltre alcune modifiche tecniche e localizzative, rispetto a quanto approvato dal CIPE, che brevemente riguardano:

- la diversa localizzazione della nuova area industriale nel comune di Salbertrand;
- l'ampliamento del cantiere del cunicolo esplorativo de La Maddalena e la riduzione di attività e di funzioni per alcune aree nella piana di Suse;
- ottimizzazione nella localizzazione di alcune opere definitive con eliminazione di intervento in alcune aree del progetto;
- la modifica della cantierizzazione per lo scavo del tunnel di base.

Si evidenzia come il tracciato e il tunnel ferroviario approvati dal CIPE con Delibera n. 19/2015 rimangano invariati rispetto a quanto valutato nello studio di impatto ambientale del progetto definitivo approvato.

Sotto il profilo territoriale e ambientale l'avvio dello scavo del tunnel di base dall'attuale cantiere del cunicolo esplorativo de La Maddalena:

- semplifica in modo significativo le attività di cantierizzazione con una conseguente diminuzione degli effetti sull'ambiente nella piana di Susa nel corso dei lavori;
- amplia di 4,5 ettari l'attuale cantiere del cunicolo esplorativo de La Maddalena, e modifica le funzioni e lavorazioni presso tale cantiere oltre ad aggiungere un'area di parcheggio a Colombera;
- introduce una nuova area di industriale a Salbertrand;
- implica lo scavo di una nuova discenderia a Maddalena (“Maddalena 2”) con relativa galleria di connessione al tunnel di base. Tale discenderia sarà utilizzata: in fase di costruzione per la discesa della fresa preposta allo scavo in direzione Suse e in fase di esercizio quale galleria di ventilazione;
- come conseguenza del punto precedente si eliminano il pozzo e la centrale di ventilazione in Val Clarea concentrandole nell'area de La Maddalena;
- sposta l'area di sicurezza di Clarea in sotterraneo dal territorio francese a quello italiano. Lo spostamento è di circa 4 km in direzione dell'Italia, in modo da collegarla alla nuova galleria di ventilazione (“Maddalena 2” e relativa connessione al tunnel di base);

- consente lo stoccaggio del materiale con rocce verdi in galleria senza necessità di movimentazione all'aperto, trasporto e conferimento presso siti terzi (in Germania nella configurazione precedente);
- elimina integralmente in comune di Mompantero e Suse e parzialmente in comune di Venaus il cavidotto interrato e le relative pressioni ambientali;
- lascia inalterate le zone interessate dai siti di Caprie e Torrazza Piemonte;
- prevede di caricare su treni merci chiusi a Salbertrand, anziché a Suse, lo smarino che sarà utilizzato per il ripristino ambientale delle aree di Caprie e Torrazza, come da delibera CIPE 19/2015. Questa soluzione prevede il trasporto del materiale di scavo da Chiomonte a Salbertrand in modo tale da interessare esclusivamente l'autostrada A32 con incremento del traffico nel periodo di punta inferiore al 10% del traffico attuale.

1. Documenti di riferimento

STUDIO D'IMPATTO AMBIENTALE

- PRV_TS3_C3C_7102: Quadro di riferimento Progettuale delle aree oggetto di variante
- PRV_TS3_C3C_0086: Carta degli strumenti urbanistici - Zone Maddalena e Colombera
- PRV_TS3_C3C_0080: Carta dei vincoli paesaggistici e archeologici - Zone Maddalena e Colombera
- PRV_TS3_C3C_0083: Carta dei vincoli naturalistici e idrogeologici - Zone Maddalena e Colombera
- PRV_TS3_C3C_7195: Carta degli strumenti urbanistici - Salbertrand
- PRV_TS3_C3C_7185: Carta dei vincoli paesaggistici e archeologici - Salbertrand
- PRV_TS3_C3C_7190: Carta dei vincoli naturalistici e idrogeologici - Salbertrand
- PRV_TS3_C3C_7205: Album documentazione fotografica delle aree oggetto di variante.

ARCHEOLOGIA

- PRV_TS3_C3C_7555: Relazione archeologica;
- PRV_TS3_C3C_0042: Carta dei siti Maddalena;
- PRV_TS3_C3C_0044: Carta dei rinvenimenti Maddalena;
- PRV_TS3_C3C_0046: Carta del rischio arch Maddalena;
- PRV_TS3_C3C_7560: Carta dei siti Salbertrand;
- PRV_TS3_C3C_7561: Carta dei rinvenimenti Salbertrand;
- PRV_TS3_C3C_7562: Carta del rischio arch Salbertrand;
- PRV_TS3_C3C_7550: Piano delle indagini;
- PRV_TS3_C3C_7551: Ubicazione delle indagini archeologiche complementari – Area Maddalena.

2. ITER APPROVATIVO ED EVOLUZIONE RECENTE DEL PROGETTO

Al fine di richiamare l'iter del progetto si riporta di seguito una breve sintesi dei passi che hanno condotto all'attuale fase di studio e pubblicazione della variante sicurezza.

Il 29 gennaio 2001 è stato firmato a Torino un "Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino Lione"; ratificato successivamente dal Parlamento francese con legge 28 febbraio 2002 n. 2002-291 e dal Parlamento italiano con legge 27 settembre 2002 n. 228. L'Accordo definisce la prima fase della realizzazione della parte comune della nuova linea ferroviaria, cui seguiranno protocolli addizionali per la definizione delle modalità di realizzazione delle fasi successive.

In applicazione dell'articolo 6 del Trattato, il 3 ottobre 2001, i gestori delle infrastrutture delle reti ferroviarie italiana (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.) e francese (Réseau Ferré de France) hanno creato una "*Société par Actions Simplifiée*" (Società per Azioni Semplificata) - società di diritto privato francese - la Lyon Turin Ferroviaire (d'ora innanzi, LTF) con sede legale a Chambéry (Francia).

Il progetto del collegamento ferroviario Torino-Lione ha accentuato il carattere di priorità, dopo il suo inserimento tra quelli di Essen, data di avvio delle Reti Transeuropee (TEN-T).

In data 30 gennaio 2012, i Governi francese e italiano hanno concluso un nuovo Accordo, ratificato con legge il 23 aprile 2014 n. 71, espressamente definito come "protocollo addizionale all'Accordo" del 29.1.2001 che disciplinava:

- la costruzione e la futura gestione della «sezione transfrontaliera» della parte comune italo-francese dell'opera;
- la realizzazione per fasi funzionali della parte comune italo-francese del nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione, individuando la prima fase funzionale nella «sezione transfrontaliera» compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa in Italia;
- la nuova interconnessione della «sezione transfrontaliera» con la linea storica a Susa/Bussoleno (anziché a Chiusa San Michele);
- la costituzione del Promotore pubblico che sarà responsabile della progettazione, realizzazione e gestione della "sezione transfrontaliera".

La ripartizione del costo della suddetta sezione transfrontaliera, al netto del contributo europeo e della parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, previsto per il 57,9 % a carico dell'Italia e per il 42,1% a carico della Francia.

Per effetto dell'Accordo italo francese del 2012 e, in particolare, degli artt. 2 e 6, si è perfezionata la configurazione di LTF nel ruolo del Promotore pubblico. A tale riguardo si segnala che Réseau Ferré de France ha ceduto le sue partecipazioni in LTF allo Stato Francese e, per esso, al Ministero dell'Energia e dello Sviluppo Sostenibile e che RFI ha ceduto le sue partecipazioni a favore di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

Di seguito, LTF ha modificato la propria denominazione sociale in TELT (Tunnel Euroalpin Lyon Turin) contestualmente all'approvazione della modifica del nuovo statuto societario in data 23 febbraio 2015 (riportata nel Registre du Commerce et des Sociétés de Chambéry), con la conseguenza che TELT è oggi individuato come Promotore pubblico chiamato a compiere le attività e le operazioni previste nell'Accordo del 2012.

Il 24 febbraio 2015 gli Stati hanno sottoscritto un altro accordo “per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino - Lione”. L'art.3 del predetto accordo prevede che un successivo protocollo addizionale, da concludersi con uno scambio di lettere, precisi le modalità di applicazione dell'art.18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, per tenere conto dell'attualizzazione monetaria e dell'evoluzione dei costi dei fattori di produzione dei lavori definitivi.

In data 24 febbraio 2015 il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti italiano e il Sottosegretario di Stato per i Trasporti, il Mare e la Pesca francese hanno consegnato la domanda di sovvenzione europea per il periodo 2014 - 2020 sulla base anche del progetto e del programma approvato dal CIPE. L'Unione Europea il 29 luglio si è espressa favorevolmente, finanziando la realizzazione dell'opera per un importo superiore al 40%, sul costo totale previsto dell'opera transfrontaliera, per il periodo 2014 – 2019.

In data 3 dicembre 2015 è stato sottoscritto il Grant Agreement tra l'agenzia esecutiva per l'Innovazione e le Reti (INEA) all'uopo delegata dalla Commissione Europea, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano (MIT), il Ministero dell'Ecologia, dello Sviluppo Durevole e dell'Energia francese (MEDDE), per i finanziamenti Cef 2015, sulla base del programma aggiornato approvato nel mese di luglio 2015 dall'UE.

L'8 marzo 2016 a Venezia il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese hanno sottoscritto il Protocollo addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015, per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, avente ad oggetto tra l'altro la validazione del costo certificato del progetto (pari a 8.609,7 milioni di euro) e la definizione dei criteri di attualizzazione monetaria e di evoluzione dei costi dei fattori di produzione dei lavori (sulla base di un tasso annuo di riferimento dell'1,5%, considerato applicabile fino al completamento dei lavori definitivi), in attuazione dell'art. 18 dell'accordo del 2012, richiamato nell'art. 3 dell'accordo del 2015. Il costo certificato del progetto, inclusivo delle alee e degli imprevisti, è stato definito a valuta gennaio 2012 e nel protocollo sono altresì definiti i criteri di presa in conto dell'attualizzazione monetaria per tutti gli anni fino alla fine dei lavori

In data 7 giugno 2016 è stato sottoscritto dalla Commissione Intergovernativa il Regolamento Antimafia, come previsto dagli Accordi del 24 febbraio 2015 e dell'8 marzo 2016.

In data 12 gennaio 2017 è entrata in vigore la Legge di ratifica del complesso formato dall'Accordo del 2015 e dal Protocollo Addizionale del 2016. L'art. 3 comma 1 della suddetta Legge prevede la realizzazione dell'opera per successivi lotti costruttivi non funzionali “*con le modalità previste dall'articolo 2, commi 232, lettere b) e c), e 233, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, in relazione alle risorse autorizzate dalla legislazione vigente.*”

In Francia la procedura di ratifica degli Accordi del 2015 e del 2016, è il seguente:

- Il Consiglio di Stato ha esaminato in data 18 ottobre 2016 gli Accordi suindicati e non ha emesso alcuna riserva legale sul procedimento di ratifica da parte del parlamento;
- Il Governo Francese, in seguito al parere del Consiglio di Stato, ha trasmesso, in data 26 ottobre 2016, all'Assemblea nazionale il disegno di legge di ratifica, con l'impegno ad adottare una procedura accelerata con annessa priorità nell'ordine del giorno delle due Assemblee parlamentari;
- L'Assemblea Nazionale ha adottato in data 22 dicembre, il disegno di legge che autorizza la ratifica degli Accordi intervenuti fra gli Stati;
- Il Senato ha infine approvato definitivamente il disegno di legge il 26 gennaio 2017.

3. STUDIO DELLA SICUREZZA E ANALISI DELLE ALTERNATIVE

Come già anticipato in premessa la Delibera CIPE n.19 del 20 febbraio 2015 contiene, fra le numerose prescrizioni da ottemperare in sede di progetto esecutivo, anche quella di studiare “una localizzazione alternativa dei cantieri in funzione delle esigenze di sicurezza delle persone e nel rispetto delle esigenze operative dei lavori” (prescrizione n. 235).

L’analisi delle alternative è stata svolta a partire dalla valutazione delle problematiche di security dei diversi cantieri, sia con riferimento al progetto definitivo approvato che rispetto alle possibili localizzazioni alternative. In questo specifico contesto, la generazione e comparazione delle alternative ha quindi avuto un criterio guida prioritariamente rivolto al criterio della sicurezza a partire dalla valutazione del rischio secondo i parametri schematizzati nella figura che segue:

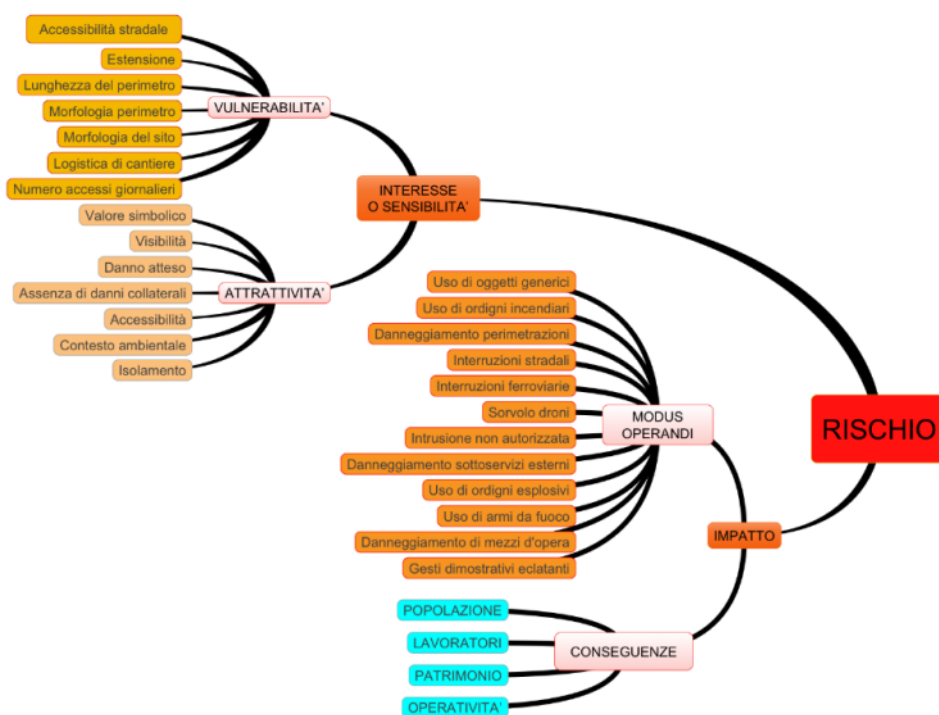


Figura 1 – Schematizzazione della valutazione del rischio condotta nello studio NITEL

L’obiettivo è stato quello di individuare la configurazione dei cantieri in grado di prevenire e limitare all’origine l’impatto di episodi di violenza nei confronti della popolazione e delle maestranze e, in secondo luogo, nei confronti di beni pubblici nonché di attrezzature, macchine ed installazioni di vario tipo dedicati alla realizzazione dell’opera.

La metodologia di valutazione del rischio è stata svolta per ogni sito dal punto di vista:

- della *sensibilità*, che misura quanto un sito possa essere oggetto di azione violenta. Tale valore dipende a sua volta dall’attrattività del sito stesso in termini di valore simbolico e dalla vulnerabilità intrinseca in termini di caratteristiche orografiche, funzionali e di accesso;
- delle potenziali *conseguenze* negative rispetto alla popolazione, alle maestranze, alla continuità operativa delle opere, ai beni materiali. Tale valore dipende a sua volta da modalità di azione di oppositori violenti e da potenziali conseguenze con riferimento alle aree limitrofe, alle maestranze in opera ed alle lavorazioni in essere;

- Dal periodo e dalla *durata temporale* di cantierizzazione.

Poiché la scelta del singolo sito ha ripercussioni anche sugli altri, in quanto ne altera la tempistica ed in alcuni casi l'estensione, la generazione e selezione delle alternative è stata svolta sia combinando diverse combinazioni di siti, sia attribuendo loro differenti lavorazioni e funzioni nell'ambito della logistica dei lavori. In sostanza, le alternative a confronto sono costituite da **configurazioni (o scenari) di cantierizzazione da valutarsi nella loro globalità**. Sulla base di tale principio sono state analizzate inizialmente dodici configurazioni, circoscritte poi a **quattro** in base ai vincoli di fattibilità e di cui la configurazione "zero" rappresentata dallo scenario del progetto definitivo approvato. Per ciascuna di esse è stata effettuata l'analisi di rischio. Le quattro configurazioni finali si differenziano, rispetto al *progetto definitivo approvato*, per la diversa collocazione dei seguenti siti:

- Sito per lo scavo del tunnel di base (Susa, Maddalena)
- Sito per la valorizzazione dello smarino (Susa, Salbertrand)
- Sito per piano di carico su treno (Susa, Chiomonte, Salbertrand)
- Sito per la centrale di ventilazione (Clarea, Maddalena)

Il risultato delle analisi è stato poi riportato su uno schema grafico di assi cartesiani che correlano la sensibilità con l'impatto in termini di sicurezza evidenziano diverse aree di rischio in cui vanno a collocarsi i siti in relazione alla specifica configurazione:

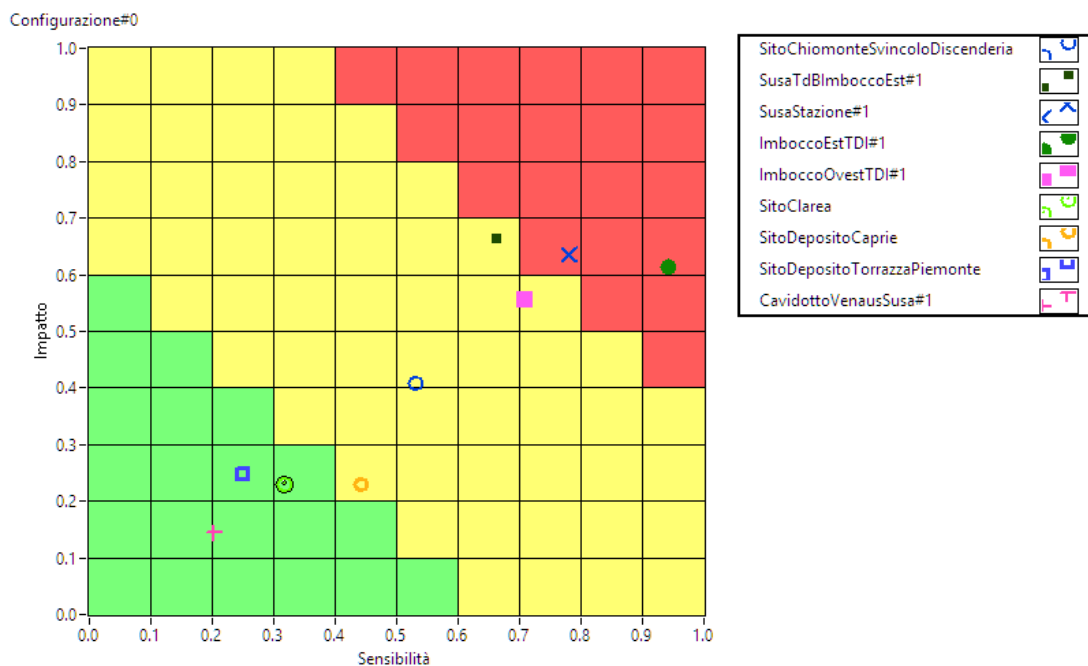
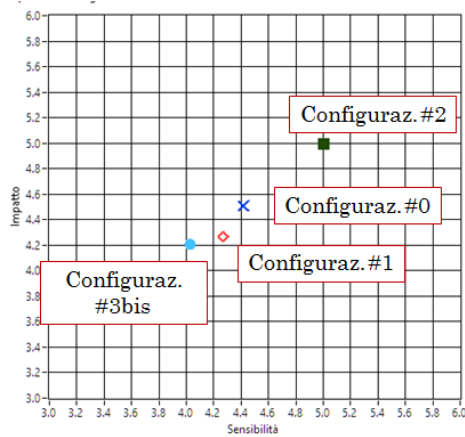


Figura 2 – Esempio di rappresentazione del rischio in una configurazione di cantierizzazione

Il confronto comparativo fra le 4 configurazioni ha condotto al seguente risultato finale complessivo:



La configurazione #2 evidenzia significativi peggioramenti rispetto alla configurazione #0. Le configurazioni #1 e #3 presentano miglioramenti rispetto alla configurazione #0 in termini di riduzione della sensibilità e dell'impatto. La configurazione #3bis è quella che presenta la maggiore riduzione del livello di rischio.

Figura 3 – Esito del confronto di sicurezza fra le diverse configurazioni studiate

Come si può notare lo studio ha condotto ad evidenziare la presenza di due configurazioni che, sotto il punto di vista della sicurezza, consentono una riduzione del livello di rischio. **La soluzione prescelta è stata quella codificata come #3bis** e oggetto della descrizione progettuale e di analisi di impatto nell'ambito del quadro di riferimento ambientale.

4. POLITICHE GENERALI EUROPEE

Le politiche europee di interesse generale non hanno subito, nel periodo intercorso fra la pubblicazione del precedente SIA 2013 e l'attuale fase di PRV, sostanziali aggiornamenti. Si mantiene pertanto sostanzialmente valido il precedente quadro esposto in ambito di progettazione definitiva dell'opera.

Si sottolineano tuttavia di seguito gli strumenti di coesione sociale elaborati dalla Commissione europea, già illustrati nel progetto definitivo approvato, quali, in particolare:

- il pacchetto legislativo approvato il 6 ottobre 2011 dalla Commissione europea e relativo alla politica di coesione per il periodo 2014-2020, orientato a rilanciare la crescita e l'occupazione in Europa anche in ottica di sostenibilità ("Europa 2020");
- l'approccio "CLLD" (Community Led Local Development), ossia l'orientamento verso il territorio, aspetto che assume una posizione centrale nel processo di attuazione delle azioni programmate di sviluppo.

È in particolare con riferimento a quest'ultimo aspetto che anche la fase di progettazione della variante sicurezza mantiene l'impianto concettuale delle precedenti fasi (massima integrazione dei diversi elementi paesaggistico-ambientali con il progetto, ottica di sostenibilità e ricadute di beneficio sociale ed economico per il territorio).

5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI

La pianificazione e programmazione nel settore dei trasporti non è rilevante ai fini del presente progetto di variante in quanto di sola cantierizzazione. La coerenza del progetto nel suo complesso con tali politiche è stata ampiamente oggetto di analisi e valutazioni nell'ambito degli studi e delle istruttorie che hanno condotto alla Deliberazione CIPE n.19 del 20 febbraio 2015.

Il quadro complessivo in tema di politiche dei trasporti continua ad essere incentrato, in ottica ambientale, su strategie tese ad un riequilibrio modale e a un potenziamento infrastrutturale in grado di rendere le varie modalità di trasporto tra loro competitive (trasporto nel complesso più efficiente e sicuro con sempre minori ripercussioni negative sull'ambiente). Tuttavia vengono elencati di seguito, per comodità di lettura, i principali strumenti elaborati dalla Commissione europea sul tema e data successivamente indicazione degli sviluppi non ancora disponibili al momento della pubblicazione dello Studio di Impatto Ambientale dell'opera:

- Il Libro bianco del 2001 “la politica europea dei trasporti fino al 2010”
- La revisione del libro bianco del 2006
- La Comunicazione “L’Agenda dell’UE per il trasporto merci: rafforzare l’efficienza, l’integrazione e la sostenibilità del trasporto di merci in Europa”, del 2007
- La Comunicazione “Rendere i trasporti più ecologici” del 2008
- La Comunicazione “Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018” del 2009
- La Comunicazione “un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema di trasporto integrato, basato sulla tecnologia e di facile utilizzazione per l’utente”
- La Comunicazione relativa allo “sviluppo di uno spazio unico ferroviario europeo” del 17 settembre 2010
- Il libro bianco dei trasporti entro il 2050: “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile” (pubblicato il 28 marzo 2011)

5.1 Le reti transeuropee di trasporto (TEN): sviluppi dal 2014

Lo scenario delle infrastrutture di trasporto di livello europeo trova, a partire dal 2014, una definizione del tutto nuova che supera l'attuale articolazione in “progetti prioritari”. Il Reg. (UE) n. 1315/2013 dell'11 dicembre 2013, che stabilisce gli Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della Rete Trans-europea dei Trasporti, rappresenta l'atto conclusivo del percorso di revisione della politica in materia di TEN-T, avviata nel febbraio 2009. Il Regolamento assume un modello di struttura a doppio strato, costituita da:

- una rete globale (comprehensive network), che dovrebbe configurarsi come una rete di trasporti estesa all'intero territorio dell'UE in grado di garantire accessibilità e connettività a tutte le regioni dell'Unione;
- una rete centrale (core network), che rappresenta la “spina dorsale” strategica dello sviluppo di una rete di trasporto multimodale sostenibile di stimolo allo sviluppo dell'intera rete globale, e di cui fanno parte quegli elementi della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo dell'intera rete TEN-T.

Per favorire lo sviluppo e offrire una capacità adeguata, la rete centrale è organizzata sulla base di 9 Corridoi TEN-T che ne rappresentano la struttura portante e includono, lungo il loro tracciato, i nodi urbani prioritari, nonché i porti marittimi e fluviali, gli aeroporti e i centri intermodali che appartengono al livello della rete centrale.

I corridoi della rete centrale includono almeno tre modalità di trasporto che attraversano perlomeno tre Stati membri, al fine di assicurare la copertura dei flussi transfrontalieri di lungo raggio generati anche al di fuori dei confini dell'Unione Europea.

I corridoi multimodali sono fisicamente costituiti dalle principali infrastrutture di trasporto (stradale, ferroviario, portuale, aeroportuale e di navigazione interna) e comprendono i più importanti progetti transfrontalieri. Le sezioni sui cui si articolano i 9 Corridoi sono individuate nell'Allegato I del Regolamento UE n. 1316/2013, insieme a quattro priorità che riguardano il programma Cielo Unico (Single Sky - SESAR); le applicazioni telematiche ITS, ERTMS, RIS, VTMS; le Autostrade del Mare (MOS) e, infine, progetti di innovazione tecnologica.

L'Italia sarà attraversata dal:

- Corridoio Baltico-Adriatico che collegherà Vienna a Ravenna, mettendo in rete i porti di Trieste, Venezia e Ravenna stessa;
- Corridoio Mediterraneo che taglierà in orizzontale tutto il Nord Italia, partendo da Torino fino a Trieste, unendo così la Francia e i Balani;
- Corridoio scandinavo-mediterraneo che è, probabilmente, quello più strategico per lo sviluppo italiano, perché partendo dal Brennero si scende fino a Roma e poi a Napoli da cui si biforca, collegando la città partenopea a Palermo, da una parte, e alla Puglia, d'altra;
- Corridoio alpino che prevede il collegamento diretto di Genova e Milano con il confine svizzero.

La Commissione Europea, d'intesa con gli Stati interessati, ha avviato un processo di consultazione che ha prodotto, per ciascun corridoio, uno specifico Piano di Azione, contenente tutti gli interventi atti a garantire un'effettiva multi-modalità. Tale esercizio prevede l'aggiornamento periodico delle priorità e dei progetti in esso inclusi. La predisposizione del Piano è curata da un organismo, il Corridor Forum, nel quale sono rappresentati i principali soggetti interessati, quali i gestori delle reti ferroviarie e autostradali, le autorità portuali, gli operatori logistici, i gestori di aeroporti e di centri intermodali.

5.2 I piani settoriali italiani

La politica di settore a livello italiano, nel periodo intercorso fra la pubblicazione del precedente SIA 2013 e l'attuale fase di PRV, non ha subito sostanziali aggiornamenti.

Il quadro delineato nelle precedenti fasi di progettazione dell'opera aveva individuato quale principale strumento di indirizzo programmatico il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, redatto dal MIT nel 2001, con lo scopo di effettuare una prima analisi sul Sistema dei Trasporti italiano e di proporre soluzioni ai problemi identificati e ritenuti prioritari. Accanto ad esso erano stati illustrati i seguenti piani settoriali, che si riportano per comodità di lettura, e con i quali l'opera in oggetto mantiene la propria continuità di coerenza:

- il Patto per la Logistica (2005)
- il Piano nazionale della Logistica (2011)
- le Linee guida del Piano Generale della Mobilità (2010)

- La Legge Obiettivo del 21 dicembre 2001 n. 443 (Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive)
- Le disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti (Legge n. 166/2002),
- La riforma dell'autotrasporto (L. 323/2005)
- Legge 12 novembre 2011, n.183 (legge di stabilità)
- Decreto-legge 6 dicembre 2011 n. 201 (c.d. decreto «salva-Italia») convertito nella legge 22 dicembre 2011, n.214.

L'unico Piano oggetto di aggiornamento è il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL), approvato in via preliminare il 3 luglio 2015, redatto in attuazione dell'articolo 29 del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n.164, Sblocca Italia. Il Piano intende favorire la crescita economica del Paese attraverso il rafforzamento della competitività del sistema portuale e logistico italiano. E' stata quindi delineata una strategia integrata, con azioni da compiere sia nei porti sia sulla loro accessibilità – da mare e da terra – al fine di potenziare il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo e negli scambi internazionali. Grande rilievo viene dato ai vari tipi di infrastruttura di trasporto che contribuiscono alla costruzione della rete: ferroviaria, per vie navigabili, stradale, marittima e autostrade del mare (che rappresentano la “dimensione marittima delle reti trans-europee di trasporto”), aerea e multimodale: per ognuna di esse viene fornito il requisito minimo dell'infrastruttura e le priorità di sviluppo. Nel piano si pone l'attenzione sulla necessità di un'integrazione profonda con il sistema ferroviario e stradale, presupposto indispensabile per lo sviluppo delle potenzialità che il posizionamento geografico ed economico dell'Italia offre.

All'interno di tale documento la NLTL trova una propria collocazione di coerenza, con particolare riferimento agli ambiti prioritari del sistema ferroviario: essa rappresenta infatti uno dei progetti TEN-T che permetterà non solo di sostenere le connessioni attraverso i valichi alpini, ma di rilanciare il trasporto merci su ferrovia incentivando l'intermodalità e l'attivazione di corridoi merci ferroviari (Rail Freight Corridor, RFC) internazionali.

5.3 Piani settoriali regionali

Rispetto al quadro di riferimento delineato nel 2013, il documento “Accessibilità e Mobilità in Piemonte: la gestione del processo di pianificazione (2010)” non ha subito aggiornamenti e/o revisioni sostanziali e pertanto rimane valido.

Diverso il caso del “Terzo piano regionale dei trasporti e della Comunicazione – Strategie (2004)”, in fase di redazione e approvazione. Il “Documento strategico di indirizzi per la redazione del Piano regionale dei trasporti (DSPRT)”, approvato con Deliberazione n. 17-6936 del 23 dicembre 2013, individua infatti le principali sfide al quale il nuovo Piano Regionale dei Trasporti dovrà rispondere in termini di obiettivi prioritari e di risultati da conseguire in orizzonti temporali definiti, a partire dagli indirizzi strategici europei per l'Italia e le raccomandazioni specifiche in tema di trasporti delineati nel Position Paper per la nuova programmazione 2014-2020. Il provvedimento intende, inoltre, rispondere alla condizionalità ex ante prescritta dalla Commissione europea in materia di programmazione 2014-2020.

In estrema sintesi, il futuro PRT si configura come:

- un piano integrato, che presuppone un'azione comune e coerente da parte di vari settori tra cui trasporti, territorio, ambiente, energia, industria, innovazione: le priorità settoriali sono da individuare all'interno di una coerenza complessiva dello

sviluppo regionale rapportandosi ed integrandosi con gli altri strumenti di pianificazione ed a ogni livello istituzionale;

- uno strumento di indirizzo che trova attuazione in successivi e specifici piani di settore (trasporto collettivo e mobilità sostenibile, logistica, infrastrutture, infomobilità, sicurezza stradale);
- un documento aperto, che si costruisce con un approccio partecipativo, ed uno strumento flessibile, che monitora la capacità di raggiungere gli obiettivi posti e valuta la sua capacità di essere il più possibile adeguato ad un contesto in continua evoluzione;
- un piano a lungo termine che si fonda sull'orizzonte temporale 2050.

Il DSPRT sostiene lo sviluppo delle infrastrutture e punta al miglioramento dell'accessibilità alla rete globale e alla rete centrale TEN-T, in un'ottica di sostenibilità, in coerenza con gli indirizzi nazionali e comunitari.

“Il DSPRT dispone che il nuovo Piano, in quanto strumento di indirizzo strategico a lungo termine, persegua quali sue strategie, nell'ottica dello sviluppo sostenibile, la creazione di un sistema di mobilità accessibile, integrato ed intermodale attraverso l'eliminazione delle strozzature nelle principali infrastrutture di rete e la programmazione della mobilità e del trasporto a basso impatto ambientale e ad alta efficienza, tenuto conto della favorevole posizione del Piemonte in quanto regione alpina di confine e snodo di due corridoi transnazionali che ne garantiscono l'appartenenza alla rete europea dei trasporti (rete TEN-T)”.

Inoltre, in tale quadro i trasporti sono visti come motore di sviluppo economico e assume particolare importanza la necessità di ottimizzare il trasporto merci a livello regionale e urbano.

L'analisi dei punti di debolezza della Regione porta a individuare le seguenti criticità nel settore dei trasporti: *debolezza del trasporto ferroviario sulle relazioni italiane e uno sbilanciamento dell'uso del ferro per verso (sono maggiori le merci in ingresso) e per direzione (sono notevolmente maggiori le merci verso la Svizzera); risulta una forte eterogeneità delle performance dei nodi multimodale e poco trasporto ferroviario con i porti, la rete ferroviaria presenta carenze strutturali su tutte le linee (verso i porti e verso l'Europa) e manca un sistema di promozione e marketing del sistema logistico del nord-ovest; i sistemi informativi di nodi e porti non sono integrati.*

Il DSPRT annovera tuttavia tra le opportunità regionali la particolare posizione del Piemonte, interessato da due corridoi europei (Mediterraneo e Reno-Alpi) che garantiscono la presenza di investimenti dell'UE.

A seguire, innovazione, qualità ed equità sono individuate come le sfide che il futuro PRT dovrà affrontare; in particolare viene ribadito il concetto dell'ottimizzazione del trasporto merci a livello regionale e locale, per offrire un sistema efficiente, affidabile e sostenibile in linea con gli obiettivi strategici che l'Europa (Europa 2020, Libro Bianco trasporti) pone agli Stati membri come target da perseguire, a livello sia nazionale sia europeo.

Tra questi ultimi, sono individuati come target da raggiungere al 50% nel 2050:

- Trasferimento merci (percorrenze superiori ai 300 km) da strada ad altri modi (ferro o vie navigabili)
- Passeggeri trasportati su ferrovie medie distanze (>50-150 km)

In tale quadro assume rilievo il potenziamento della rete ferroviaria, in cui si inseriscono gli interventi relativi alla realizzazione di nuove linee AV-AC (tra cui la Torino-Lione) e al potenziamento di linee convenzionali (quali la Torino-Modane).

6. STRATEGIA DI AZIONE AMBIENTALE AI DIVERSI LIVELLI DI GOVERNO DEL TERRITORIO

Come noto, la NLTL si inserisce all'interno di un ampio disegno di mobilità europea, all'interno quindi anche delle problematiche ambientali globali e delle relative strategie di sviluppo sostenibile identificate ai vari livelli di governo nazionale ed europeo.

Per tale motivo si è ritenuto opportuno riprendere, nel presente quadro di riferimento i più recenti sviluppi delle strategie di azione ambientale e di sviluppo sostenibile ai vari livelli di governo del territorio in quanto queste ultime presentano elementi applicabili anche alle fasi di costruzione.

6.1 Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile

Il nuovo quadro strategico per lo sviluppo sostenibile è stato delineato nel documento intitolato “Trasformare il nostro mondo. L’Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile”, adottato dai Capi di Stato in occasione del Summit sullo Sviluppo Sostenibile del 25-27 settembre 2015.

Il documento determina gli impegni sullo sviluppo sostenibile che dovranno essere realizzati entro il 2030, individuando 17 obiettivi globali (SDGs - Sustainable Development Goals) e 169 target.



Figura 4 – Obiettivi dell’Agenda 2030

Il documento è il risultato di un processo preparatorio durato quasi tre anni, che ha preso avvio in occasione della Conferenza mondiale sullo sviluppo sostenibile “Rio+20”. Gli Obiettivi per lo Sviluppo danno seguito ai risultati degli Obiettivi di Sviluppo del Millennio (Millennium Development Goals) che li hanno preceduti, e rappresentano obiettivi comuni su un insieme di questioni importanti per lo sviluppo quali ad esempio la lotta alla povertà, l’eliminazione della fame e il contrasto al cambiamento climatico.

Gli SDGs hanno carattere universale - si rivolgono cioè tanto ai Paesi in Via di Sviluppo quanto ai Paesi avanzati - e sono fondati sull’integrazione tra le tre dimensioni dello sviluppo sostenibile (ambientale, sociale ed economica), quale presupposto per sradicare la povertà in tutte le sue forme.

L’Agenda si compone di quattro parti (1.Dichiarazione - 2.Obiettivi e target - 3.Strumenti attuativi - 4. Monitoraggio dell’attuazione e revisione) e tocca diversi ambiti, tra loro interconnessi, fondamentali per assicurare il benessere dell’umanità e del pianeta: dalla lotta alla fame all’eliminazione delle disuguaglianze, dalla tutela delle risorse naturali allo sviluppo urbano, dall’agricoltura ai modelli di consumo.

Nell’ambito degli strumenti attuativi l’Agenda incorpora i risultati della Conferenza di Addis Abeba sul finanziamento allo sviluppo di luglio 2015, prevedendo una responsabilità condivisa e una partnership globale che vede una pluralità di attori, di strumenti e di fonti.

Si conferma il ruolo centrale attribuito al Foro politico di Alto Livello - High Level Political Forum quale consesso globale per monitorare, valutare e orientare l’attuazione degli SDGs.

Dopo il Summit di settembre continua il lavoro sugli indicatori che serviranno a monitorare lo stato d’avanzamento degli SDGs. Il rapporto del gruppo di esperti sarà approvato dalla Commissione Statistica dell’ONU e successivamente sottoposto agli organi competenti: ECOSOC e Assemblea Generale.

La nuova Agenda riconosce appieno lo stretto legame tra il benessere umano e la salute dei sistemi naturali, e la presenza di sfide comuni che tutti i Paesi sono chiamati ad affrontare.

Ai fini dell’inquadramento dell’opera in oggetto, **assume particolare importanza l’obiettivo n. 9 - *Costruire un’infrastruttura resiliente e promuovere l’innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile***. Gli investimenti in infrastrutture quali i trasporti sono infatti cruciali per realizzare lo sviluppo sostenibile e per rafforzare le capacità delle comunità in molti paesi. È ormai da tempo riconosciuto che la crescita della produttività e dei redditi, così come migliori risultati nella sanità e nell’istruzione, richiedono investimenti nelle infrastrutture. È evidente che infrastrutture inadeguate impediscono l’accesso a mercati, posti di lavoro, informazione e formazione, creando forti barriere alle attività economiche. Fra i traguardi definiti dall’Agenda, in tal senso risulta importante il n. 9.1 (Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti – comprese quelle regionali e transfrontaliere – per supportare lo sviluppo economico e il benessere degli individui, con particolare attenzione ad un accesso equo e conveniente per tutti), nel quale la NLTL si inserisce pienamente.

6.2 Strategia di azione ambientale in Europa – Settimo programma d’azione per l’ambiente dell’Unione Europea

Alla data di pubblicazione del SIA 2013 la Commissione Europea era impegnata per definire il VII Programma d’Azione Ambientale (EAP 7). Pubblicato come Decisione n. 1386/2013/UE del 20/11/2013 nella Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea L354 del 28/12/2013, esso rappresenta il documento strategico che fornisce un quadro generale per le

iniziative di politica ambientale e fissa gli obiettivi prioritari da raggiungere fino al 2020, nel contesto della strategia Europa 2020.

La Commissione Europea ha analizzato i punti critici e le sfide evidenziate nel Rapporto Ambientale 2010 dell'Agenzia Europea per l'Ambiente, le valutazioni conclusive provenienti dal VI Programma d'Azione Ambientale, la relazione sullo stato di attuazione europeo per l'ambiente e dal piano d'azione per la salute 2004-2010. A tali valutazioni si sono affiancate anche consultazioni allargate, concluse il 1 giugno 2012, allo scopo di raccogliere le opinioni di tutte le parti interessate, a livello europeo e nazionale, sulle priorità della politica ambientale fino al 2020, su temi quali l'efficienza delle risorse, bassa emissione di carbonio, biodiversità, acqua e consumo e produzione sostenibile.

Il 7° PAA stabilisce 9 obiettivi prioritari di seguito riportati e ciò che l'UE deve fare per conseguirli entro il 2020:

- 1) proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'Unione;
- 2) trasformare l'Unione in un'economia a basse emissioni di carbonio, efficiente nell'impiego delle risorse, verde e competitiva;
- 3) proteggere i cittadini dell'Unione da pressioni legate all'ambiente e da rischi per la salute e il benessere;
- 4) sfruttare al massimo i vantaggi della legislazione dell'Unione in materia di ambiente migliorandone l'attuazione;
- 5) migliorare le basi di conoscenza e le basi scientifiche della politica ambientale dell'Unione;
- 6) garantire investimenti a sostegno delle politiche in materia di ambiente e clima e tener conto delle esternalità ambientali;
- 7) migliorare l'integrazione ambientale e la coerenza delle politiche;
- 8) migliorare la sostenibilità delle città dell'Unione;
- 9) aumentare l'efficacia dell'azione unionale nell'affrontare le sfide ambientali e climatiche a livello internazionale.

La NLTL, quale sistema di trasporto a basse emissioni, si inserisce perfettamente nel quadro degli obiettivi sopra citati.

6.3 Strategia di azione ambientale in Italia

In seguito all'adozione da parte delle Nazioni Unite dell'Agenda 2030, ogni Paese è chiamato a dare il proprio contributo al raggiungimento degli Obiettivi di sviluppo sostenibile entro il 2030 su scala globale e nazionale. Anche il Collegato ambientale ("Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo delle risorse naturali", L. n. 221, 28 dicembre 2015) stabilisce che il Governo, con apposita delibera del Cipe, su proposta del Ministero dell'ambiente, sentita la Conferenza Stato-Regioni e acquisito il parere delle associazioni ambientali, debba provvedere (con cadenza triennale) all'aggiornamento della Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile.

La Strategia di azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia 2002-2012 è stata elaborata dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e approvata dal CIPE con la deliberazione n. 57 del 2 agosto 2002. Nel precedente SIA, approvato con delibera CIPE, erano già illustrati i contenuti di tale elaborato; si riprendono pertanto di seguito solo i principali elementi di questo documento strategico, all'interno del quale la NLTL trova una propria collocazione di coerenza.

6.3.1 *Contesto normativo e applicativo*

Il documento garantisce la continuità con l'azione dell'Unione Europea, in particolare con il Settimo Piano di Azione Ambientale attualmente pubblicato; fornisce indirizzi di continuità nel sistema delle Regioni, delle Province e degli Enti locali. Le principali linee guida della strategia di azione ambientale nazionale, aventi attinenza con il progetto della NLTL, sono riassumibili nei seguenti punti:

- L'integrazione dell'ambiente nelle altre politiche (ambiente-trasporti nel caso della NLTL).
- Il perseguimento dell'aumento nell'efficienza globale dell'uso delle risorse, come risposta strategica alla necessità di integrazione tra ambiente e sviluppo, anche in considerazione della scarsa disponibilità di materie sul territorio nazionale.
- L'allungamento della vita utile dei beni, in termini di quantità di servizi che essi forniscono entro il ciclo di vita.
- La chiusura dei cicli materiali di produzione-consumo, ovvero il riutilizzo della materia incorporata nei prodotti non più servibili;
- Lo sviluppo dei mercati locali e delle produzioni in loco, la riduzione della mobilità di beni materiali sul territorio, la valorizzazione dei prodotti tipici e delle culture della tradizione; la partecipazione di tutti gli attori sociali alla determinazione degli obiettivi e degli impegni e alla corrispondente condivisione delle responsabilità.

6.3.2 *Gli strumenti dell'azione ambientale*

Gli strumenti dell'azione ambientale riprendono quelli di natura europea e si possono sintetizzare, per quanto attinente al progetto, nei seguenti punti:

- Applicazione della legislazione di protezione ambientale.
- Integrazione del fattore ambientale in tutte le politiche.
- Integrazione del fattore ambientale nei mercati. Applicando questo principio al settore dei trasporti risulta evidente come la scelta di mobilità su ferro sia premiante rispetto alle altre tipologie di trasporto.
- La valutazione ambientale di Piani e Programmi.
- La contabilità ambientale. La necessità di accompagnare gli strumenti tradizionali prettamente economici quali il PIL ad altri strumenti capaci di rendere conto della qualità dell'ambiente è ormai largamente condivisa. Per quanto di riferimento al progetto vari strumenti della sostenibilità (dal bilancio del carbonio alle valutazioni degli indicatori di monitoraggio ambientale) saranno applicati in ogni fase.
- La ricerca scientifica e tecnologica sull'ambiente e lo Sviluppo sostenibile. In un progetto come la NLTL, si possono trovare anche spazi di sperimentazione e ricerca applicata intesi ad approfondire alcune tematiche di rapporti causa-effetto fra opera e ambiente accrescendo competenze e consapevolezza ambientale.
- Aree tematiche prioritarie. La Strategia d'Azione Ambientale si articola in quattro grandi aree tematiche prioritarie, di seguito riepilogate.
 - Cambiamenti climatici e protezione della fascia di ozono;
 - Protezione e valorizzazione sostenibile della natura e della biodiversità;
 - Qualità dell'ambiente e qualità della vita negli ambienti urbani;
 - Uso sostenibile delle risorse naturali e gestione dei rifiuti.

6.4 Strategia di azione ambientale in Piemonte – Il rapporto ambientale 2014 del Programma Operativo Regionale (POR) - Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) 2014-2020

Il Rapporto Ambientale del Programma Operativo della Regione Piemonte riveste particolare importanza in quanto, tra le altre cose, ha stabilito i contenuti e le metodologie della procedura di VAS, illustrando anche l'approccio metodologico da seguire nella valutazione ambientale a livello regionale. Rappresenta quindi tuttora un importante riferimento per il presente Studio di Impatto Ambientale delle varianti di progetto. Poiché le principali linee di azione della strategia ambientale sono riconducibili a quanto già trattato in precedenza in ambito europeo e nazionale ci si soffermerà in questa sede solamente sugli spunti metodologici nei quali si inquadra l'analisi ambientale del presente Studio e con i quali si confronteranno i successivi approfondimenti progettuali e le azioni di monitoraggio ambientale. I punti del Rapporto Ambientale del POR da cui trarre e trasferire indicazioni di metodo per il progetto in esame sono i seguenti:

2. Il POR FESR 2014-2020 della Regione Piemonte, in cui, all'interno del contesto programmatico di riferimento del POR, sono individuati alcuni assi strategici fra i quali si sottolineano, come di diretta relazione con il progetto, la sostenibilità ed efficienza energetica e la riqualificazione territoriale, riduzioni di emissioni di carbonio in tutti i settori.

3. Analisi ambientale di contesto, in cui attraverso il modello DPSIR si descrivono temi ambientali e componenti ambientali e antropiche, individuando gli indicatori ambientali di contesto ed analizzando le criticità ambientali, i punti di forza, le risposte, i determinanti e le pressioni; si definiscono inoltre gli scenari settoriali prevedibili per il periodo 2014-2020 e si evidenziano i principali elementi sensibili in termini di criticità e opportunità.

5. Il sistema degli obiettivi di sostenibilità ambientale, derivati dalle principali strategie ambientali regionali, nazionali e europee, focalizzando l'attenzione in funzione dei temi ambientali e degli ambiti di azione che effettivamente troveranno spazio nel programma, della normativa ambientale regionale presa a riferimento per l'analisi della coerenza esterna e delle criticità del contesto territoriale.

10. Piano monitoraggio ambientale, individuato secondo uno schema logico tale da permettere di verificare gli effetti del POR rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale, definiti secondo i criteri di ammissibilità elencati al punto precedente. Sono descritti inoltre gli output attesi, indicando i contenuti, le funzioni ed i destinatari della reportistica ambientale. Quale elemento di ingresso vi sono le banche dati ambientali che potranno essere arricchite, per l'area in esame, da tutte le informazioni derivanti dalla realizzazione della NLTL.

Il Rapporto Ambientale fornisce quindi indicazioni di importanza fondamentale anche per la valutazione ambientale dell'opera in esame, in quanto posta all'interno di un contesto di pianificazione territoriale e trasportistica sulla quale anche l'attività dell'OT ha posto più volte l'accento. La valutazione degli impatti ambientali dell'opera contenuta nel presente SIA si basa inoltre sul modello concettuale PSR, ovvero adotta una metodologia di valutazione concettualmente inquadrabile in quella più ampia del DPISR. Tutti i criteri per l'individuazione degli obiettivi di sostenibilità del POR sono inoltre direttamente applicabili, come indirizzi prioritari, anche nei confronti del progetto in esame.

6.5 Intesa Generale quadro Stato-Regione Piemonte 2014

Il 4 agosto 2014 è stata sottoscritta, tra il Governo e la Regione Piemonte, l'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte di cui alla L.443/2001 (L. Obiettivo) in materia di infrastrutture strategiche, la quale conferma le opere già previste nel Primo Atto

Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro sottoscritta nel 2009 e apporta le necessarie modifiche e integrazioni in coerenza con gli sviluppi del contesto programmatico, infrastrutturale economico e sociale nel frattempo intercorsi. In particolare ribadisce il ruolo cruciale della Nuova Linea Torino-Lione nel quadro più generale dei corridoi TEN-T, per la quale risulta prioritario e urgente realizzare gli interventi di Prima Fase connessi, come già previsto nel I Atto Aggiuntivo all'IGQ del 23 gennaio 2009.

In un capitolo dedicato agli interventi e iniziative connesse alla NLTL:

- sono ribaditi gli impegni del Governo agli stanziamenti preventivi di risorse per gli interventi in “conto compensazione” coerentemente con quanto stabilito nella Delibera CIPE 23/2013.
- Il Governo si impegna a tenere in debita considerazione il progetto “Smart Susa Valley” al fine di consentirne l'accesso alle risorse comunitarie 2014-2020.
- Il Governo aderisce al progetto di comunicazione certificata promosso dalla Regione Piemonte e si impegna al suo supporto per un costo di 500.000 euro.

6.6 Strategia di azione ambientale nella provincia di Torino – il Piano Strategico provinciale per la Sostenibilità (Agenda 21)

Il Piano Strategico Provinciale per la Sostenibilità Ambientale della Provincia di Torino non ha subito aggiornamenti e/o revisioni sostanziali e pertanto rimane valido.

Tale documento di indirizzo generale delinea il contesto normativo ambientale di riferimento per la pianificazione territoriale ponendosi obiettivi di sinergia tra esperienze in atto o in programma valorizzando al meglio le competenze e le conoscenze di “sistema”.

Se ne riportano in sintesi alcuni elementi particolarmente rilevanti ai fini del progetto in esame e si ricorda che oltre alla parte introduttiva e descrittiva che lo costituisce, il Piano è strutturato in una serie di schede tematiche, in 43 schede relative alle azioni prioritarie e da 4 allegati. Fra questi ultimi assume particolare rilevanza per il progetto la tabella “Matrice delle azioni” del Tavolo tematico di concertazione “Opzioni di Mobilità sostenibile”.

Per ogni tema sviluppato nel Piano, sono state sviluppate delle schede tematiche che riguardano i seguenti argomenti:

- Gestione sostenibile del territorio nelle aree periurbane;
- Opzioni di mobilità sostenibile per il miglioramento della qualità della vita;
- Promozione del risparmio energetico e delle fonti rinnovabili;
- Sostenibilità delle attività e degli insediamenti produttivi;
- Sostenibilità dei consumi e della gestione dei rifiuti.

e delle schede-azione che riguardano i seguenti temi:

- Inserimento, negli strumenti di pianificazione, di norme specifiche per la tutela, la gestione e la valorizzazione dei suoli periurbani
- Individuazione e introduzione di ipotesi di misure di compensazione e mitigazione ambientale, culturale e sociale nel caso di realizzazione di opere che comportino impatti ambientali significativi, con eventuale indicazione di opere compensative di importanza prioritaria.
- Riduzione della produzione di rifiuti inerti e promozione dell'uso di materiali riciclati da demolizione

È particolarmente evidente il rapporto fra i primi due punti delle schede tematiche, nonché le schede-azione e il progetto della NLTL (che non muta fra la progettazione definitiva e la presente fase di variante).

7. PIANIFICAZIONE REGIONALE

7.1 Il Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il PTR del Piemonte (approvato con DCR n.122-29783 del 21 luglio 2011), che non ha subito modifiche, rappresenta il primo sforzo di sistematizzazione della conoscenza esistente nella materia e di definizione del quadro di riferimento per le principali politiche, di rilevanza regionale, aventi ricadute sull'assetto del territorio. Di seguito uno stralcio¹:

Il nuovo piano sostituisce il PTR approvato nel 1997, a eccezione delle norme di attuazione relative ai caratteri territoriali e paesistici (articoli 7, 8, 9, 10, 11, 18bis e 18ter), che continuano ad applicarsi fino all'approvazione del Piano paesaggistico regionale.

Il Ptr rappresenta lo strumento di connessione tra le indicazioni derivanti dal sistema della programmazione regionale e il riconoscimento delle vocazioni del territorio; fonda le sue radici nei principi definiti dallo Schema di sviluppo europeo e dalle politiche di coesione sociale ed è pertanto incentrato sul riconoscimento del sistema policentrico regionale e delle sue potenzialità, sui principi di sussidiarietà e di copianificazione.

Il Ptr contiene non solo le coerenze con lo Schema di sviluppo dello spazio europeo, ma anche percorsi strategici definiti per ambiti geografici, azioni volte al miglioramento del sistema istituzionale e l'integrazione delle politiche settoriali.

Persegue tre obiettivi:

- la coesione territoriale, che ne rappresenta la componente strategica, da ricercarsi nella dimensione territoriale della sostenibilità;
- lo scenario policentrico, inteso come il riconoscimento dei sistemi urbani all'interno delle reti;
- la copianificazione, che introduce nuovi strumenti di governance.

Piano territoriale regionale (PTR) e Piano paesaggistico regionale (PPR) sono atti complementari di un unico processo di pianificazione volto al riconoscimento, gestione, salvaguardia, valorizzazione e riqualificazione dei territori della regione.

Il PTR costituisce atto di indirizzo per la pianificazione territoriale e settoriale di livello regionale, sub-regionale, provinciale e locale per un governo efficiente e sostenibile delle attività sul territorio.

Il PPR costituisce riferimento per tutti gli strumenti di governo del territorio, dettando regole e obiettivi per la conservazione e la valorizzazione dei paesaggi e dell'identità ambientale, storica, culturale e insediativa del territorio piemontese.

7.1.1 *Le strategie*

L'analisi del sistema regionale si è basata sulla individuazione di alcune precondizioni strutturali del territorio per la definizione di politiche di pianificazione strategica regionale, definite con riferimento a cinque strategie, comuni a PTR e PPR.

¹ http://www.regione.piemonte.it/territorio/pianifica/nuovo_ptr.htm

1. Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio
2. Sostenibilità ambientale, efficienza energetica
3. Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica
4. Ricerca, innovazione e transizione economicoproduttiva
5. Valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali

STRATEGIA 1 - Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio

È finalizzata a promuovere l'integrazione tra la valorizzazione del patrimonio ambientale–storico–culturale e le attività imprenditoriali ad essa connesse; la riqualificazione delle aree urbane in un'ottica di qualità della vita e inclusione sociale, la rivitalizzazione delle “periferie” montane e collinari, lo sviluppo economico e la rigenerazione delle aree degradate.

STRATEGIA 2 - Sostenibilità ambientale, efficienza energetica

È finalizzata a promuovere l'eco-sostenibilità di lungo termine della crescita economica, perseguendo una maggiore efficienza nell'utilizzo delle risorse.

STRATEGIA 3 - Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica

È finalizzata a rafforzare la coesione territoriale e lo sviluppo locale del nordovest nell'ambito di un contesto economico e territoriale a dimensione europea; le azioni del Ptr mirano a stabilire relazioni durature per garantire gli scambi e le aperture economiche tra Mediterraneo e Mare del Nord (Corridoio 24 o dei due mari) e tra occidente e oriente (Corridoio 5).

STRATEGIA 4 - Ricerca, innovazione e transizione economicoproduttiva

Individua le localizzazioni e le condizioni di contesto territoriale più adatte a rafforzare la competitività del sistema regionale attraverso l'incremento della sua capacità di produrre ricerca e innovazione, ad assorbire e trasferire nuove tecnologie, anche in riferimento alle tematiche di frontiera, alle innovazioni in campo ambientale e allo sviluppo della società dell'informazione.

STRATEGIA 5 - Valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali

Coglie le potenzialità insite nella capacità di fare sistema tra i diversi soggetti interessati alla programmazione/pianificazione attraverso il processo di governance territoriale.

7.1.2 Il sistema degli obiettivi

Ciascuna strategia è stata articolata in obiettivi generali e specifici.

Il livello di connessione e coordinamento tra Ptr e Ppr si è esplicitato mantenendo comuni sia le strategie sia gli obiettivi generali, che sono stati articolati in obiettivi specifici pertinenti alle singole finalità di ciascun piano.

Si è tuttavia mantenuto un coordinamento tra gli obiettivi specifici mediante il raffronto della complementarità.

Il Ptr ha per oggetto:

- il quadro di riferimento strutturale (costituito dal capitolo 4 della Relazione, dalle Tavole della conoscenza e dal Sistema di indicatori contenuto nel Rapporto ambientale)

riportante le analisi relative ai caratteri socioeconomici, fisici, paesaggistici, culturali ecc., e alle potenzialità e criticità dei diversi territori della Regione;

- gli obiettivi strategici per lo sviluppo socioeconomico del territorio regionale, anche con riferimento all'individuazione dei principali poli di sviluppo;
- il quadro normativo generale da applicarsi, da parte dei differenti livelli di pianificazione, sull'intero territorio regionale;
- gli indirizzi per la pianificazione e programmazione territoriale di province, comunità montane e comuni, al fine di garantirne, nel rispetto e nella valorizzazione delle autonomie locali, la complessiva rispondenza alle politiche di governo del territorio regionale.

7.1.3 *L'articolazione territoriale*

Per garantire un efficace governo delle dinamiche di sviluppo dei territori della regione e nel rispetto dei caratteri culturali e ambientali che li contraddistinguono, il Ptr articola il territorio regionale in:

Quadranti: aggregati territoriali vasti utilizzati nella definizione del Quadro di riferimento strutturale, ai fini di una lettura a scala più ampia del territorio, per meglio comprenderne le principali dinamiche evolutive.

Ambiti di integrazione territoriale (Ait): insiemi di comuni gravitanti su un centro urbano principale, che si costituiscono come ambiti ottimali per costruire processi e strategie di sviluppo condivise.

Reti: interconnessioni e interazioni tra gli Ait, nodi di una rete di sistemi locali presenti sul territorio regionale.

La pianificazione locale dovrà dimostrare la coerenza delle proprie politiche e azioni con le politiche di rete.

7.1.4 *Gli Ambiti di integrazione territoriale*

Si è scelto di suddividere il territorio regionale in 33 Ambiti di integrazione territoriale (Ait), a partire da una trama di base formata da unità territoriali di dimensione intermedia tra quella comunale e quella provinciale, e di identificare con essa il livello locale del piano.

Gli Ait hanno lo scopo di ottenere una visione integrata del territorio a scala locale, basata sulle relazioni di prossimità tra componenti, attori e progetti.

Sono i “mattoni” della costruzione delle politiche di piano:

- come aggregati di base per descrivere e interpretare il territorio;
- come sistemi locali basati su relazioni di tipo funzionale;
- come nodi di una rete di connessioni su cui si basa l'organizzazione e la coesione territoriale della Regione.

7.1.5 *Gli elaborati*

- Relazione
- Tavole della conoscenza: Tavole A,B,C,D,E: relative alle 5 strategie del piano Tavole F1,F2: collocano il Piemonte all'interno del contesto europeo e nell'area padano-alpina
- Tavola di progetto
- Norme di attuazione
- Rapporto ambientale

- Rapporto ambientale - Sintesi non tecnica.

7.1.6 *Le Norme di attuazione*

Le norme del Ptr sono suddivise in INDIRIZZI e DIRETTIVE e non vi sono prescrizioni immediatamente prevalenti.

Gli INDIRIZZI consistono in disposizioni di orientamento e criteri rivolti alle pianificazioni territoriali e settoriali dei diversi livelli di governo del territorio, cui lasciano margini di discrezionalità nell'attenersi.

Le DIRETTIVE sono connotate da maggior specificità e costituiscono disposizioni vincolanti, ma non immediatamente precettive, la cui attuazione comporta l'adozione di adeguati strumenti da parte dei soggetti della pianificazione territoriale, settoriale e della programmazione, che sono tenuti al recepimento delle stesse, previa puntuale verifica; eventuali scostamenti devono essere motivati e argomentati tecnicamente.

Non sono previsti termini temporali per l'adeguamento in quanto ogni nuovo piano o variante, alle diverse scale, deve necessariamente tenere conto della disciplina del Ptr.

Il testo normativo è suddiviso in sette parti e contiene tre allegati.

Nell'Allegato A sono elencati gli ambiti di integrazione territoriale (Ait) e i comuni che vi appartengono.

Nell'Allegato B è specificata una prima ipotesi di una possibile aggregazione dei comuni in sub ambiti.

Nell'Allegato C le finalità e le strategie perseguite dal Ptr sono state declinate in 5 tematiche settoriali di rilevanza territoriale, relative ai singoli Ait:

- valorizzazione del territorio;
- risorse e produzioni primarie;
- ricerca, tecnologia, produzioni industriali;
- trasporti e logistica;
- turismo.

7.1.7 *Sintesi dei contenuti*

Entrando nel merito dei contenuti del PTR è importante sottolineare come esso affronti alcune questioni fondamentali per l'intero sistema regionale. In prima istanza il PTR individua e norma i caratteri territoriali e paesistici e, in seconda istanza, definisce gli indirizzi di governo per le trasformazioni dell'attuale sistema regionale.

In conseguenza della sua valenza paesistica e ambientale il PTR contiene vincoli specifici a tutela di beni cartograficamente individuati e prescrizioni vincolanti per gli strumenti urbanistici, nonché direttive e indirizzi per i soggetti pubblici locali cui sono delegate le funzioni di tutela ambientale ai sensi della Lr 20/89.

Il PTR non può che essere inteso, in conseguenza a quanto affermato, come uno degli strumenti fondamentali per le politiche regionali. Da esso dipendono le politiche di tutela e di uso del territorio, così come la reale possibilità di realizzare le diverse politiche insediative e infrastrutturali: dunque un elemento fondamentale che può realizzarsi solo attraverso il più ampio e diretto coinvolgimento degli Enti locali piemontesi.

Come già accennato in precedenza il PTR viene espressamente qualificato come "piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesistici ed ambientali" ai

sensi dell'art. 1 bis ex L. 431/85 (oggi D. Lgs. n.42/2004), così come richiamato dall'art. 4 della Lr 56/77 modificato dalla Lr 45/94.

Il PTR, inoltre, individua una serie di aree che ritiene di mantenere alla competenza regionale al fine di predisporre specifici approfondimenti. Si tratta di alcune aree (già specificatamente delimitate per quanto attiene la perimetrazione) e di alcuni ambiti (che sono ancora caratterizzati da una indeterminatezza dei confronti dell'area).

Alla prima famiglia (le aree) appartiene l'area di approfondimento della Valle di Susa. Si tratta di un documento "cornice" che si dovrebbe attuare attraverso strumenti di carattere urbanistico-territoriale, ma anche di valorizzazione e protezione paesistico-ambientale (piani paesistici, piani d'area dei parchi).

Il primo elaborato cartografico del PPR ("I caratteri territoriali e paesistici" in scala 1:250.000) individua le emergenze fisiche e storico-culturali più significative; le aree-problema da sottoporre a specifica normativa, anche di livello sub-regionale; nonché le strutture territoriali che condizionano in modo rilevante i futuri indirizzi di governo dell'area regionale.

L'elaborato fornisce quindi un'interpretazione unitaria della realtà visibile, ordinata ai seguenti livelli: le componenti geomorfologiche e idrogeologiche che determinano la struttura fisica del suolo e l'immagine del territorio; le componenti colturali e botanico-vegetazionali che caratterizzano, nello spazio e nel tempo, la forma e il cromatismo del soprassuolo; i segni e i prodotti che testimoniano l'avvenuta antropizzazione e ne condizionano gli sviluppi futuri, le componenti storico-culturali, che costituiscono i connotati specifici e i caratteri tipizzanti del patrimonio storico e della identità culturale della Regione.

Dallo schema di lettura emergono alcune delle possibili linee di governo del territorio.

Pertanto, e pur lasciando ampio margine operativo ai Piani di livello provinciale o comunale di specifico contenuto urbanistico (per l'individuazione e il controllo normativo di fasce o aree per la residenzialità diffusa, e di "corridoi" preferenziali di localizzazione per lo sviluppo produttivo), sembra più opportuno, a livello regionale, far ricorso a norme generali di indirizzo e a direttive di utilizzo del territorio, che aprano la strada alla fissazione di standard di qualità, puntuali e specifici, articolati per singoli e ben individuati ambiti.

Ciò nel quadro dell'assetto complessivo del PTR, che prioritariamente indica, mediante l'elaborato "caratteri territoriali e paesistici", e che conseguentemente tutela con le norme di piano le principali "risorse a rischio" per le quali occorre invece una salvaguardia assoluta; e in ispecie:

- i beni di particolare valore ambientale; cioè gli ambiti più significativi per il loro pregio naturalistico, scientifico o documentario;
- le invarianti dell'immagine; cioè le emergenze paesistiche, i sistemi dominanti di crinali e di versanti che caratterizzano la forma del territorio.

Il secondo elaborato cartografico del PPR (Gli indirizzi di governo del territorio in scala 1:250.000) individua essenzialmente gli elementi strategici dello sviluppo, il sistema infrastrutturale, gli insediamenti.

Il contenuto delle norme di PPR è articolato principalmente in indirizzi e direttive, dove sono indicate le possibili trasformazioni di carattere strategico, in modo da consentire l'inserimento di fasi ulteriori di progettazione di dettaglio, di specificazione da attuare nel tempo e da parte dei diversi soggetti di pianificazione, sia a livello settoriale, sia territoriale.

Di seguito gli articoli che definiscono e normano le diverse componenti del paesaggio piemontese:

- Art.7 il SISTEMA DELLE EMERGENZE PAESISTICHE
- Art. 8 il SISTEMA DEL VERDE
- Art. 9 le AREE PROTETTE NAZIONALI
- Art. 10 le AREE PROTETTE REGIONALI
- Art. 11 le AREE CON STRUTTURE CULTURALI DI FORTE DOMINANZA PAESISTICA
- Art. 12 AREE AD ELEVATA QUALITÀ PAESISTICO AMBIENTALE
- Art. 16 CENTRI STORICI
- Art. 17 ARCHITETTURE O INSIEMI DI BENI ARCHITETTONICI DI INTERESSE REGIONALE
- Art.18 SISTEMA DI BENI ARCHITETTONICI DI INTERESSE REGIONALE
- Art. 19 AREE STORICO-CULTURALI.

Approfondimento della Valle di Susa

Facendo riferimento al SIA elaborato in fase di Progetto Preliminare (elaborato cod. PRV_TS3_C3C_0104:SIA Tomo 1di3 - Cap. 3.12.1.3), la Valle di Susa è stata complessivamente definita area di approfondimento del PTR. A questo proposito sono stati svolti degli studi preliminari pubblicati nel luglio 2001, presentati e recapitati agli enti locali per osservazioni. Nel 2004 è stato reso pubblico il Documento relativo alla fase di analisi corredato di numerose cartografie tematiche. Oltre questi vari contributi va menzionata l'analisi paesaggistica condotta dal Dipartimento Casa Città (DICAS) del Politecnico di Torino.

Il territorio è stato suddiviso in varie "stanze", ossia macro-unità paesaggistiche, ambiti omogenei in termini di aspetti strutturali, visuali percepibili e storico-culturali. Nel quadro territoriale interessato dal progetto, le "stanze" identificate e relative alle aree del fondovalle sono simili a quelle definite dagli studi paesaggistici.

Sono elencate in seguito :

- 1) la stanza B2: "bassa valle zona centrale", che comprende i territori comunali di Bruzolo, S. Didero, San Giorio e Chianocco;
- 2) la stanza B3: "bassa valle Ambito del sistema urbano Bussoleno-Susa", che comprende i territori comunali di Susa, Bussoleno, Meana e Gravere ;
- 3) la stanza C: "Val Cenischia" comprendente i territori di Mompantero, Venaus, Giaglione, Novalesa e Moncenisio.

Il quadro paesaggistico delineato dagli studi presenta una certa uniformità di caratteri distintivi che fanno apparire la parte centrale della Valle di Susa e la bassa Val Cenischia unità paesaggistiche uniche all'interno delle quali sono individuate sotto-unità connesse agli aspetti strutturali specifici e non al paesaggio complessivo.

Le stesse considerazioni sono applicabili alla Val Clarea, nonostante nei due studi citati non sia stata menzionata. Lo studio fornisce, inoltre, dei suggerimenti in tema di tutela e valorizzazione paesaggistica indicando gli aspetti paesaggistici da conservare così come si sono stratificati e che vengono riportati nella cartografia tematica di riferimento, quali :

- caratteri geomorfologici e naturalistici;

- siti e reperti archeologici;
- forma, tipologie edilizie e strutture aggregative degli insediamenti accentrati di fondo valle e delle borgate agricole e alpine;
- insediamenti religiosi (abbazie, parrocchiali, cappelle di frazioni e campestri, piloni);
- fortificazioni (castelli, caseforti, torri d'avvistamento, forti in età moderna);
- percorsi viari storici e percorsi di valico, le strade transalpine reali e napoleoniche e le loro opere d'arte, la strada ferrata Torino-Susa e Bussoleno-Modane e le relative stazioni e opere d'arte;
- impianti della prima industrializzazione;
- impianti dei nuclei storici della villeggiatura e dello sport alpino.

7.2 Piano regionale amianto 2016-2020

Si ritiene opportuno ribadire l'attenzione che il progetto ha sempre attribuito al tema dell'amianto nel perseguire ogni possibile coerenza con tutte le norme di prevenzione previste e pianificate anche a livello regionale. In aggiunta, si sottolinea come il PRV risulti migliorativo rispetto al progetto definitivo approvato grazie allo stoccaggio definitivo del materiale potenzialmente amiantifero (nelle opere sotterranee già realizzate e/o che saranno realizzate a fini geognostici o in fase di cantiere), eliminando in tal modo qualsiasi movimentazione all'aperto.

Per tale motivo il piano regionale amianto 2016-2020, quale aggiornamento del precedente Piano 2010-2014 viene di seguito brevemente presentato.

Il "Piano di protezione dell'ambiente, di decontaminazione, di smaltimento e di bonifica ai fini della difesa dai pericoli derivanti dall'amianto (Piano regionale amianto) per gli anni 2016-2020" è stato approvato con DCR 1 marzo 2016, n. 124 – 7279.

La Legge Regionale n. 30 del 14 ottobre 2008 ha stabilito l'aggiornamento del Piano Regionale Amianto, che ha durata quinquennale e che deve prevedere azioni, strumenti e risorse necessarie per il conseguimento degli obiettivi che l'Amministrazione regionale si è data in questo ambito, e più precisamente:

- la salvaguardia e la tutela della salute rispetto all'inquinamento da fibre di amianto nei luoghi di vita e di lavoro;
- la rimozione dei fattori di rischio indotti dall'amianto mediante la bonifica di siti, impianti edifici e manufatti in cui sia stata rilevata la presenza di amianto;
- il sostegno alla ricerca e alla sperimentazione nel campo della prevenzione della diagnosi e della terapia delle patologie amianto correlate;
- il sostegno alle persone affette da malattie amianto correlate;
- la ricerca e la sperimentazione di tecniche per la bonifica dell'amianto e il recupero dei siti contaminati;
- la promozione di iniziative di educazione ed informazione finalizzate a ridurre il rischio amianto.

Il PRV mantiene la sua continuità di coerenza, in particolare con i primi due obiettivi sopra riportati.

I capitoli del nuovo Piano Regionale Amianto seguono gli argomenti della citata legge regionale, con riferimento alla normativa nazionale in vigore e ai provvedimenti regionali in

materia già adottati. Trattano quindi tutte le problematiche connesse a questo rischio e le strategie di intervento correlate.

Una delle aree di intervento per la riduzione del rischio amianto, in stretta relazione con il presente progetto è costituita dalla “Mappatura dell’amianto di origine naturale e antropica”. Nell’ambito delle attività di mappatura ai sensi del D.M. 101/2003, sono stati infatti individuati siti estrattivi, attivi o dismessi, con presenza di amianto o ubicati in aree indiziate per l’amianto. A seguito delle attività di censimento il territorio è stato classificato in base alla presenza di rocce certamente o potenzialmente amiantifere. L’area di Susa/Bardonecchia è rappresentata nella figura che segue:

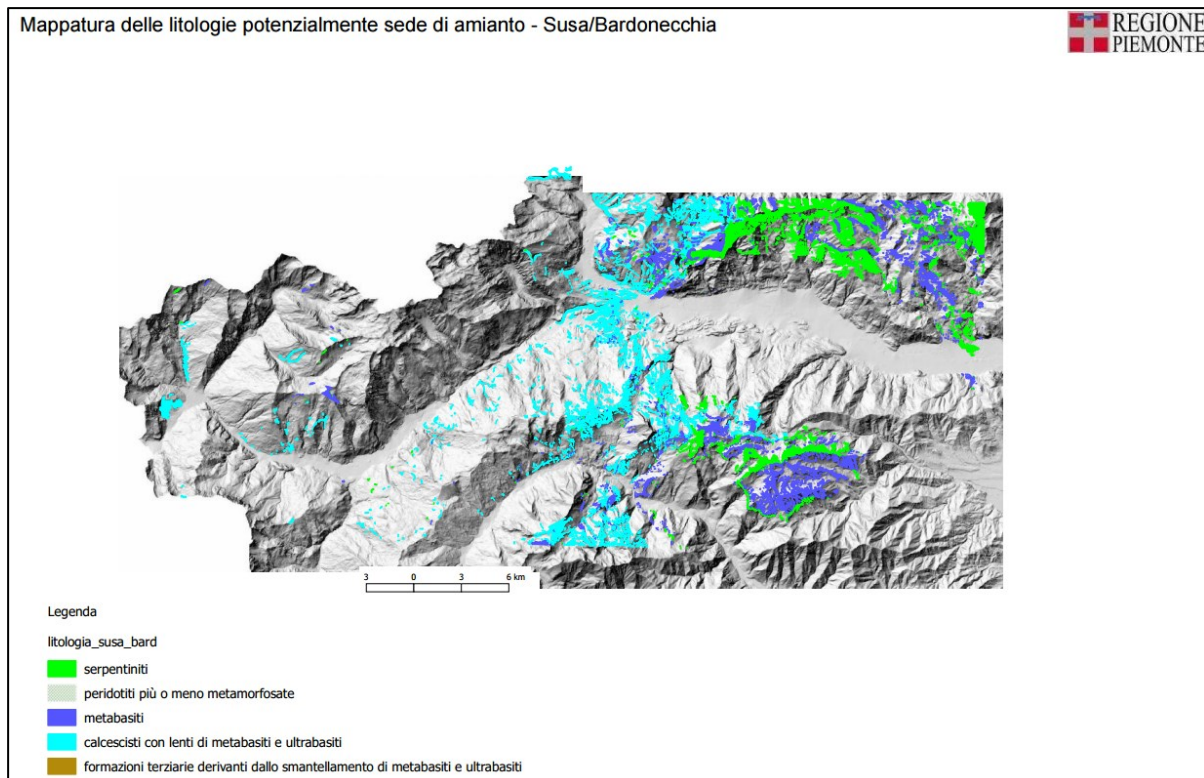


Figura 5 – Piano Regionale Amianto – Mappatura zone potenzialmente amiantifere

Gli altri ambiti di intervento previsti dal nuovo Piano Regionale Amianto sono di seguito riportati in sintesi:

- bonifica dei siti
- bonifica del sito di interesse nazionale ex miniera di amianto di Balangero e Corio
- bonifica del sito di interesse nazionale di Casale Monferrato
- smaltimento dei rifiuti contenenti amianto
- controllo delle condizioni di salubrità ambientale e di sicurezza del lavoro
- linee di indirizzo e di coordinamento delle attività delle ASL e dell’Arpa
- criteri per la valutazione dei livelli di rischio e la definizione delle priorità di bonifica per interventi che vengono realizzati con contributi pubblici
- coinvolgimento della popolazione sui problemi causati dall'amianto
- strumenti per la formazione e l'aggiornamento degli operatori delle ASL, dell’Arpa e delle imprese che effettuano attività di bonifica e di smaltimento dell'amianto e per l’aggiornamento professionale

- costruzione di liste di lavoratori esposti o che sono stati esposti all'amianto
- misure di sorveglianza sanitaria
- il registro dei mesoteliomi maligni
- approccio clinico-assistenziale ai soggetti affetti da mesotelioma maligno
- attività di valutazione e gestione del rischio di esposizione nel SIN di Casale Monferrato.

7.3 Regolamento forestale

Il “Regolamento forestale di attuazione dell'articolo 13 della legge regionale 10 febbraio 2009, n. 4 (Gestione e promozione economica delle foreste). Abrogazione dei regolamenti regionali 15 febbraio 2010, n. 4/R, 4 novembre 2010, n. 17/R, 3 agosto 2011, n. 5/R.” approvato con DPGR n. 8/R 2011 ha subito alcuni aggiornamenti rispetto a quanto delineato nel SIA 2013. Il 1 settembre 2015 sono infatti entrate in vigore importanti modifiche, di cui al DPGR n. 4/R del 6.7.2015 approvato con D.G.R. n. 49-1702, volte a semplificare e chiarire tale norma.

Nell'ottica di semplificare le procedure per la realizzazione degli interventi selvicolturali, come già previsto dalle modifiche alla legge forestale approvate l'11 marzo 2015, la comunicazione corredata da relazione tecnica (art. 5) viene eliminata e contestualmente vengono ridefiniti i casi per cui sono previste la comunicazione semplice (art. 4) o l'autorizzazione con progetto d'intervento (art. 6); tali istanze, a partire dal 1 settembre 2017, potranno essere presentate solo per via telematica (art. 3).

In particolare, anche per agevolare la raccolta delle informazioni ai sensi del Regolamento (UE) 995/2010 (dovuta diligenza), a meno che il bosco ricada in situazioni speciali (Rete Natura 2000, Aree protette) la comunicazione semplice non sarà richiesta per tagli fino a 150 quintali per anno solare, destinati all'autoconsumo del proprietario, del possessore o dell'acquirente del bosco in piedi.

Nei boschi a governo a misto il taglio della componente a fustaia dovrà rispettare le epoche di intervento di quella a ceduo (art. 18), tali epoche dovranno essere rispettate anche per i robinieti e i castagneti, per i quali sono inoltre previste modalità di gestione specifiche (art. 55), a prescindere dalla forma di governo (ceduo, fustaia o governo misto).

Una profonda semplificazione inoltre riguarda i requisiti professionali per l'esecuzione degli interventi selvicolturali (art. 31); dal 1 settembre 2015 gli interventi su superfici superiori ai 5.000 m² dovranno essere realizzati da almeno un operatore in possesso delle competenze professionali riferite all'unità formativa F3 oppure di un attestato di frequenza ad un corso di formazione "specifico" dei lavoratori* per il settore ATECO 2007 - A02 (Silvicoltura ed utilizzo di aree forestali) ai sensi del D. Lgs. 81/2008. Tali requisiti sono richiesti indipendentemente dal tipo di intervento e non sono previste deroghe per proprietari, possessori o conduttori del bosco.

Le altre principali semplificazioni riguardano:

- l'adeguamento del regolamento all'entrata in vigore delle Misure di Conservazione per la rete Natura 2000 (artt. 7 e 30);
- le modalità di assegno al taglio (art. 9);
- i tagli a scelta culturale in fustaia (art. 21), che non potranno superare il 40% della provvigione;

- i tagli intercalari (art. 22), a cui vengono assimilati i tagli di conversione a fustaia, e che dovranno essere eseguiti rilasciando una copertura minima a fine intervento non inferiore al 50%;
- i tagli successivi (art. 24), per cui vengono semplificate le casistiche relative al volume legnoso residuo;
- gli interventi nei cedui invecchiati (art. 26 bis), assimilati, in relazione alla struttura del popolamento, ai tagli intercalari o di maturità della fustaia coetanea o al taglio a scelta colturale della fustaia disetanea;
- gli interventi nei boschi a governo misto (art. 27), le cui casistiche vengono fortemente semplificate;
- le vie di esbosco (art. 52).

Sono infine introdotte alcune casistiche volte a favorire la biodiversità, riguardanti in particolare:

- gli alberi da conservare ad invecchiamento indefinito (art. 42 bis);
- le specie arboree forestali esotiche invasive (art. 42 ter).

Alcuni principi di questo strumento legislativo, adottati nelle precedenti fasi progettuali e considerati come riferimento anche nella presente fase di variante, non sono stati oggetto di modifiche e rimangono di assoluta validità. Si tratta, in particolare, del considerare gli aspetti mitigativi non sostitutivi di quelli compensativi, questi ultimi valutati, in base alle superfici tagliate in fase di cantiere, indipendentemente dal successivo ripristino con opere a verde.

7.4 Piano di gestione del distretto idrografico del fiume Po

Nella seduta di Comitato Istituzionale del 17 dicembre 2015, con deliberazione n.7/2015, è stato adottato il Piano di Gestione del distretto idrografico del fiume Po. Riesame e aggiornamento al 2015 (PdG Po 2015). Successivamente nella seduta del Comitato Istituzionale del 3 marzo 2016, deliberazione n.1/2016, il Piano è stato approvato.

Il Piano di Gestione del distretto idrografico è lo strumento operativo previsto dalla Direttiva 2000/60/CE (DQA), recepita a livello nazionale dal D.lgs 152/06 e s.m.i., per attuare una politica coerente e sostenibile della tutela delle acque comunitarie, attraverso un approccio integrato dei diversi aspetti gestionali ed ecologici alla scala di distretto idrografico.

Redatto in funzione delle esigenze di cui all'art. 5 della DQA, fornisce un sostanziale aggiornamento del precedente elaborato per le parti inerenti la classificazione dello stato dei corpi idrici del distretto padano, ora conforme alla DQA e ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i..

Gli allegati inseriti forniscono informazioni di sintesi per i temi di interesse per il riesame delle misure del Piano e per l'applicazione delle deroghe di cui all'art. 4 comma 6 della DQA.

Nell'Allegato 1.3 si fornisce una prima analisi per quanto richiesto all'art. 78-nonies del recente D.Lgs.172/2015, che recepisce la direttiva 2013/39/UE e che riguarda i monitoraggi delle sostanze prioritarie e la classificazione dello stato chimico dei corpi idrici.

L'elaborato 2 coi suoi allegati costituisce un approfondimento delle conoscenze del precedente Piano, riviste ed integrate nel caso in cui sia stato possibile reperire dati aggiornati, attraverso un approccio metodologico, basato sul modello concettuale DPSIR, in linea con le linee guida per l'attuazione della DQA. L'adozione da parte delle Regioni/ARPA degli indirizzi metodologici distrettuali condivisi, tenuto conto delle diverse condizioni di disponibilità/reperibilità dei dati richiesti, ha consentito di ottenere un quadro conoscitivo più robusto e coordinato che ha guidato poi anche il riesame del Programma di misure di cui

all'Elaborato 7. L'Allegato 2.5 riporta gli esiti preliminari di un progetto sperimentale realizzato per il Po e per alcuni dei suoi affluenti, finalizzato alla valutazione dei carichi veicolati in diverse condizioni idrologiche e ad approfondire i fattori da tenere in considerazione per la stima degli impatti significativi sui corpi idrici attraverso indicatori quantitativi. L'analisi dei determinanti del distretto, di interesse anche per la valutazione delle pressioni, è descritta nell'Elaborato 6 del PdG Po 2015.

L'elaborato 4 fornisce le mappe delle reti di monitoraggio del distretto, che sono state utilizzate per definire lo stato dei corpi idrici di cui all'Elaborato 1 del PdG Po 2015, e la rappresentazione cartografica dello stato di tutti i corpi idrici del distretto padano, distinguendo lo stato ecologico e lo stato chimico per le acque superficiali (fiumi, laghi, acque di transizione e marino-costiere) e lo stato quantitativo e lo stato chimico per le acque sotterranee (sistema profondo, superficiale, collinare-montano, fondovalle)

L'elaborato 5 fornisce, in formato tabellare, l'aggiornamento degli obiettivi ambientali dei corpi idrici del distretto, definito sulla base dello stato aggiornato dei corpi idrici.

L'elaborato 7 fornisce il Programma di misure di riferimento per il secondo ciclo di pianificazione 2015-2021, strutturato in obiettivi specifici, temi e Pilastri di intervento e, facendo riferimento a quanto previsto dal documento WFD Reporting Guidance 2016, in KTM e misure individuali (Allegato 7.4). In Allegato 7.1 si fornisce anche un quadro di sintesi sullo stato di attuazione dei POD/POR del PdG Po 2010, sulla base del quale, tenuto conto delle pressioni/impatti significativi e dello stato dei corpi idrici, è stato definito per il distretto padano l'elenco delle misure individuali per ciascuna KTM già individuate nel Progetto di Piano. In Allegato 7.2 si fornisce il documento di indirizzo condiviso con le Regioni del distretto ai fini della valutazione del rischio ambientale connesso alle derivazioni idriche.

7.5 Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Il PPR è stato adottato la prima volta con D.G.R. n. 53-11975 del 4 agosto 2009. A seguito della sua pubblicazione, il Piano è stato oggetto di numerosi osservazioni da parte dei soggetti a vario titolo interessati, alle quali si è provveduto a dare puntuale riscontro; fase successiva l'intera revisione del Piano (D.G.R. n. 6-5430 del 26 febbraio 2013 di controdeduzione alle osservazioni e anticipazione delle modifiche relative all'articolo 13 delle Norme di Attuazione). Il nuovo PPR è stato adottato dalla Giunta regionale con D.G.R. n. 20-1442 del 18 maggio 2015, tale deliberazione è pubblicata, ai sensi della normativa vigente, sul B.U.R. n. 20 del 21 maggio 2015; i soggetti interessati possono prendere visione degli elaborati e trasmettere le loro osservazioni, entro il termine di sessanta giorni lavorativi dalla data di pubblicazione (14 agosto 2015).

Nella medesima seduta, la Giunta regionale ha provveduto, con D.G.R. n. 19-1441, a controdedurre alle 8 osservazioni pervenute a seguito della rielaborazione dell'articolo 13 delle Norme di Attuazione, le cui risultanze sono parte integrante del Piano riadottato.

Dalla data di adozione del PPR, non sono consentiti sugli immobili e nelle aree tutelate ai sensi dell'articolo 134 del Codice dei beni culturali e del paesaggio interventi in contrasto con le prescrizioni di cui agli articoli 3, 13, 14, 15, 16, 18, 23, 26, 33 e 39 delle Norme di Attuazione del Piano e con quelle specifiche dettate per i beni di cui agli articoli 136 e 157 del Codice, dettagliate nelle schede del Catalogo dei beni paesaggistici, in quanto le prescrizioni sopra citate sono sottoposte alle misure di salvaguardia di cui all'articolo 143, comma 9 del Codice stesso.

Con D.G.R. n. 31-2530 del 30 novembre 2015 sono state approvate le "Indicazioni per l'applicazione della salvaguardia del Piano paesaggistico regionale adottato con deliberazione della Giunta regionale n. 20-1442 del 18 maggio 2015".

L'elaborazione del Piano, come previsto dal Codice dei beni culturali e del paesaggio (Art. 143, parte terza del codice), è stata sviluppata congiuntamente con il MiBACT, secondo le modalità disciplinate dal Protocollo d'intesa sottoscritto il 28 marzo 2008 e dal Disciplinare d'attuazione del Protocollo di intesa dell'11 luglio 2008, ed è proseguita dopo l'adozione, con specifico riferimento alla ricognizione dei beni paesaggistici e alla definizione della loro disciplina normativa. L'insieme dei contributi pervenuti ha portato a un processo di revisione e integrazione degli aspetti conoscitivi, cartografici, normativi del PPR, volto a predisporre uno strumento di pianificazione il più possibile completo, comprensibile ed efficace.

Questo lavoro è stato raccolto in un "Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte" articolato in 2 volumi. La prima parte comprende gli immobili e le aree di cui agli artt. 136 e 157 del Codice (vedi Tabella di seguito riportata). La seconda parte è dedicata alle aree tutelate per legge ai sensi dell'Art. 142 del Codice. Il Catalogo costituisce una raccolta di tutti i beni immobili presenti sul territorio regionale per i quali, nel corso del tempo e attraverso strumenti legislativi differenti, è stato attuato un regime di tutela paesaggistica che ne ha sancito il notevole interesse pubblico in ragione dei loro aspetti e caratteri identitari. Tutti beni sono rappresentati nella Tavola P2 del PPR ed all'interno del Catalogo è possibile ritrovare, inoltre, delle apposite schede che ne forniscono un contenuto descrittivo e normativo.

NUMERO RIF. REG.	CODICE MIN.	RUBRICA	DATA PROVVEDIMENTO	COMUNE	PROV.	Pag.
B068	10209	Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona in località Ramat sita nel comune di Chiomonte	D.M. 01/08/1985	Chiomonte	TO	632
A106	10212	Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona nei comuni di Exilles e Salbertrand	D.M. 30/12/1977	Exilles, Salbertrand	TO	230

Nel quadro del processo di pianificazione territoriale avviato dalla Regione ed in coerenza con il Piano Territoriale, il PPR rappresenta lo strumento principale per fondare sulla qualità del paesaggio e dell'ambiente lo sviluppo sostenibile dell'intero territorio regionale. È importante sottolineare che il PPR non è pensato come un complemento del Piano territoriale, ma come un Piano con propria autonoma personalità e proprio ruolo, integrato nel processo di pianificazione territoriale a tutti i livelli.

Il PPR costituisce atto di pianificazione generale regionale e riguarda la pianificazione dell'intero territorio regionale sotto il profilo paesaggistico. Esso, unitamente al PPR e al Documento strategico regionale, costituisce, nella prospettiva della nuova legge urbanistica regionale, il Quadro di governo del territorio. Suoi principi fondamentali sono lo sviluppo sostenibile, l'uso consapevole del territorio, il minor consumo possibile del suolo, la salvaguardia dei valori paesaggistici e il loro corretto inserimento nei contesti ambientali. L'oggetto del PPR è costituito dalla pianificazione dei beni e delle aree indicati dal Codice dei

Beni Culturali e del Paesaggio, secondo l'impostazione promossa dalla Convenzione Europea del Paesaggio, in una prospettiva volta ad abbracciare l'intero territorio regionale.

Il PPR articola le conoscenze e le valutazioni, gli obiettivi, le indicazioni strategiche e gli indirizzi normativi, in 76 "ambiti di paesaggio" distintamente riconosciuti nel territorio regionale e 535 Unità di Paesaggio la cui delimitazione dovrà essere precisata dalle Province e dai Comuni nei propri strumenti di pianificazione. L'articolazione dei paesaggi in ambiti viene individuata in apposite schede con l'inquadramento dei fattori naturalistici e storico-culturali caratterizzanti ciascun ambito. L'area di studio considerata ai fini delle indagini ambientali, rientra completamente all'interno dell'Ambito Paesaggistico n. 38 – Bassa Val Susa e l'area della Maddalena e di Salbertrand che rientrano nell'Ambito Paesaggistico n. 39 – Alte Valli Susa e Chisone.

Ogni ambito è a sua volta suddiviso in Unità. Nel dettaglio:

- L'Ambito n. 38 - Bassa Val Susa **Figura 6** è composto da n. 9 Unità di cui n. 4 interessate dalle opere (tratta all'aperto tra Susa e Bussoleno, sito di Caprie);
- L'Ambito n. 39 - Alte valli di Susa e Chisone **Figura 7** è composto da n. 7 Unità di cui n. 1 interessata dalle opere (centrale e sistemazioni del cantiere Imbocco de La Maddalena e area industriale di Salbertrand).

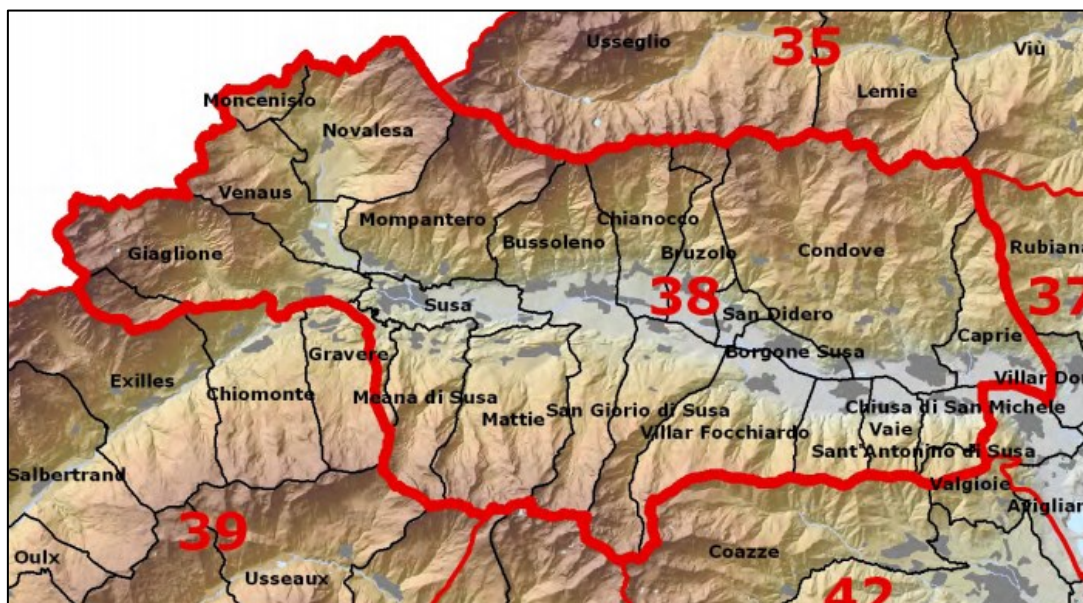


Figura 6 – Ambito n.38



Figura 7 – Ambito n. 39

In coerenza con la concezione integrata e multidimensionale sancita dalla CEP, il PPR si fonda su una pluralità di contributi d'indagine e di valutazione. Particolare rilevanza è stata attribuita in questo contesto agli aspetti:

- naturalistici (fisici ed ecosistemici);
- storico-culturali;
- urbanistici e insediativi;
- percettivi e identitari.

Tali contributi costituiscono la base di confronto necessaria per dare definizione e modalità alle strategie o alle norme la loro valutazione forma il “Quadro strutturale” ovvero una prima risposta all'esigenza di fondare un apparato informativo e interpretativo sintetico degli aspetti territoriali e paesaggistici, riassumendo in un quadro di insieme i fattori idrogeomorfologici, naturalistici e storici della regione, ritenuti strutturali per la funzionalità dell'ecosistema e per la continuità nel tempo del patrimonio storico-culturale, fondato sulle tracce del passato e sulla progressiva strutturazione dell'assetto insediativo.

Se gli obiettivi generali sono comuni, le strategie operative e le strumentazioni sul versante paesaggistico-ambientale sono in larga parte differenti da quelle territoriali, per i temi specifici e per le integrazioni con soggetti operatori e interessi molto diversificati che si devono affrontare, come risulta dal quadro di obiettivi specifici allegato alle norme (NTA, Allegato A – Sistema delle strategie e degli obiettivi del piano, vedi PRV_TS3_C3C_7595: Allegati alla relazione paesaggistica delle aree oggetto di variante). Il quadro di obiettivi

specifici costituisce il riferimento per gli aspetti di qualità paesaggistica, da individuare differentemente per ciascun ambito di paesaggio.

A tal fine nelle Schede sono riportati gli obiettivi specifici di maggiore rilevanza per la qualità paesaggistica di ciascun Ambito di paesaggio, accompagnati dalle azioni strategiche più opportune per le situazioni che si verificano in ciascuna parte del territorio (Schede degli Ambiti di paesaggio).

Gli obiettivi e le azioni riguardanti la Bassa Val Susa sono sintetizzate in **Tabella 1**, mentre quelli riguardanti l'Alta valle sono riportati in **Tabella 2**.

Obiettivi	Linee di azione
1.2.3 Conservazione e valorizzazione degli ecosistemi a "naturalità diffusa" delle matrici agricole tradizionali per il miglioramento dell'organizzazione complessiva del mosaico paesistico, con particolare riferimento al mantenimento del presidio antropico minimo necessario in situazioni critiche o a rischio di degrado.	Conservazione e recupero dei castagneti da frutto secolari, soprattutto nelle aree di tradizionale coltura di varietà locali. Valorizzazione delle specie spontanee rare.
1.3.3 Salvaguardia e valorizzazione del patrimonio storico, architettonico, urbanistico e museale e delle aree agricole di particolare valore paesaggistico, anche attraverso la conservazione attiva ed il recupero di impatti penalizzanti nei contesti paesaggistici di pertinenza.	Valorizzazione degli aspetti di rete dei sistemi storici territoriali; conservazione integrata dei siti medievali e dei relativi contesti; valorizzazione delle opere stradali e ferroviarie e delle aree industriali dismesse.
1.5.1 Riqualficazione delle aree urbanizzate prive di identità e degli insediamenti di frangia.	Contenimento dell'edificazione lungo direttrici e circonvallazioni; riqualficazione degli spazi pubblici; ridefinizione dei margini urbani sfrangiati (es. Bussoleno).
1.6.1 Sviluppo ed integrazione nelle economie locali degli aspetti culturali, tradizionali o innovativi, che valorizzano le risorse locali e le specificità naturalistiche e culturali dei paesaggi collinari, pedemontani e montani, che assicurano la manutenzione del territorio e degli assetti idrogeologici e paesistici consolidati.	Promozione di incentivi per l'agricoltura montana e promozione della gestione associata del patrimonio forestale, già avviata in alcuni comuni con fondi del PSR.
1.7.1 Integrazione al livello del bacino padano delle strategie territoriali e culturali interregionali per le azioni di valorizzazione naturalistiche ecologiche e paesistiche del sistema fluviale.	Promozione di azioni di tutela e rinaturalizzazione della fascia fluviale della Dora, con recupero delle formazioni forestali seminaturali e delle zone umide.
1.8.4 Valorizzazione e rifunionalizzazione degli itinerari storici e dei percorsi panoramici.	Ripristino e valorizzazione culturale dei tratti di percorso storico.
1.8.5 Mitigazione e compensazione degli impatti provocati dagli attraversamenti montani di grandi infrastrutture (viabilità, ferrovia, energia)	Mitigazione di insediamenti fuori scala (insediamenti produttivi, terziari, commerciali ecc..) o tali da alterare intervalli liberi, skyline e assi fruitivi. Contenimento degli impatti delle nuove infrastrutture attraverso il rispetto dei rapporti scalari e morfologici con le peculiarità del luogo.
3.1.1. Integrazione paesistico-ambientale delle infrastrutture territoriali, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno).	
1.9.3 Recupero e riqualficazione delle aree interessate da attività estrattive o da altri cantieri temporanei con azioni diversificate (dalla rinaturalizzazione alla creazione di nuovi paesaggi) in funzione dei caratteri e delle potenzialità ambientali dei siti.	Regolamentazione delle cave attive in rapporti ai sistemi adiacenti di beni, mediante rinaturalizzazione dei siti minerari storici.
2.4.1 Salvaguardia del patrimonio forestale.	Valorizzazione degli alberi monumentali o comunque a portamento maestoso, e mantenimento di alberi maturi in misura adeguata a favorire la tutela della biodiversità.
2.4.2 Incremento della qualità del patrimonio forestale secondo i più opportuni indirizzi funzionali da verificare caso per caso (protezione, habitat naturalistico, produzione).	
4.5.1 Sviluppo di reti di integrazione e di attrezzature leggere per il turismo locale e diffuso, rispettoso e capace di valorizzare le specificità e le attività produttive locali.	Tutela attiva e promozione della fruizione turistico-escursionista (Via Francigena), delle emergenze naturalistiche e delle borgate rurali antiche.

Tabella 1 – Obiettivi e azioni dell'ambito 38

Obiettivi	Linee di azione
1.1.4. Rafforzamento dei fattori identitari del paesaggio per il ruolo di aggregazione culturale e di risorsa di riferimento per la promozione dei sistemi e della progettualità locale.	Qualificazione delle trasformazioni dei nuclei storici con misure di regolamentazione ed incentivi alle buone pratiche, razionalizzando le aree di espansione e privilegiando il recupero e il compattamento delle aree insediate esistenti.
1.2.1. Salvaguardia delle aree protette, delle aree sensibili e degli habitat originari residui, che definiscono le componenti del sistema paesistico dotate di maggior naturalità e storicamente poco intaccate dal disturbo antropico.	Conservazione delle torbiere e delle zone umide di alta quota, costituenti habitat di interesse comunitario.
1.2.3. Conservazione e valorizzazione degli ecosistemi a “naturalità diffusa” delle matrici agricole tradizionali, per il miglioramento dell’organizzazione complessiva del mosaico paesistico, con particolare riferimento al mantenimento del presidio antropico minimo necessario in situazioni critiche o a rischio di degrado.	Ripristino e mantenimento delle superfici prative e pratopascolive stabili; valorizzazione delle specie spontanee rare; rinaturalizzazione guidata verso specie spontanee.
1.3.3. Salvaguardia e valorizzazione del patrimonio storico, architettonico, urbanistico e museale e delle aree agricole di particolare pregio paesaggistico, anche attraverso la conservazione attiva e il recupero degli impatti penalizzanti nei contesti paesaggistici di pertinenza.	Ridefinizione dei margini urbani per migliorare la leggibilità dei centri storici e delle aree di sviluppo turistico del ‘900; mitigazione degli impatti provocati dal turismo invernale, soprattutto controllando gli adeguamenti delle infrastrutture stradali storiche e la valorizzazione degli spazi di relazione; promozione di interventi innovativi per la fruizione del patrimonio dei luoghi.
1.5.1. Riqualficazione delle aree urbanizzate prive di identità e degli insediamenti di frangia.	Valorizzazione degli assetti insediativi storicamente consolidati e dei relativi sistemi di relazioni; controllo dello sviluppo urbanistico dei nuclei abitati, con individuazione delle fasce di salvaguardia delle visuali, degli intervalli liberi, dei punti panoramici.
1.4.4. Salvaguardia e valorizzazione degli aspetti di panoramicità regionali e locali, con particolare attenzione agli spazi aperti che consentono la percezione in profondità del territorio e l’inquadramento dei beni di interesse storico culturale e all’aspetto consolidato degli skyline urbani, collinari e montani.	Contenimento dello sviluppo lineare di tessuti urbani arteriali, soprattutto nei fondovalle delle UP interessate dagli sviluppi turistici o infrastrutturali.
1.5.2. Contenimento e razionalizzazione delle proliferazioni insediative e di attrezzature, arteriali o diffuse nelle aree urbane e suburbane.	Tutela e incentivazione delle attività agricole attraverso la conservazione del suolo, dei caratteri paesaggistici rurali (siepi, filari ecc.), la promozione e la valorizzazione dei prodotti tipici e l'incentivazione all'utilizzo delle buone pratiche agricole.
1.6.1 Sviluppo ed integrazione nelle economie locali degli aspetti colturali, tradizionali o innovativi, che valorizzano le risorse locali e le specificità naturalistiche e culturali dei paesaggi collinari, pedemontani e montani, che assicurano la manutenzione del territorio e degli assetti idrogeologici e paesistici consolidati.	Promozione di misure di incentivazione e razionalizzazione delle attività di alpeggio; manutenzione e recupero delle borgate montane abbandonate, con individuazione di attività innovative e compatibili.
1.8.1. Contrasto all’abbandono del territorio, alla scomparsa della varietà paesaggistica degli ambiti boscati (bordi, isole prative, insediamenti nel bosco) e all’alterazione degli assetti idrogeologici e paesistici consolidati e del rapporto tra versante e piana.	Mitigazione di insediamenti fuori scala (viabilità, insediamenti produttivi, terziari, commerciali ecc..) o tali da alterare intervalli liberi, skyline e assi fruitivi.
1.8.3 Riqualficazione dei paesaggi alpini e degli insediamenti montani o collinari alterati da espansioni arteriali, attrezzature e impianti per usi turistici e terziari. 1.8.5 Mitigazione e compensazione degli impatti provocati dagli attraversamenti montani di grandi infrastrutture (viabilità, ferrovia, energia).	Integrazione paesistico-ambientale delle infrastrutture territoriali, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell’intorno).
3.1.1. Integrazione paesistico-ambientale delle infrastrutture territoriali, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell’intorno).	Riccucitura e valorizzazione dei percorsi storici di legamento di versante e tra borgate.
1.8.4 Valorizzazione e rifunzionalizzazione degli itinerari storici e dei percorsi panoramici.	Sistemazione di aree di cantiere, parcheggi, eventi, opere idrauliche, soprattutto lungo la Dora tra Salbertrand e Gravere, e tra Bardonecchia e Oulx.
1.9.1. Riutilizzo e recupero delle aree e dei complessi industriali o impiantistici dismessi od obsoleti o ad alto impatto ambientale, in funzione di un drastico contenimento del consumo di suolo e dell’incidenza ambientale degli insediamenti produttivi.	Promozione di una corretta manutenzione delle superfici occupate da piste da sci, contenendone la conseguente erosione mediante l’impiego di opportune pratiche di conservazione e inerbimento.
2.3.1. Contenimento del consumo di suolo, promuovendone un uso sostenibile, con particolare attenzione alla prevenzione dei fenomeni di erosione, deterioramento, contaminazione e desertificazione. 2.4.1. Salvaguardia del patrimonio forestale.	Promozione di progetti di gestione integrata del patrimonio forestale storico (soprattutto larice e specie

Obiettivi	Linee di azione
	autoctone), al fine di contenere il dissesto dei versanti e garantire la protezione dalle valanghe.

Tabella 2 – Obiettivi e azioni dell'ambito 39

In coerenza con quanto previsto dal Codice dei Beni Culturali e Paesaggistici (CBCP), il PPR definisce norme riferite ai beni paesaggistici, come quelli definiti dal Codice Urbani stesso:

- immobili e aree di notevole interesse pubblico (bellezze naturali, panoramiche e belvedere, ville, giardini e parchi di non comune bellezza, complessi di valore estetico e tradizionale, ...);
- le aree tutelate per legge (in quanto appartenenti alle categorie appositamente elencate dal CBCP e sostanzialmente riprese dalla L. 431/1985 Galasso);
- gli altri immobili e aree riconosciute di notevole interesse pubblico, mediante imposizione di vincoli.

Nel complesso i vincoli fanno riferimento a:

- notifiche ex lege 778/1922: sono notifiche d'importante interesse pubblico delle bellezze naturali o panoramiche, eseguite in base alla Legge 11 giugno 1922 n. 778, e considerate valide a tutti gli effetti della successiva Legge 29 giugno 1939 n. 1497
- decreti ministeriali ex lege 1497/1939 (art. 136-157 del D. Lgs. 42/2004)
- decreti Ministeriali 1 agosto 1985 (art. 136-157 del D. Lgs. 42/2004).

Particolare importanza assume nel PPR il trattamento normativo delle “aree tutelate per legge” (art. 142 CBCP), per le quali il Piano deve procedere a una “ricognizione, delimitazione e rappresentazione in scala idonea all'identificazione, nonché determinazione di prescrizioni d'uso intese ad assicurare la conservazione dei caratteri distintivi di dette aree e, compatibilmente con essi, la valorizzazione” (art. 143 del Codice).

7.1 Il documento regionale di programmazione delle attività estrattive (DPAE)

Tenuto conto dell'importanza che rivestono le attività estrattive nel quadro economico ai diversi livelli territoriali, si ritiene opportuno illustrare brevemente i contenuti principali dell'aggiornamento al Documento di Programmazione delle Attività Estrattive (DPAE).

Il Documento vigente predisposto sulla base degli studi condotti dal Politecnico di Torino, ha il compito di disciplinare lo svolgimento nel territorio regionale dell'attività estrattiva e di far coesistere la corretta utilizzazione della risorsa mineraria, dal punto di vista tecnico-economico, con la tutela dell'ambiente e la fruizione ottimale delle altre possibili risorse del territorio.

Il DPAE, suddiviso in tre stralci in relazione ai tre comparti estrattivi, fornisce il quadro territoriale e delinea i possibili scenari verso i quali far evolvere i diversi bacini estrattivi, e riveste il ruolo di indirizzo per la formazione dei Piani Provinciali.

Nel corso del 2014 la Regione, anche in relazione all'ipotesi di modificare la legge regionale del comparto, con la previsione di un unico livello di pianificazione, ha ritenuto necessario aggiornare il quadro tecnico economico e di interfaccia pianificatorio contenuto nei tre stralci del Documento di Programmazione dell'Attività Estrattiva (DPAE), approvati dalla Giunta regionale nel 2000 e nel 2002, al fine di orientare con coerenza le future linee direttrici di pianificazione e programmazione.

Il DPAA ha la finalità di dettare linee guida vincolanti per la redazione, ai sensi dell'art. 30 L.R. 44/2000, dei Piani delle Attività Estrattive Provinciali (PAEP) o sovraprovinciale, i quali devono garantire un razionale equilibrio tra domanda e offerta in un quadro di compatibilità e sostenibilità ambientale in funzione delle potenzialità estrattive individuate negli ambiti.

A tale scopo le linee di programmazione disciplinano i rapporti tra il settore delle attività estrattive e il complesso della pianificazione del territorio.

Tale strumento raccoglie le motivazioni di fondo della pianificazione dell'attività estrattiva, tesa a conciliare le esigenze di tutela del territorio e dell'ambiente con quelle socioeconomiche della produzione di materie prime minerarie. Gli inerti, le pietre ornamentali e i materiali per usi industriali (che costituiscono i temi principali intorno ai quali ruota il DPAA) assumono infatti un considerevole peso economico nel panorama regionale e nazionale.

Il DPAA assume il compito di regolamentare lo svolgimento nel territorio regionale dell'attività estrattiva con l'obiettivo di far coesistere la corretta utilizzazione della risorsa mineraria, dal punto di vista tecnico-economico, con la tutela dell'ambiente e la fruizione ottimale delle altre possibili risorse del territorio.

Il DPAA mira a fornire il quadro territoriale e a delineare i possibili scenari verso i quali far evolvere i diversi bacini estrattivi secondo un criterio di gestione sostenibile delle risorse.

7.1.1 *Contenuti*

Come enunciato dall'art. 3 delle Norme di Indirizzo, i contenuti del DPAA sono di ordine giacimentologico, individuando le potenzialità estrattive nei singoli ambiti, descrivendone le caratteristiche petrografiche e geotecniche e l'interferenza con idrografia, idrogeologia e con gli aspetti paesistico-territoriali. Il DPAA esamina gli ambiti geogiacimentologici avendo a riferimento i confini amministrativi delle Province per un'efficace interazione con la pianificazione a scala provinciale, che tenga conto delle potenzialità estrattive e delle esigenze di consumo delle singole aree.

7.1.2 *La valutazione degli effetti ambientali delle limitazioni imposte dalla pianificazione del territorio*

La pianificazione del territorio può porre una serie di vincoli all'attività estrattiva, fino al limite di impedirne la localizzazione all'interno di determinate aree. Ogni vincolo territoriale, che concerna bacini estrattivi, deve preventivamente passare al vaglio della pianificazione di settore, alla quale compete in modo specifico di valutare tutti i problemi relativi al rapporto tra attività estrattiva e territorio.

In altri termini, il DPAA disciplina i comportamenti localizzativi e l'operatività dell'attività estrattiva attraverso la prescrizione del tipo di studi e di previsioni che, a seconda delle limitazioni ambientali, devono essere alla base di una progettazione ambientalmente compatibile.

Ai fini della valutazione della compatibilità ambientale della localizzazione dell'attività estrattiva si può riassumere che:

- il DPAA ha il compito di fornire un quadro di riferimento geogiacimentologico entro il quale individuare i bacini estrattivi tutelandone la possibilità di una razionale gestione;
- la pianificazione del territorio, nell'esercizio della sua funzione vincolistica, tiene conto delle esigenze di tutela dei giacimenti e dei bacini estrattivi, nel senso che esercita tale funzione in un quadro di compatibilità, la cui valutazione compete prioritariamente al DPAA e successivamente ai PAEP;

- la decisione sulla localizzazione puntuale delle singole attività estrattive, qualora i PAEP non assumano azzonamenti, è affidata alla fase di approvazione dei progetti, valutati secondo le procedure previste dalla l.r. 40/1998, nei casi previsti dalla legge regionale medesima;
- il DPAE e le conseguenti norme dei PAEP, attraverso la prescrizione del tipo di studi e previsioni, sono alla base di una progettazione ambientalmente compatibile.

7.1.3 *Recupero ambientale del sito di cava*

Come prescritto dall'art. 12 delle Norme di Indirizzo, i progetti delle attività estrattive devono prevedere gli interventi di recupero ambientale.

“Il progetto deve prevedere gli interventi di sistemazione, cioè quel complesso di interventi, realizzati anche contestualmente alle attività estrattive, mirati a predisporre il sito, dal punto di vista morfologico ed idrogeologico, in modo tale da garantire la stabilità dei luoghi e la sicurezza ambientale in genere, qualunque sia la destinazione d'uso finale. Inoltre gli interventi di recupero ambientale devono essere atti a garantire che, cessata l'attività estrattiva, il sito possa essere adeguatamente reinserito nel sistema territoriale e nel contesto ambientale e paesistico esistenti. Qualora si intendano riprendere le primitive destinazioni d'uso, il recupero è volto all'ottenimento, al termine delle operazioni di cava, di un fondo avente caratteristiche sostanzialmente simili alle originarie.

Qualora si intenda riutilizzare il sito per scopi diversi da quelli originari, il recupero si configura come un intervento di riuso. L'intervento di riuso potrà essere ammesso solo se la nuova destinazione d'uso è preventivamente deliberata dal Consiglio comunale competente ai fini di apposita e successiva variante al PRGC da approvare nel corso della realizzazione del progetto estrattivo.

Qualora tra le finalità del recupero vi sia la rinaturalizzazione del sito, o comunque un incremento del grado di naturalità del medesimo rispetto a quello originario, il progetto dovrà prevedere gli interventi di sistemazione della superficie di cava in modo da consentire su di essa una rapida ma controllata azione degli agenti naturali - fisici, chimici e biologici - ridando volutamente una conformazione paesaggistica più naturale agli scavi e riporti effettuati dall'uomo. Al fine di accelerare il processo di rinaturalizzazione, il progetto dovrà prevedere, compatibilmente con le operazioni di coltivazione mineraria e con le condizioni di sicurezza dei lavori, interventi non solo ad esaurimento ma anche durante lo svolgimento dell'attività estrattiva.

I progetti di recupero devono comunque attenersi alle “Indicazioni preliminari per il recupero delle cave a cielo aperto e delle discariche di inerti di risulta collegate ad attività di escavazione”, emanate dal Servizio VIA del Ministero dell'Ambiente nel novembre 1992.”

7.1.4 *Suddivisione del DPAE*

Il DPAE, come già descritto nel SIA 2013, è suddiviso in tre documenti principali denominati stralci, che riguardano i seguenti temi:

- Inerti da calcestruzzo, conglomerati bituminosi e tout-venant per riempimenti e sottofondi.
- Pietre ornamentali
- Materiali per uso industriale

Per quanto di riferimento al primo stralcio, che riveste maggior interesse ai fini dell'opera in progetto, si segnala che con DGR del 12 gennaio 2015, n. 8 – 879 (BU della Regione

Piemonte n. 2 del 15 gennaio 2015) sono state apportate modifiche all'art. 8 titolato "Attività estrattiva sopra falda al di fuori delle fasce di pertinenza fluviale e interferenza con le acque sotterranee" delle "Norme di indirizzo".

7.2 Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria

Il D.Lgs 13 agosto 2010, n. 155 "Qualità dell'aria ambiente - Attuazione direttiva 2008/50/CE" con il suo correttivo D.Lgs 24 dicembre 2012 n. 250 e la legge regionale 7 aprile 2000 n. 43 rappresentano gli atti normativi di riferimento per la gestione ed il controllo della qualità dell'aria.

Il Piano per la qualità dell'aria è lo strumento per la programmazione, il coordinamento ed il controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente. Un nuovo piano di Risanamento della Qualità dell'aria è in corso di aggiornamento. Sul supplemento ordinario n. 1 al BU n. 26 del 2 luglio 2015, è stata infatti pubblicata la DGR n. 38-1624 del 23 giugno 2015, che ottempera alla obbligatorietà prevista ai sensi dell'art. 13 del d.lgs. 152/2006 di avviare la fase di specificazione dei contenuti minimi del Rapporto Ambientale che accompagnerà il Piano (quale parte integrante dello stesso). Contestualmente è stato approvato il documento di scoping e avviata la procedura di valutazione ambientale strategica. Il documento di scoping è diretto anche a delineare gli obiettivi strategici del piano e le modalità per la sua costruzione e realizzazione, favorendo anche il processo di partecipazione dei soggetti con competenza ambientale alla redazione del Piano Aria vero e proprio.

Rispetto al Piano ancora vigente, sul supplemento ordinario n. 1 al BU n. 04 del 29 gennaio 2015, è stata pubblicata la DGR n. 41-855 del 29 Dicembre 2014 che approva il progetto di Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale relativa alla qualità dell'aria ambiente, redatto in attuazione degli articoli 3, 4 e 5 del d.lgs. 155/2010. Contestualmente è stato approvato il Programma di Valutazione, recante la nuova configurazione della rete di rilevamento della Qualità dell'Aria e degli strumenti necessari alla valutazione della stessa.

La prima emanazione del Piano comprendeva lo stralcio di Piano "Provvedimenti finalizzati alla prevenzione e alla riduzione delle emissioni nelle conurbazioni piemontesi ed al controllo delle emissioni dei veicoli circolanti" che ha definito le prime misure per la riduzione delle emissioni in atmosfera dovute alla mobilità e lo stralcio di Piano "Indirizzi per la gestione di episodi acuti di inquinamento atmosferico" che regolamentava la gestione di episodi acuti di inquinamento atmosferico su due livelli territoriali diversi:

La Zona A (Torino più 11 Comuni della sua prima cintura), considerata area nella quale si potevano verificare superamenti dei valori limite e delle soglie di allarme di NO₂, CO, SO₂ e polveri totali stabiliti dal D.M. 20 maggio 1991 (Criteri per la raccolta dei dati inerenti la qualità dell'aria), dal D.M. 15 aprile 1994 e dal D.M. 25 novembre 1994.

L'intero territorio regionale, considerato a rischio di superamento dei valori limite e dei valori di attenzione e di allarme per l'Ozono.

Come detto, la Regione Piemonte si è dotata di un Piano per il risanamento della qualità dell'aria ambiente nel 2000 in attuazione alla legge regionale n° 43, aggiornandolo continuamente con Stralci di Piano. Purtroppo, le concentrazioni di inquinanti misurate sul territorio piemontese, per cui era previsto un raggiungimento dei limiti stabiliti in Europa entro il 2011 (PM₁₀) o al massimo il 2015 (NO₂), continuano ad essere rilevate in misura superiore ai livelli di legge stabiliti a tutela della salute umana di tutti i cittadini. E' perciò evidente la necessità di rivedere interamente l'attuale Piano e le azioni in esso contenute.

Per agevolare il necessario lavoro di condivisione delle misure che dovranno essere valutate ed inserite nel Piano è stato costituito un tavolo tecnico durante l'incontro avvenuto l'11 febbraio 2015 presso la sede della Direzione Regionale Ambiente della Regione Piemonte.

Il tavolo tecnico, a cui partecipano esperti tecnici di dominio di tutte le direzioni regionali e degli enti territoriali piemontesi, lavorerà nei prossimi mesi allo sviluppo vero e proprio del Piano, alla definizione delle misure proponibili ed alla valutazione delle stesse, sia per l'impatto sia per l'efficacia ambientale auspicata.

Al momento quindi si conferma la coerenza del progetto con il Piano Regionale vigente.

7.3 Pianificazione regionale rimasta invariata rispetto al SIA 2013

Si riporta di seguito, per comodità di lettura e per memoria, un elenco dei piani regionali rimasti invariati rispetto al precedente SIA approvato con delibera CIPE, e rispetto ai quali la NTLT mantiene la sua coerenza.

7.3.1 Piano direttore regionale per l'approvvigionamento idropotabile e l'uso integrato delle risorse idriche

Il Piano Direttore delle risorse idriche, approvato con DCR 12 dicembre 2000, n. 103-36782, definisce le linee della politica regionale inerenti la gestione delle risorse idriche piemontesi, fissando l'obiettivo generale di una politica sostenibile in materia di pianificazione, gestione e tutela delle risorse idriche e dell'ambiente acquatico, tesa al perseguimento di un giusto equilibrio tra il mantenimento di uno stato ecologico naturale ed il soddisfacimento del fabbisogno per lo sviluppo economico e sociale.

7.3.2 Piano di tutela delle acque (PTA) della Regione Piemonte

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA), approvato il 13 marzo 2007 dal Consiglio Regionale, è lo strumento finalizzato al raggiungimento di obiettivi di qualità dei corpi idrici e più in generale alla protezione dell'intero sistema idrico superficiale e sotterraneo, elementi particolarmente importanti se si considerano le inevitabili interferenze idrauliche che un'opera quale la NTLT determina. L'opera rappresenta, tuttavia, un'importante opportunità di riqualificazione delle aree perfluviali e limitrofe ai corsi d'acqua (ved. Agriparco della Dora) e in questo ambito può rappresentare un'opportunità per fornire un valore aggiunto rispetto agli obiettivi regionali di tutela.

7.3.3 Piani forestali (Regionale e Territoriali)

Secondo quanto previsto all'art. 8 Capo II della LR 10 febbraio 2009, n. 4, la pianificazione forestale della Regione Piemonte *“ha come presupposto fondamentale la conoscenza delle risorse del territorio in rapporto ai fattori ambientali, sociali ed economici, ed è rivolta prioritariamente all'individuazione delle modalità gestionali, delle azioni di valorizzazione, tutela e ricostituzione degli ecosistemi forestali.*

Le foreste sono sottoposte a una pianificazione articolata sui seguenti livelli:

- a) regionale, mediante il piano forestale regionale;*
- b) territoriale, mediante il piano forestale territoriale;*
- c) aziendale, mediante il piano forestale aziendale.*

7.3.3.1 Il Piano Forestale Regionale

Il piano forestale regionale rappresenta il quadro strategico e strutturale all'interno del quale sono individuati gli obiettivi e le strategie di pianificazione da perseguire nel periodo di validità.

Il piano forestale regionale è composto da:

- relazione, inventario e cartografia tematica delle foreste e delle relative infrastrutture;
- linee guida di politica per le foreste, ivi inclusi i settori prioritari di intervento e finanziamento individuazione delle aree forestali di riferimento per la pianificazione forestale territoriale;
- le metodologie di verifica e valutazione dei risultati delle strategie adottate.

7.3.3.2 I Piani Forestali Territoriali

I Piani Forestali Territoriali (PFT), sono stati predisposti nel periodo 1996-2004 e hanno costituito la piattaforma conoscitiva del territorio regionale per la definizione delle politiche forestali nelle diverse aree forestali individuate sul territorio regionale. La redazione degli studi per i Piani Forestali Territoriali è stata attuata dall'IPLA su iniziativa dell'Assessorato regionale allo sviluppo della montagna e foreste e con il coinvolgimento degli Enti Locali, utilizzando fondi provenienti dall'Unione Europea.

I piani forestali territoriali sono sottoposti ad aggiornamento almeno ogni quindici anni, pertanto quanto descritto per il SIA 2013 mantiene la sua validità anche per la presente fase di progetto.

Con i PFT la Regione ha perseguito l'obiettivo di una migliore **conoscenza e monitoraggio** dell'intero patrimonio forestale pubblico e privato, compresi la viabilità silvo-pastorale e i fenomeni di dissesto. Per conseguire tale obiettivo il Piemonte è stato suddiviso in 47 Aree Forestali, 34 delle quali comprendono Comuni montani e i confini si identificano nella maggior parte dei casi con quelli di una o più Comunità Montane. I Comuni di pianura e di collina sono stati raggruppati in 13 Aree Forestali su base subprovinciale.

Le aree di studio considerate nel SIA 2013 ricadono all'interno di tre Aree Forestali: n. 29 "Bassa Val di Susa e Valle Cenischia" (componente dell'opera ricadente nei comuni di di Susa, Bussoleno e Caprie), n. 30 "Alta Valle Susa" (modifiche alla centrale di ventilazione di Maddalena) e n. 58 "Collina e fascia fluviale del Po - Tratto torinese" nella quale è incluso il sito di Torrazza Piemonte.

La rappresentazione cartografica delle tre aree forestali è riportata nelle successive **Figura 8**, **Figura 9** e **Figura 10**.



Figura 8 – Area Forestale n. 29

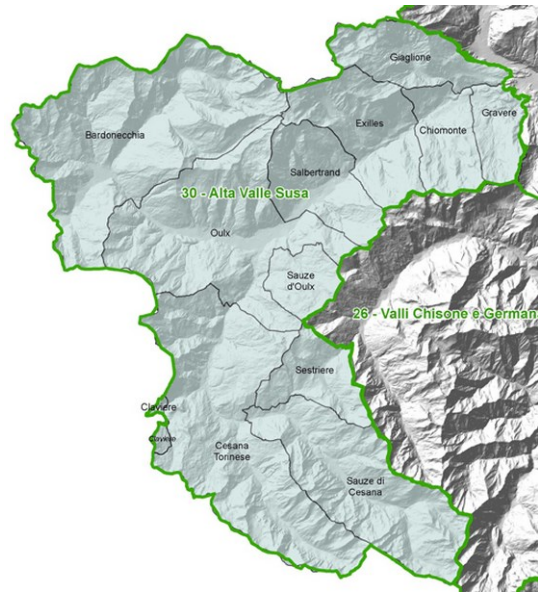


Figura 9 – Area Forestale n. 30

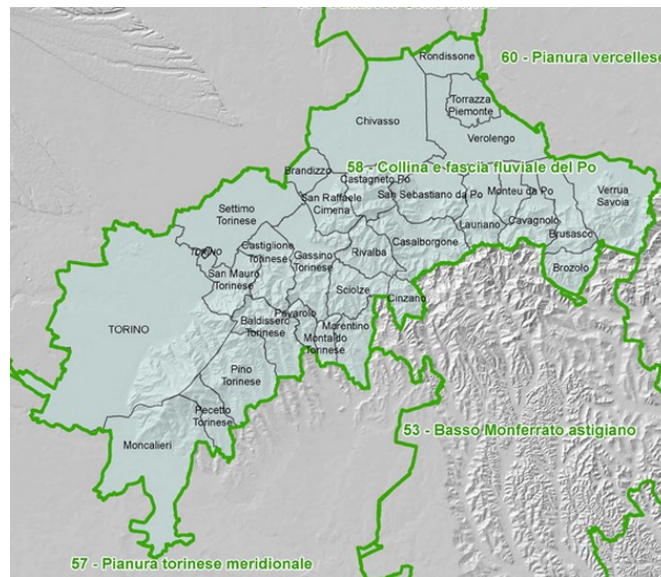


Figura 10 – Area Forestale n. 58

8. PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

La pianificazione provinciale di più diretto interesse dell'opera in esame è rappresentata dal Piano Strategico e dal Piano Territoriale di Coordinamento (PTC2), già trattati nel precedente SIA approvato con Delibera CIPE.

8.1 Piano strategico della Provincia di Torino per il territorio interessato dalla direttrice ferroviaria Torino - Lione

Nel marzo 2009 la Provincia ha redatto, su incarico del Ministero delle Infrastrutture, il “Piano strategico per il territorio interessato dalla direttrice ferroviaria Torino - Lione”, in cui si è definito con gli enti ed i soggetti locali un insieme organico di progetti tra loro coordinati per perseguire un comune disegno di sviluppo dell'area. Il piano include interventi a breve (5 anni), medio (10 anni) e lungo periodo (20 anni).

Il Piano strategico è concepito come un insieme organico di progetti tra loro coordinati che perseguono un comune disegno di sviluppo di un'area: in questo caso l'elemento unificante è costituito dalla presenza di una direttrice infrastrutturale di rilevanza nazionale ed internazionale quale la NLTL, considerata come un'importante opportunità di sviluppo da cogliere per rendere il territorio maggiormente competitivo.

La Provincia punta a far sì che il territorio interessato dall'opera trovi una coesione ed una progettualità unitaria: per ogni area è stata infatti scelta una vocazione specifica, al fine di valorizzare le peculiarità delle diverse zone, assecondandole nelle loro potenzialità di sviluppo ma anche orientandole al rafforzamento delle rispettive complementarietà in una visione integrata. Non si è quindi puntato solo a risolvere i problemi di accessibilità dei vari territori, ma a realizzare un reale policentrismo (concetto già espresso nel PTR).

Le azioni di Piano sono suddivise in 5 ambiti prioritari di intervento, a loro volta articolati in misure e linee di azione che complessivamente comportano un volume di investimenti dell'ordine di 1,387 miliardi di euro, di cui 638 milioni di euro (pari al 46% del totale) di cofinanziamento statale.

Segue una trattazione sintetica degli ambiti.

- **Mobilità sostenibile:** sviluppo di un modello di mobilità sostenibile basato su un sistema di trasporto pubblico moderno con modalità integrate e una gestione razionale (es. completamento del Sistema Ferroviario Metropolitano, sistemi di trasporto a chiamata).
- **Sviluppo economico sostenibile del territorio:** a tal riguardo la Provincia ha studiato alcune misure di rilancio dell'economia locale quali investimenti nel settore produttivo, sviluppo turistico (es. distretto turistico delle Montagne Olimpiche), reti immateriali (es. aumentare la copertura del territorio con la rete a banda larga).
- **Riqualificazione ambientale e territoriale:** la logica policentrica trova diretta applicazione con il tema delle nuove centralità, cioè di aree o nodi che svolgono cioè una importante funzione di cerniere tra territori, mettendo in connessione spazi diversi. In Valle di Susa questo ruolo è svolto da Avigliana, cerniera tra area metropolitana e valle, e da Susa, connessione tra bassa ed alta valle. La stazione internazionale e l'estensione del sistema ferroviario metropolitano fino a Susa consentiranno, nella visione dei pianificatori, di portare i vantaggi della linea Torino - Lione a tutta la valle. Lo stesso ragionamento è stato effettuato a proposito dell'area metropolitana di Torino, che presenta nuove centralità di livello metropolitano che si trovano ormai all'esterno della cinta daziaria, caratterizzate da una significativa dotazione di servizi di livello

sovralocale e da una elevata accessibilità del trasporto pubblico su ferro. Con quella che è stata chiamata “Porta di Francia”, l’asse forte di nuova centralità è rappresentato ad un capo da Corso Marche e dall’altro lato dalla zona nord. Un altro tema rilevante inserito nel Piano è quello del ripristino del paesaggio e della riprogettazione delle aree maggiormente segnate dagli attraversamenti dalle reti stradali, ferroviarie e tecnologiche.

- Azioni strutturali per la messa in sicurezza del territorio: in ragione delle condizioni del quadro idrogeologico e geomorfologico di un area descritta come ricca di risorse idriche, ma per molti versi fragile, la garanzia di vivere al “sicuro” da possibili dissesti è riconosciuta nel Piano come una priorità assoluta, anche al fine di evitare interruzioni o rallentamenti delle attività produttive a seguito di episodi alluvionali.
- Sviluppo integrato del territorio montano: il Piano evidenzia il rischio di uno sviluppo a due velocità, caratterizzato dal richiamo turistico esercitato dalle zone sciistiche e, in contrasto, dal processo di spopolamento ed abbandono di borgate e paesi esterni al circuito turistico.

8.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC2)

Il Piano territoriale di coordinamento provinciale è uno strumento di programmazione dello sviluppo che mette a sistema i territori e propone il miglior assetto territoriale possibile garantendo “valori” e “diritti” quali: accesso alle risorse equo (lotta alla marginalità dei territori e della popolazione) e sviluppo socio-economico, alla salute, sicurezza, mobilità, cultura, “bellezza e all’armonia” dei luoghi.

Il PTC2 (Approvato dal Consiglio della Regione Piemonte con deliberazione n. 121-29759 del 21/07/2011 e pubblicato sul BUR n. 32 del 11 agosto 2011), è stato predisposto ai sensi dell’art. 20, comma 2° del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 Testo unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali a norma dell’articolo 31 della legge 3 agosto 1999, n. 265 ed in conformità con il PTR.

All’art.2 il PTC2 definisce:

- a) le porzioni di territorio da sottoporre a particolare disciplina ai fini della tutela delle risorse primarie, della difesa del suolo dal dissesto idrogeologico, della prevenzione e difesa dall’inquinamento;
- b) le porzioni di territorio da sottoporre a particolare disciplina **ai fini della tutela e della valorizzazione dei beni storico-architettonici ed ambientali**; le rappresentazioni dei beni paesaggistici presenti nelle Tavole del Piano Territoriale di Coordinamento provinciale hanno esclusivamente valore indicativo e/o propositivo: per l’individuazione e la delimitazione di detti beni occorre far riferimento ai rispettivi provvedimenti con cui sono stati o verranno sottoposti a tutela, ai sensi della parte terza del D.lgs. 42/2004, nonché alle aree tutelate per legge di cui all’art. 142 del medesimo decreto.
- c) i criteri localizzativi per le reti infrastrutturali, i servizi, le attrezzature e gli impianti produttivi e commerciali di interesse e livello sovracomunale;
- d) i criteri, gli indirizzi e le principali prescrizioni che devono essere osservati nella formazione dei piani a livello comunale o di settore; il PTC2 precisa quali sono le eventuali prescrizioni immediatamente prevalenti sulla disciplina urbanistica comunale vigente e vincolanti anche nei confronti dei privati;

e) i casi e gli ambiti territoriali nei quali la specificazione o l'attuazione del PTC2 è devoluta, anche attraverso l'impiego di intese fra pubbliche amministrazioni e fra queste e soggetti privati, ad altro strumento, o progetto, o complesso di progetti.

All'Art. 8 - Misure di salvaguardia e loro applicazione (Prescrizioni immediatamente vincolanti e cogenti):

4. Il PTC2 recepisce il tracciato della Nuova Linea Ferroviaria Torino Lione di cui al Progetto Preliminare presentato alla CIG (Commissione Intergovernativa Italia - Francia) per la tratta internazionale ed al Progetto Preliminare presentato per la tratta nazionale ai fini dell'approvazione ai sensi del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.; nel corridoio individuato nella documentazione dei progetti relativi alle due tratte dell'infrastruttura, riportato nella tavola 4.4.1, operano le misure di tutela di cui all'art. 39 comma 3.

L'assetto naturalistico e paesistico del PTC è individuato cartograficamente sulla tav. A.1 del PTC ; il PTC individua gli ambiti di tutela e di valorizzazione ambientale secondo la seguente classificazione:

- Parchi e Riserve Naturali
- Proposte di Parchi o Riserve Naturali promosse dalla Provincia
- Biotopi individuati ai sensi dell'art. 4 della L.R. n 47/95
- Aree di Particolare Pregio Ambientale e Paesistico
- Aree di approfondimento con specifica valenza paesistica
- Aree di Pregio Ambientale individuate negli strumenti urbanistici comunali
- Aree vincolate ai sensi della legge n. 1497/39 e n. 431/85, ora sostituite dalla L. 490/99

Le Aree di approfondimento con specifica valenza paesistica:

Il PTC classifica come tali le seguenti aree:

- Collina di Torino
- Aree interessate dal PTO del Po e dal Piano Paesistico di Pragelato.
- **Valle di Susa**
- Collina di Rivoli
- Area Metropolitana Torinese
- Principali aste fluviali elencate all'art. 20 comma 2 punto 1 del P.T.R.

Le aree incluse nell'elenco sono caratterizzate da prevalenti necessità di tutela agro-naturalistica e paesaggistica in ambienti caratterizzati da una diffusa presenza antropica.

Tali aree sono sottoposte su iniziativa della Regione a piano paesistico o a piano territoriale con specifica valenza paesistica. La delimitazione delle aree e l'individuazione dei soggetti attuatori disposta dal presente articolo costituisce integrazione del PTR ai sensi dell'art.14.1 del PTR medesimo e vengono richiamati i contenuti dell'art. 39 del P.T.R. medesimo.

Il PTC2 riporta nella tavola 3.2 le aree storico-culturali già inserite nel PTC1. La suddivisione trova riscontro nella partizione del territorio provinciale che il Piano territoriale propone sulla base di fattori quali la distribuzione dei servizi di livello territoriale e l'accessibilità ai centri, confermando una significativa permanenza delle caratteristiche storiche del territorio.

Per ogni area nell'Allegato 6 - *Quaderno Beni culturali sono individuati ed elencati gli ambiti storico-ambientali le architetture e sistemi architettonici, i centri storici presenti sul territorio*

provinciale, sono individuati ed elencati gli ambiti storico ambientali, le architetture e sistemi architettonici, i centri storici presenti sul territorio provinciale.

All'interno del quaderno la Provincia individua i seguenti insiemi di beni:

- Ambiti
- Architetture e sistemi architettonici
- Centri storici

Aree storico-culturali con attenzione a:

- sistemi insediativi tipizzanti
- tipi architettonici connotanti il paesaggio
- particolari architettonici connotanti l'architettura
- colture connotanti il paesaggio.

E' confermata - anche per la Provincia di Torino - l'importanza e la gerarchia dei Centri Storici individuati nel Piano Territoriale Regionale. Tra i Centri di tipo B, di notevole rilevanza c'è il centro di Susa, considerato, inoltre, un Centro Storico fulcro di interscambio, in attuazione del Progetto Cornice Montana (vedi box).

3.2.1.1. SUS A

Caratteri urbanistici e architettonici emergenti

La città è di altissimo interesse per la sua stratificazione storica (ligure e celta, poi romanizzata, fino alla vicenda sabauda di città di confine politico col Delfinato francese) e per l'impianto urbanistico, di forte connotazione romana nei monumenti emergenti e barocco nel tessuto connettivo.

Di Susa è importante il carattere strategico-militare da collegare con l'assetto dell'antico schema stradale circostante (internazionale attraverso il Monginevro e il Moncenisio) e per la presenza forte e tuttora leggibile del sistema fortificatorio dell'antico "Passo di Susa" verso il Delfinato (Alta Valle di Susa). Ancora leggibili i resti dei forti moderni e contemporanei e delle "barricades" seicentesche contro Richelieu e Luigi XIII.

Importante il patrimonio architettonico specifico collegato all'impianto romano (foro, anfiteatro, Porta Savoia, Terme Graziane, Arco di Augusto), al periodo medievale (Castello arduinico, San Francesco, Cattedrale di San Giusto, San Saturnino), al periodo moderno (strutture mercatali e insediative del centro antico).

Indirizzi di tutela e valorizzazione - Incentivare scientificamente il percorso turistico-archeologico romano in modo da permettere veramente la comprensione della fase romana anche in senso urbanistico, come complesso insediativo di insieme.

- Prestare molta attenzione normativa alla fragile qualità formale del tessuto connettivo moderno e Otto-Novecentesco.

- Promuovere azioni culturali in grado di mettere in luce l'alta qualità di alcuni monumenti e delle presenze artistiche negli interni (Chiesa e Convento di San Francesco e soprattutto la Cattedrale).

- Forte riqualificazione funzionale e incentivazione delle raccolte del Museo Civico, anche perchè potrebbe costituire un importante nodo culturale collegato al sistema museale della vicina Francia in relazione a culture transfrontaliere.

- Incentivare e chiarire topograficamente gli antichi percorsi strategicomilitari, da sviluppare turisticamente, che conducono alle rovine paesaggistiche del Forte della Brunetta e al Pian Gelassa (Frais) nella zona dell'antico Fort de la Gellasse. Idem per la zona dell'Assietta.

- Susa, con Lanslebourg e Pinerolo, potrebbe diventare uno dei poli di un possibile sistema turistico-culturale che prevedesse la visita - in una dimensione territoriale più ampia di quella locale - delle grandi fortezze di Exilles, Fenestrelle, Briançon, Esseillon (Haute Maurienne).

- Rivedere l'assetto dei parchi e delle zone protette con zone di parco e in funzione di un miglior inserimento in un autentico sistema regionale dei parchi.

L'individuazione delle aree storico-culturali nella Provincia di Torino tiene conto delle aree storico-culturali indicate dal PTR, tra le quali la **Val Susa**.

Per ogni area sono individuati ed elencati:

- ambiti storico-ambientali;
- architetture e sistemi architettonici;
- centri storici presenti.

Riguardo l'area oggetto di studio (vedi box):

4.3. Valle di Susa

Il territorio è costituito da una consistente parte dell'antico territorio storico di infeudazione signorile dei Savoia e comprende anche gli antichi passi del Monginevro e del Moncenisio, cioè gli storici corridoi di comunicazione con la Francia dell'Italia nord-occidentale. E' da notare che la parte alta della Valle, sopra Susa, è stata a lungo appartenente al Delfinato francese ed è stata acquisita al territorio sabauda soltanto dopo il 1713 (trattato di Utrecht); la zona ha pertanto forti connotati di cultura francese, sia nei toponimi, sia nella produzione architettonica. La bassa Valle possiede una articolazione del paesaggio dovuta anche al sistema dell'incastellamento e delle fortificazioni 'a la moderna' con un ruolo costante di Susa come riferimento e controllo amministrativo (dal 1622).

La polarizzazione funzionale di rango superiore del territorio è incentrata su Torino già dal periodo medievale; tale ruolo è stato fortemente consolidato a partire dal XVI secolo quando, dopo Cateau Cambrésis (1559) e con la formazione della città-capitale dell'assolutismo sabauda, si verifica la rifondazione del ducato di Savoia nella direzione italiana, con forti riflessi sui nuovi spazi politici, economici e culturali.

L'insediamento si presenta caratterizzato da nuclei di consistenza urbanistica media e piccola, con relativa centralità amministrativa e commerciale leggibile soprattutto nei luoghi storico-strategici del territorio, spesso collegati tra loro dalle aste delle grandi vie storiche di comunicazione.

Le economie produttive caratterizzanti, dopo la fase signorile del territorio, sono di tipo misto per il periodo moderno e contemporaneo.

L'area storico-culturale è caratterizzata da incastellamento alto-medievale e medievale e da importantissimi resti di antichi sistemi di collegamento storico con la Francia (Savoia e Delfinato) sia per il periodo celto-gallico e romano, sia medievale (soprattutto attraverso il Monginevro e il Moncenisio).

Le architetture religiose più importanti sono di tipo protoromanico, romanico e gotico, con presenza diffusa anche delle cappelle votive.

E' anche importante la fase moderna e contemporanea della periodizzazione storica con presenza notevole della cultura barocca (chiese e palazzi) e eclettica (architettura per servizi e stagionale).

Per la definizione del paesaggio è importante l'agglomerazione concentrata delle case e la presenza degli ambiti privati falciabili attorno ai nuclei minori (da lasciare liberi da edificato ai fini paesaggistico ambientali).

Nelle quote alte appare diffusamente sia l'alpeggio permanente, sia quello stagionale, per pastori e per contadini, con differenti connotati tipologici e funzionali nell'architettura e nell'intorno. Soprattutto sul versante solivo in sinistra della Dora Riparia è diffusa la presenza anche di nuclei e villaggi alpini.

La zona si caratterizza per la prevalenza della cultura della pietra liscia o poco lavorata; la sua connotazione e struttura ambientale va messa a confronto costantemente con le analoghe culture alpine e con il problema della trasmissione trasversale di tecniche costruttive e linguistiche (tipici i campanili dell'Alta Valle), dovuti anche alla antica acculturazione del territorio (Delfinato).

Alla cultura del legno e della pietra non lavorata si affianca diffusamente la presenza dell'intonaco nell'architettura civile dei centri storici e nell'architettura religiosa.

8.3 Il piano provinciale delle attività estrattive (PAEP)

Il Piano provinciale delle attività estrattive (PAEP) del 2006 è tuttora vigente e costituisce il riferimento per la nuova fase di progettazione. Segue una trattazione di sintesi di tale

strumento, adottato dal Consiglio Provinciale con deliberazione n. 198-332467 del 22/05/2007, di grande rilevanza nella logica delle varianti di progetto introdotte.

Il Piano delle attività estrattive rappresenta da un lato uno strumento di attuazione del PTC2 e dall'altro un'articolazione su base provinciale del DPAE della Regione Piemonte, illustrato in precedenza.

I due obiettivi specifici perseguiti da questo piano sono:

- consentire la produzione di materiali estrattivi in misura corrispondente alla domanda per sostenere uno sviluppo da cui dipende il benessere e la qualità di vita dell'area;
- riuscire effettivamente a rendere tali esigenze produttive compatibili con la salvaguardia del territorio, dei fiumi, dell'ambiente, al quale le stesse attività potrebbero invece portare danni rilevanti.

La strategia del piano si colloca all'interno della generale linea di intervento che mira al recupero e alla salvaguardia ambientale, valorizzando progettualmente le sinergie localmente disponibili, nel massimo risparmio di risorse primarie preziose.

Il ruolo del piano di settore è quello di definire procedure e modalità di conoscenza e di attuazione tali da garantire l'ottimale conciliazione tra le esigenze di tutela del territorio e dell'ambiente con quelle socio-economiche della produzione, proprio in accordo col principio fondamentale dello sviluppo sostenibile.

Anche nell'ottica della sostenibilità la parte propositiva del piano ha prodotto due tipi di risultati:

- l'individuazione di aree potenzialmente idonee alla attività estrattiva;
- linee guida con cui orientare le elaborazioni, i progetti le scelte a scala comunale.

I criteri cui il piano si è ispirato nel vagliare le caratteristiche del territorio e dell'ambiente derivano dall'applicazione allo specifico piano di settore degli obiettivi del PTC, ovvero:

- risparmio di suolo agricolo di alto valore produttivo;
- salvaguardia delle "continuità verdi" e della varietà biologica vegetale e animale;
- tutela del paesaggio, dei beni culturale e delle identità locali;
- razionalizzazione della distribuzione di attività produttive e servizi;
- protezione delle risorse idriche contestualmente presenti;
- salvaguardia degli equilibri idrogeologici del territorio.

Inoltre sono state elaborate indicazioni generali sulle modalità di escavazione, di recupero delle aree di cava, di "valutazione paesistica" in modo da minimizzare l'area compromessa, da verificare le ricadute sul territorio e sull'ambiente e nello stesso tempo da ottimizzare la quantità di volume estratto, garantendo certezza di risposta alla futura domanda del mercato ma anche garanzie sul recupero delle aree ad attività terminata.

9. PIANIFICAZIONE LOCALE

Nel presente capitolo sono illustrati sinteticamente gli strumenti di pianificazione relativi ai comuni interessati dalle varianti di progetto, ossia i comuni di Chiomonte e Salbertrand. L'elenco di tali comuni interessati dai nuovi cantieri e i corrispondenti Piani Regolatori Generali vigenti è riportato nella successiva tabella.

COMUNE	Data approvazione PRGC
Chiomonte	<ul style="list-style-type: none"> • PRGC approv. 11/6/87 con DGR 144/13806 • Var. PRGC approv. 1996 - D.C. n.16 del 22/03/96 • Var. PRGC approv. 1999 - D.C. n.18 del 2/03/98 • Var. semplificata D.C. n.11 del 12/03/04 • Var. PRG D.C. n.12/06 del 10/06/06 • Variante strutturale di adeguamento al PAI - Approvato con DGR n.22-6822 del 10.09.2007
Giaglione	<ul style="list-style-type: none"> • Variante strutturale di adeguamento al PAI - Approvato Consiglio Comunale il 31 marzo 2015
Salbertrand	<ul style="list-style-type: none"> • PRG approv. 1980 - D.C. n. 396 del 10/11/78 • PRG Intercomunale - DGR 13.10.87 • Var. PRGI - DGR 09.05.1994

Tabella 3 – Comuni interessati dalle varianti di cantiere

Si riporta di seguito un riassunto delle aree interessate dal Progetto Definitivo di Variante:

Area di cantiere dell'imbocco de La Maddalena ovest [Comune di Chiomonte]

L'area è localizzata nel comune di Chiomonte, a nord della SS24 del Monginevro, al di sotto del viadotto Clarea dell'autostrada A32, dove si trovano gli imbocchi del cunicolo esplorativo e di imbocco della Maddalena e il relativo cantiere. Dalla mosaicatura del PRG, le aree sono classificate come di seguito:

- “Fascia di rispetto autostradale”;
- “Agricole indifferenziate”.

Area di cantiere dell'imbocco de La Maddalena ad est del Clarea [Comune di Giaglione]


Sempre dalla mosaicatura dei PRG, la nuova area di cantiere che sarà destinata allo stoccaggio provvisorio degli inerti provenienti dallo scavo delle due gallerie suddette, è classificata come di seguito:


- “Area di protezione archeologica della Maddalena”;
- “Fascia di rispetto autostradale”;
- “Agricole indifferenziate”.


LEGENDA/LÉGENDE

MOSAICO DEI PIANI REGOLATORI COMUNALI / INSTRUMENTS URBANISTIQUES


INSEDIAMENTO STORICO - TERRITOIRE HISTORIQUE


 Tessuto caratterizzato storicamente - Tissu caractérisé historiquement

 Espansione - Expansion


 Consolidato, Completamento - Cosolidé, En terminaison

AREE PRODUTTIVE - ZONES PRODUCTIVES


 Consolidato, Completamento - Cosolidé, En terminaison

 Espansione - Expansion

AREE DI TRASFORMAZIONE/RIVALUTAZIONE/MISTE - ZONES DE TRANSFORMATION/REQUALIFICATION/MIXTES


 Consolidato, Completamento - Cosolidé, En terminaison


AREE PER LE ATTREZZATURE RICETTIVE - ZONES POUR LES EQUIPEMENTS RECEPTEURS

 Di espansione - D'expansion


 Altro - Autre

AREE AGRICOLE - ZONES AGRICOLES


 Agricole indifferenziate - Agricoles indifférenciées

 Di pregio ambientale - D'intérêt environnemental


AREE INEDIFICABILI - ZONE INTERDITES POUR CONSTRUIRE

 Area di protezione archeologica della Maddalena - Zone de protection archéologique de Maddalena

AREE DI INTERESSE COMUNE - DOMAINES D'INTERET COMMUN


 Fascia di rispetto autostradale - Zone tampon de l'autoroute

SERVIZI, AREE ATTREZZATE A SERVIZI - SERVICES, ZONES EQUIPEES POUR SERVICES


 Spazi a verde pubblico e parcheggi - Espaces verts publiques et parking


 Altro - Autre


AREE A SERVIZI PUBBLICI ED A SERVIZI ASSOGETTATI ALL'USO PUBBLICO - ZONES DE SERVICES PUBLICS ET ASSUGETIS A L'UTILISATION PUBLIQUE

 Servizi tecnologici - Services technologiques

 Museo archeologico - Musée archéologique

 Autostrade - Autoroutes

 Ferrovie - Chemins de fer

 Corpi idrici superficiali - Cours d'eau superficiel


 Confini comunali - Limites municipales

Figura 11 – Legenda

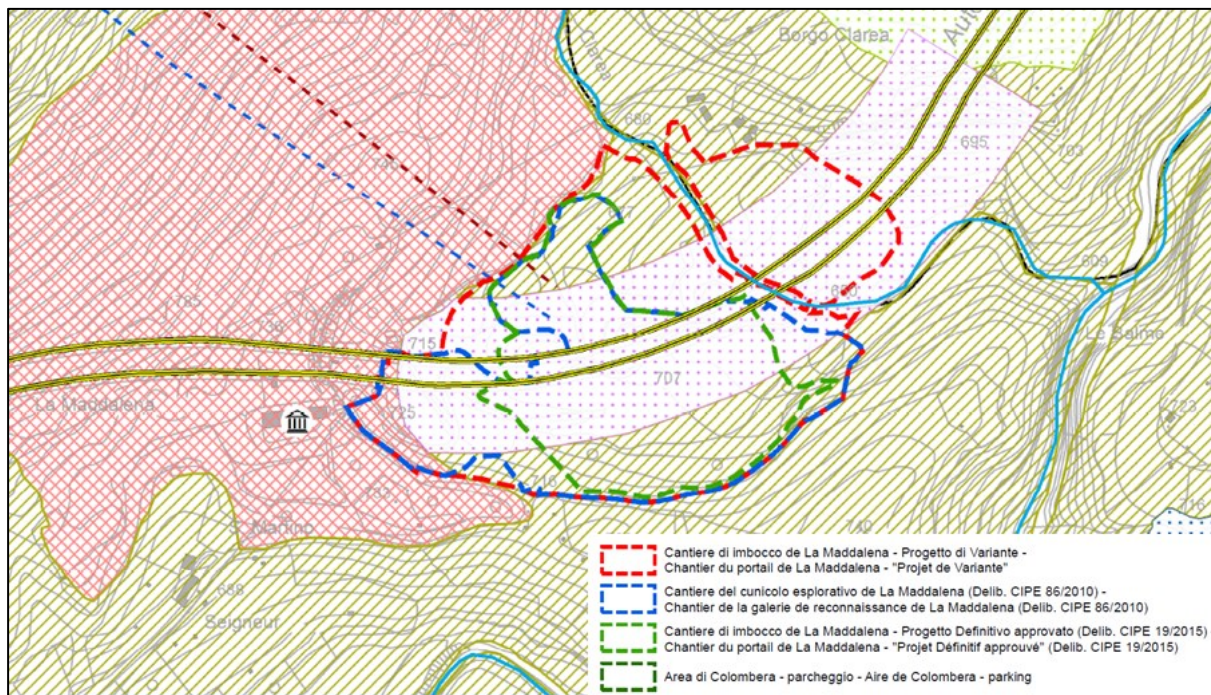


Figura 12 - Area della Maddalena: zonizzazione (estratto PRV_TS3_C3C_0080: Carta degli strumenti urbanistici - Zone Maddalena [est, ovest] e Colombera)

Lo stralcio mostra in maniera inequivocabile le aree già interessate e dunque autorizzate all'interno della procedura del Progetto definitivo [Delibera CIPE 19/2015 - perimetro verde], rispetto alle aree soggette a nuova autorizzazione [Progetto di Variante – perimetro rosso].

Area di Colombera - parcheggio [comune di Chiomonte]

Sempre dalla mosaicatura dei PRG, l'area di Colombera, accanto all'area dov'è sorto l'eliporto, sarà destinata a parcheggio per le maestranze che si recheranno al cantiere di imbocco Maddalena, è classificata come “servizi, aree attrezzate a servizi”.



Figura 13 – Area di Colombera-parcheggio: zonizzazione (estratto PRV_TS3_C3C_0080: Carta degli strumenti urbanistici - Zone Maddalena e Colombera)

Area industriale di Salbertrand [comune di Salbertrand]

Il PRG di Salbertrand e successive varianti è stato approvato con D.G.R. n. 60-1163 del 05/11/1985. In seguito, con Deliberazione della Giunta Regionale 27 luglio 2015, n. 36-1917 L.R. n. 56/77 e successive modificazioni il Comune ha approvato la Variante n.03 al Piano Regolatore Generale Comunale vigente con controdeduzioni per soddisfare l'obbligo di adeguamento al PAI.

Dal punto di vista della zonizzazione urbanistica, in base al PRGC vigente del Comune di Salbertrand (Tav. P2a/1), i siti oggetto di intervento ricadono nelle zone classificate come di seguito descritte:

Zonizzazione:

- aap2: Art. 42 – Aree agricole produttive;
- aap4: Art. 44 – Aree agricole improduttive;
- apFa: Art. 41 - Area da attrezzare per attività industriali ed artigianali;
- apFb: Art. 36 - Aree per impianti ferroviari;
- apE1: Art. 39 – Ambito di escavazione e deposito in area estrattiva e per il recupero e trattamento rifiuti;
- aas4: Art. 24 - Area ad usi sociali e pubblici e/o da convenzionare con terzi proponenti: protezione civile, servizi sovra-comunali – Aree da verificare se verranno effettivamente utilizzate;
- it: Art. 51 - Impianti tecnologici.

In riferimento al quadro normativo vigente in materia di tutela dei beni culturali e paesaggistici, si è operata una specifica verifica finalizzata a valutare l'eventuale interferenza del progetto con ambiti territoriali soggetti a vincolo paesaggistico e/o monumentale di cui al D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 “Codice dei beni culturali e del paesaggio”.

Riguardo le fasce di rispetto, da PRGC dei Comuni di Chiomonte e Salbertrand:

- fascia di rispetto fiume Dora Riparia;
- fascia di rispetto torrente Clarea;
- fascia di rispetto viabilità stradale;
- fascia di rispetto autostrada;
- fascia di rispetto ferrovia;

I vincoli d'uso per le fasce di rispetto sono quelli imposti dalla L.R. 56/1977, Artt. 27 e 29.

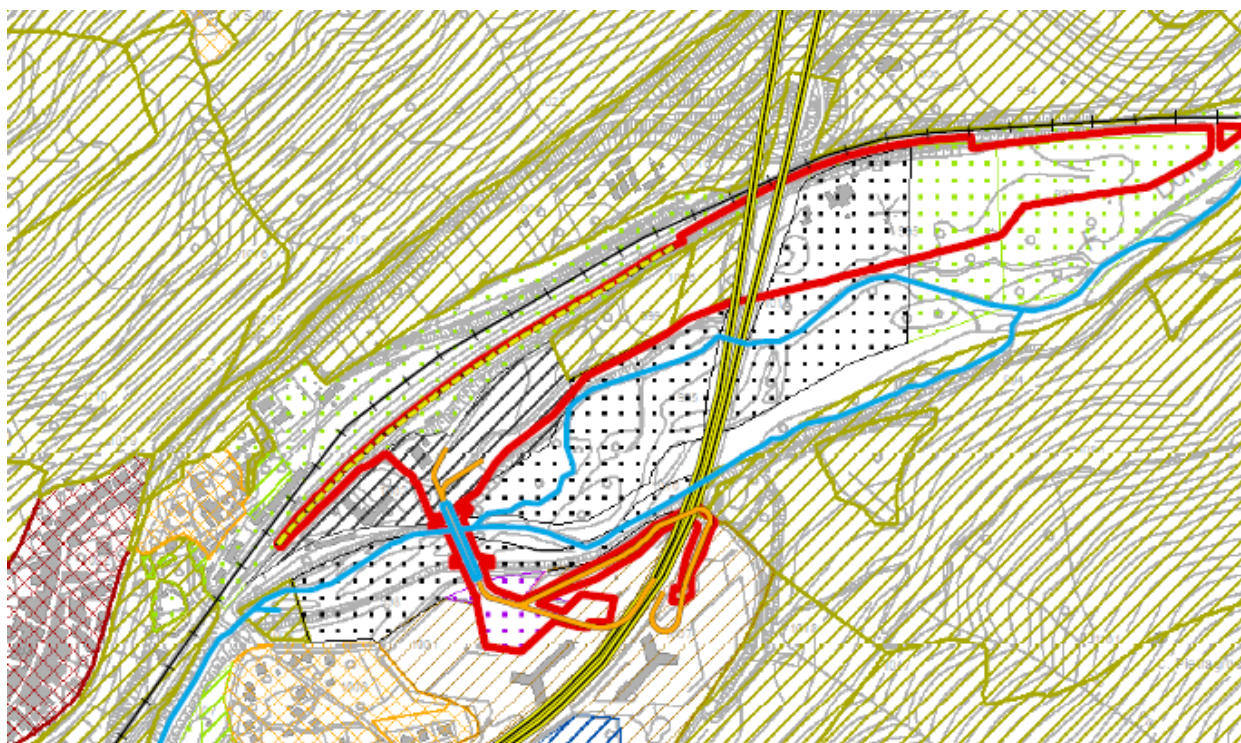


Figura 14 – Area industriale di Salbertrand (estratto PRV_TS3_C3C_7195: Carta degli strumenti urbanistici - Salbertrand)

9.1 Quadro di sintesi

Segue una tabella di sintesi delle principali destinazioni urbanistiche del territorio sul quale andrà ad insediarsi l'opera, dalla quale non emergono sostanziali criticità.

COMUNE	Destinazione d'uso
Chiomonte	<ul style="list-style-type: none"> • “Fascia di rispetto autostradale”; • “Agricole indifferenziate”; • “Area di protezione archeologica della Maddalena”;
Giaglione	<ul style="list-style-type: none"> • “Fascia di rispetto autostradale”; • “Agricole indifferenziate”;
Salbertrand	<ul style="list-style-type: none"> • “Produttive”; • “Produttive di espansione”; • “Agricole indifferenziate”; • “Servizi, aree attrezzate a servizi”.

Tabella 4 – Comuni interessati dalla variante di cantiere tali da configurare una variazione significativa di potenziali impatti rispetto al progetto definitivo approvato

10.VINCOLISTICA DEL TERRITORIO INTERESSATO DALLE VARIANTI DI PROGETTO

10.1 Principali vincoli di tutela

Le aree interessate dal presente progetto della NLTL rientrano nel territorio alpino, caratterizzato dai propri ambienti ad elevato grado di naturalità ed elementi di pregio storico-paesaggistico. In particolare, le analisi territoriali hanno permesso di individuare e cartografare i macro-vincoli territoriali/ambientali che interessano la nuova area di studio coinvolta dalla realizzazione delle varianti che caratterizzano il progetto definitivo.

Nello specifico sono state identificate:

- Aree soggette a vincoli naturalistici e in particolare: (i) Siti di Interesse Comunitario (SIC) e di Protezione Speciale (ZPS), individuati in conformità alle Direttiva “Habitat” 92/43/CEE recepita in Italia con il DPR 357/97, modificata e integrata dal DPR 120/2003 e dalla Direttiva “Uccelli” 2009/147/CE (“Uccelli”); (ii) Riserve Naturali istituite dalla Regione Piemonte. Si sottolinea la LR 19/2009 “Testo Unico sulla tutela delle aree naturali e della biodiversità”;
- Aree soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267 del 30/12/1923 e L.R. 45/89 e del Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico del bacino del fiume Po;
- Aree sottoposte a vincolo paesaggistico-ambientale ai sensi degli Artt. 136 e 142 del D.Lgs. 42/2004 (ex L. 431/1985);
- Siti soggetti a vincoli archeologici ai sensi dell’Art. 5 l. 364/1909 e del D.M. del 8/3/1988 e D.M. 4/1/1988 (ex L. 1089/1939).

In tabella è sintetizzata la presenza di vincoli insistenti sulle aree di cantiere oggetto di variante.

Tipologia di vincolo	Cantieri e siti di conferimento finale
Vincoli naturalistici	L’area industriale di Salbertrand sorgerà in prossimità del SIC IT1110010 "Gran Bosco di Salbertrand" Il cantiere dell’imbocco de la Maddalena ad est del Clarea e l’area di Colombera – parcheggio non interferiscono con vincoli naturalistici.
Vincolo idrogeologico	Il cantiere dell’imbocco de la Maddalena ad est del Clarea: l’intera superficie di cantiere si trova in un’area sottoposta a vincolo idrogeologico. Area di Colombera - parcheggio: l’intera superficie si trova in un’area sottoposta a vincolo idrogeologico. Ricade all’interno della fascia A del PAI L’area industriale di Salbertrand: l’area ricade all’interno della fascia B del PAI
Vincoli paesaggistici	Il cantiere d’imbocco de La Maddalena intercetta la fascia di rispetto dei corsi d’acqua, ai sensi del D. Lgs. 42/2004 art. 142, comma 1 [Torrente Clarea]. Intercetta i territori ricoperti da boschi, ai sensi del D. Lgs. 42/2004 art. 42, comma 1. L’area di Colombera – parcheggio intercetta la fascia di rispetto dei corsi d’acqua, ai sensi del D. Lgs. 42/2004 art. 142, comma 1 [Fiume Dora Riparia]. Intercetta la fascia di rispetto dei corsi d’acqua, ai sensi del D. Lgs. 42/2004 art. 142, comma 1 [Fiume Dora Riparia]. Intercetta i territori ricoperti da boschi, ai sensi del D. Lgs. 42/2004 art. 42, comma 1.
Vincolo archeologico	Nessuna area di cantiere ricade in area sottoposta a vincolo archeologico. Il cantiere dell’imbocco de la Maddalena ad est del Clarea sorgerà nei pressi del sito archeologico della Maddalena.

Tabella 5 – Sintesi dei vincoli presenti

10.1.1 *Sistema dei vincoli archeologici e paesistico-ambientali*

L'individuazione degli ambiti vincolati interessati dalle opere di progetto è stata effettuata attraverso il confronto tra il tracciato di progetto e la Carta di sintesi dei vincoli paesaggistici e archeologici (vedi carte PRF_C3C_TS3_0080:Carta dei vincoli paesaggistici e archeologici - Zone Maddalena e Colombera, PRF_C3C_TS3_0081:Carta dei vincoli paesaggistici e archeologici - Zone Susa e Bussoleno e PRF_C3C_TS3_7185:Carta dei vincoli paesaggistici e archeologici - Zona Salbertrand), in seguito alla quale è stata redatta una Tabella di sintesi delle interferenze con il sistema vincolistico gravante sull'area di studio. In particolare, per l'individuazione delle aree sottoposte a vincolo paesaggistico, sono stati utilizzati gli strati informativi derivanti dal Piano Paesaggistico Regionale (PPR).

In seguito all'analisi effettuata, è stata redatta una specifica Relazione paesaggistica (vedi la Relazione paesaggistica e relativa cartografia) ai sensi dell'art. 146, c. 3 del D. Lgs. 42/04 e s.m.i., come definito al DPCM 12/12/2005, che prevede la verifica della compatibilità fra interesse paesaggistico tutelato e intervento progettato.

In generale l'area di studio, così come definita, è gravata, in maniera diffusa, dai vincoli di seguito elencati:

- Aree sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. 42/2004:
- Artt. 10/13 - Beni culturali oggetto di specifiche disposizioni di tutela. Nel dettaglio:
 - o Sito della Maddalena (Chiomonte)
- Art. 136 - Art. 136. Immobili ed aree di notevole interesse pubblico, lettere:
 - c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici;
 - d) le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze. Nel dettaglio:
 - o Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona nei Comuni di Exilles e Salbertrand;
 - o Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona in località Ramat sita nel Comune di Chiomonte.
- Art. 142 - Aree tutelate per legge, lettere:
 - c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna. Nel dettaglio:
 - o Fascia fluviale della Dora Riparia e suoi affluenti.
 - f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi; Nello specifico, è stata individuata la seguente area:
 - o Salbertrand – Parco Regionale del Gran Bosco (LL.RR. 51, 20.05.80 / 29, 01.03.95);
- Art. 157 comma 1 - Beni paesaggistici di notevole interesse pubblico
- f) i provvedimenti di riconoscimento delle zone di interesse archeologico emessi ai sensi del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490;

- fbis) i provvedimenti emanati ai sensi dell'articolo 1-ter del decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1985, n. 431. Nello specifico, sono state individuate le seguenti aree:
 - o Chiomonte - Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona in località Ramat (ex D.M. 1.08.1985);

Nella **Tabella 6** di seguito riportata si sintetizzano le interferenze delle **aree di nuova occupazione del PRV**:

Aree	Interferenze tipologie di opere all'aperto in fase di cantiere e di esercizio
1_ Maddalena	Intercetta la fascia di rispetto dei corsi d'acqua, ai sensi del D. Lgs. 42/2004 art. 142, comma 1 [Torrente Clarea]. Intercetta i territori ricoperti da boschi, ai sensi del D. Lgs. 42/2004 art. 42, comma 1.
2_ Colombera	L'area di Colombera – parcheggio intercetta la fascia di rispetto dei corsi d'acqua, ai sensi del D. Lgs. 42/2004 art. 142, comma 1 [Fiume Dora Riparia].
3_ Salbertrand	Intercetta la fascia di rispetto dei corsi d'acqua, ai sensi del D. Lgs. 42/2004 art. 142, comma 1 [Fiume Dora Riparia]. Intercetta i territori ricoperti da boschi, ai sensi del D. Lgs. 42/2004 art. 42, comma 1.

Tabella 6 – Sintesi delle interferenze con il sistema vincolistico

Si riportano di seguito gli stralci delle aree suddette, sottoposte a vincolo.

**VINCOLI PAESAGGISTICI E ARCHEOLOGICI (Piano Paesaggistico Regione Piemonte adottato con D.G.R. n. 20-1442 del 18 maggio 2015) /
LIMITES PAYSAGISTIQUES ET ARCHEOLOGIQUES Plan de Paysage de Regione Piemonte adopté avec D.G.R. n. 20-1442 du 18 mai 2015)**



FASCE DI RISPETTO CORSI D'ACQUA, ai sensi del D.Lgs. 42/2004 art. 142, comma 1 lett. c - ZONES DE RESPECT DES COURS D'EAU



AREE VINCOLATE (EX GALASSINI) ai sensi dell'art. 157 D.Lgs. 42/04 (ex D.M. 1/8/85) - ZONE DE RESTRICTIONS (EX GALASSINI)



AREE A VINCOLO ARCHEOLOGICO SEGNALATE DA SOPRINTENDENZA, ai sensi del D.Lgs. 42/2004 art. 142, comma 1 lett. m - ZONES A RESTRICTIONS ARCHEOLOGIQUES SIGNALEES PAR SURINTENDENCE



TERRITORI RICOPERTI DA BOSCHI, ai sensi del D.Lgs. 42/2004 art. 142, comma 1 lett. g - ZONES BOISEES

Figura 15 – Legenda

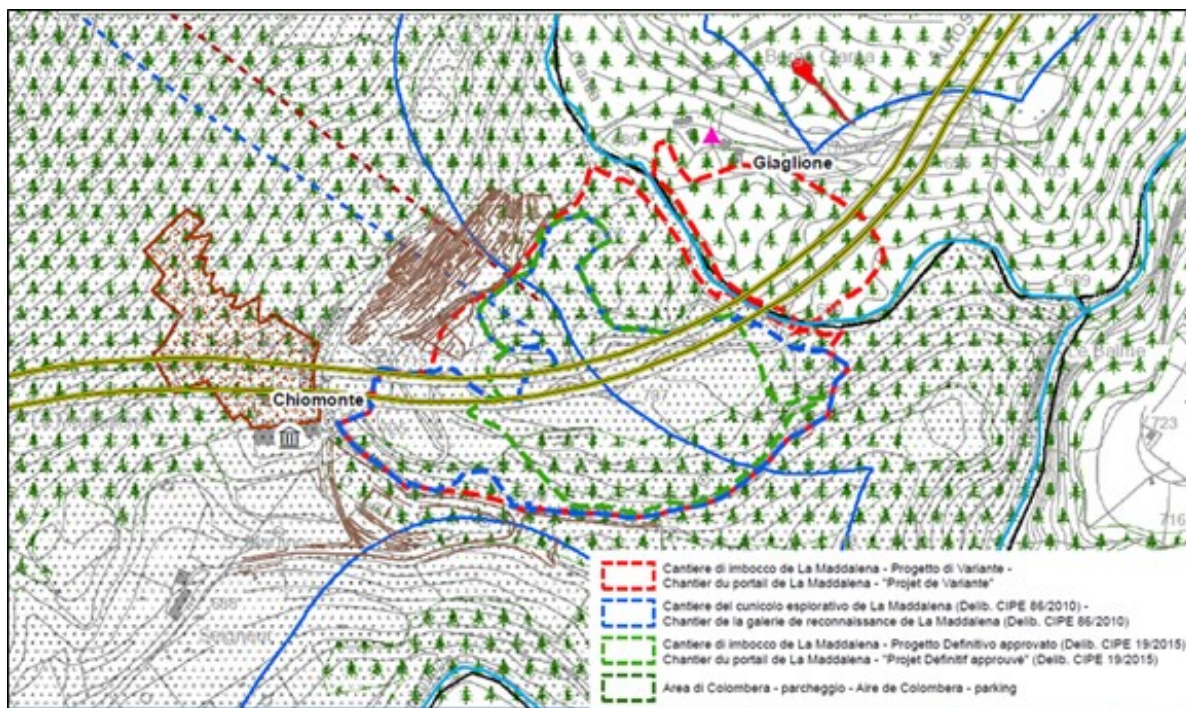


Figura 16 – Area della Maddalena: zone vincolate (estratto PRV_TS3_C3C_0080: Carta dei vincoli paesaggistici e archeologici - zone Maddalena e Colombera)

Lo stralcio mostra in maniera inequivocabile le aree già interessate e dunque autorizzate all'interno della procedura del Progetto definitivo [Delibera CIPE 19/2015 - perimetro verde], rispetto alle aree soggette a nuova autorizzazione [Progetto di Variante – perimetro rosso].



Figura 17 – Area di Colombera - parcheggio: vincoli paesaggistici (estratto PRV_TS3_C3C_0080: Carta dei vincoli paesaggistici e archeologici - zone Maddalena e Colombera)

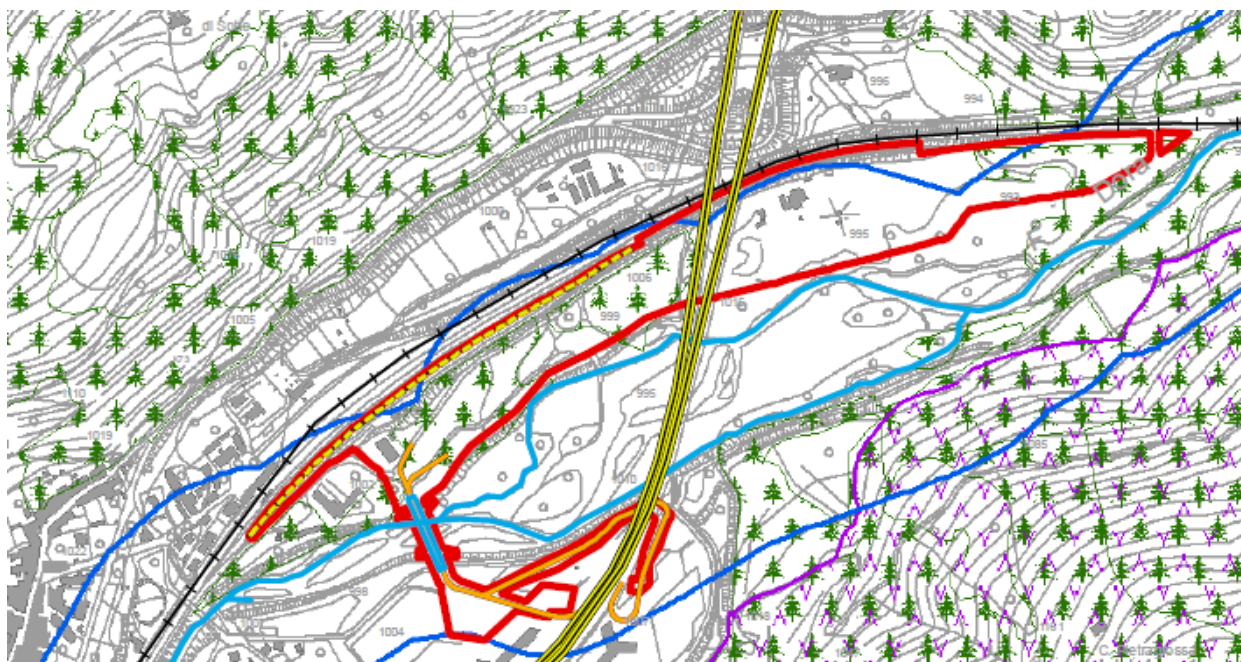


Figura 18 – Area industriale di Salbertrand (estratto PRV_TS3_C3C_7185: Carta dei vincoli paesaggistici e archeologici - Salbertrand)

10.2 Archeologia

Riguardo la verifica delle aree sottoposte a vincolo archeologico, si rimanda agli elaborati tecnici di riferimento di seguito elencati:

- PRV_TS3_C3C_7555: Relazione archeologica;
- PRV_TS3_C3C_0042: Carta dei siti Maddalena;
- PRV_TS3_C3C_0044: Carta dei rinvenimenti Maddalena;
- PRV_TS3_C3C_0046: Carta del rischio arch Maddalena;
- PRV_TS3_C3C_7560: Carta dei siti Salbertrand;
- PRV_TS3_C3C_7561: Carta dei rinvenimenti Salbertrand;
- PRV_TS3_C3C_7562: Carta del rischio arch Salbertrand;
- PRV_TS3_C3C_7550: Piano delle indagini;
- PRV_TS3_C3C_7551: Ubicazione delle indagini archeologiche complementari – Area Maddalena.

Va messo in evidenza che all'interno della Relazione Archeologica (PRV_TSE_C3C_7555_Relazione archeologica, Cap. 6) si legge chiaramente:

“Nei territori comunali di Venaus e Salbertrand non ci sono aree sottoposte a vincolo archeologico.

Nessuna area di progetto rientra nelle aree sottoposte a vincolo archeologico.”

11. Conclusioni

In generale, rispetto al quadro programmatico di area vasta ed alla pianificazione locale, le modifiche introdotte rispettano la medesima coerenza riscontrata nell'ambito del Progetto Definitivo Approvato che dunque resta valido ed al quale si rimanda.

Riguardo l'aspetto vincolistico, proprio in virtù del fatto che, come si è riscontrato in questo documento, le aree di cantiere in variante, così come descritte, presentano alcune interferenze con i vincoli suddetti, nell'ambito della presente fase di progettazione sono stati appositamente predisposti i seguenti documenti:

- **Relazione paesaggistica** ai sensi del DPCM 12 dicembre 2005 (doc. PRV_C3C_TS3_7590: Relazione generale delle aree oggetto di variante e relativi Allegati), alla quale si rimanda per eventuali approfondimenti;
- **Relazione di incidenza** per il SIC IT1110010 "Gran Bosco di Salbertrand", in prossimità dell'area industriale di Salbertrand.