



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI
E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE II – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

**OGGETTO: [ID VIP 4591] A32 Torino Bardonecchia - Viadotto Perilleux.
Sostituzione impalcato carreggiata di discesa e interventi di
adeguamento sismico e rinforzo strutturale carreggiata di salita.
Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006.
Nota Tecnica**

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. 3965 del 05/04/2019, acquisita al prot. DVA-9132 del 09/04/2019, la Società SITAF S.p.a. ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per le opere "Sostituzione impalcato carreggiata di discesa e interventi di adeguamento sismico e rinforzo strutturale carreggiata di salita. Autostrada A32 – Viadotto Perilleux", che comprendono interventi di adeguamento sismico, con la sostituzione dell'impalcato della carreggiata di discesa, e interventi di adeguamento sismico e di adeguamento della durabilità delle superfici di calcestruzzo alle nuove norme per la carreggiata di salita, senza modifiche significative rispetto allo stato attuale.

Gli interventi interessano il viadotto di attraversamento del Rio Perilleux, dell'autostrada A32 Torino Bardonecchia. Il viadotto è localizzato al km 69+250 dell'autostrada A32 Torino-Bardonecchia, nel territorio comunale di Oulx e, in minima parte, in Comune di Bardonecchia (TO). L'abitato più prossimo alle aree di intervento è quello di Royeres.

A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104", corredata degli elaborati grafici di cui al punto "10.Allegati della Lista di Controllo".

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, finalità della soluzione progettuale presentata è il miglioramento delle condizioni di sicurezza del viadotto Perilleux dell'autostrada A32, sia con interventi di adeguamento sismico in linea con la vigente normativa sia con interventi di adeguamento della durabilità delle superfici di calcestruzzo alle nuove norme in merito.

L'intervento si configura come "adeguamento tecnico" di un'opera esistente appartenente alla tipologia elencata nell'Allegato II alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006, punto 18: "Modifica o estensione di progetti (rif. 10 – autostrade e strade extraurbane principali)".

ID Utente: 6887
ID Documento: DVA-D2-OCL-6887_2019-0133
Data stesura: 29/04/2019

✓ Resp. Sez.: DiGianfrancesco C.
Ufficio: DVA-D2-OCL
Data: 10/05/2019

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-57225903 - Fax 06-57225994 e-mail: dva-2@minambiente.it
e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it



Figura 1: Inquadramento su ortofoto degli interventi: in rosso impalcato di valle, in grigio impalcato di monte (Fonte: Lista di controllo)

Analisi e valutazioni

Il viadotto di attraversamento del rio Perilleux, per il quale è previsto l'adeguamento sismico e funzionale, ha una lunghezza complessiva di 169 m, ed è composto da 8 campate in cemento armato, ciascuna di 21 m di luce, e con 2 impalcati separati, di larghezza 11,05 m per ciascuna carreggiata. Lo schema statico è un graticcio di 9 travi affiancate isostatiche per la discesa e di 3 travi affiancate isostatiche per la salita.

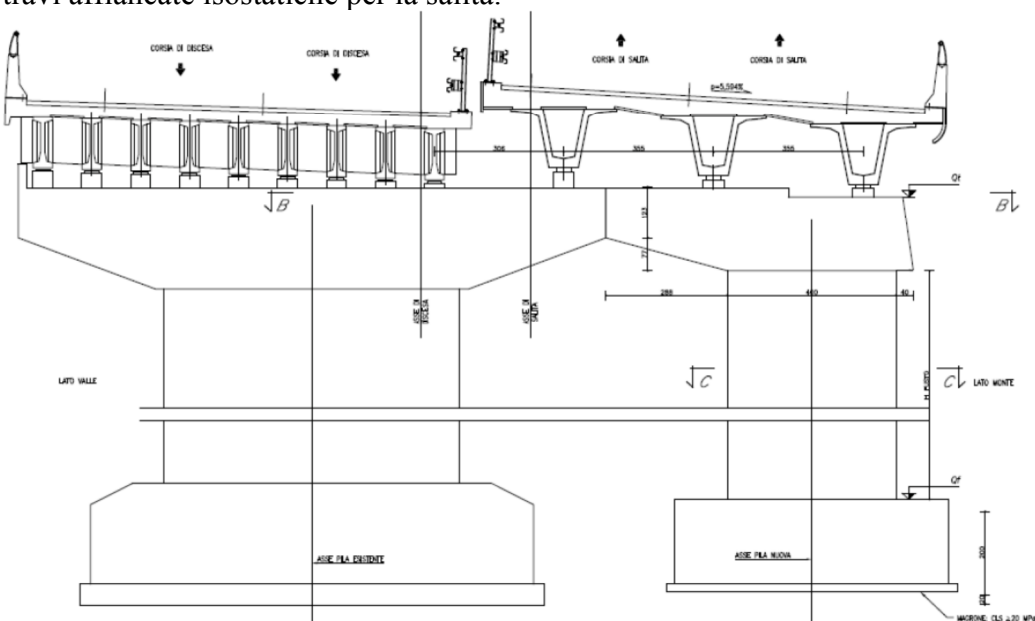


Figura 2: Sezione trasversale in asse (pile) (Fonte: Lista di controllo)

Le pile, realizzate in cemento armato, hanno altezze variabili da 1,70 m a 7,00 m per la salita e da 3,18 a 8,48 m per la discesa.

Nell'impalcato di discesa le fondazioni sono costituite da plinti rettangolari di altezza pari a 2,20 m per le pile 1, 2 e 3 (da monte) e pari a 2,40 m per le pile 4, 5, 6 e 7.

Nell'impalcato di salita, le fondazioni sono costituite da plinti rettangolari di dimensioni in pianta 5,00 m per 6,50 m ed altezza pari a 2,00 m per tutte le pile.

Gli interventi di adeguamento sismico prevedono:

- ✓ Per l'impalcato di salita: sostituzione dell'attuale sistema di appoggi tra impalcato e sottostruttura con sistema di isolamento con appoggi a scorrimento a doppia superficie curva;
- ✓ Per l'impalcato di discesa: sostituzione dell'impalcato con sistema di appoggi con isolatori.

Gli altri interventi previsti per l'impalcato di salita hanno per oggetto l'adeguamento della durabilità dei materiali rispetto a quanto previsto dalla UNI-EN 206-1 e dalla UNI-EN 11104

Per il viadotto di salita, l'adeguamento sismico comporterà il rispetto delle verifiche strutturali con gli standard previsti dalle vigenti normative. Le verifiche riguarderanno l'impalcato, le pile, le spalle e le fondazioni. Nella Lista di controllo, il proponente riporta che, secondo i calcoli strutturali, il viadotto, grazie al sistema di isolamento adottato, non necessita di rinforzi strutturali, sia dell'impalcato che delle sottostrutture. Il proponente riporta, inoltre, che lungo il tracciato in progetto è prevista l'installazione di barriere di sicurezza di differente tipologia in funzione dei diversi tratti di corpo stradale da proteggere.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, gli interventi di adeguamento interessano il viadotto autostradale pertanto è interessata in fase di cantiere la fascia di rispetto stradale. Il progetto non prevede nuove opere al di fuori del sedime attuale dell'autostrada.

Con riferimento alle fasi di **cantiere**, nella Lista di controllo il proponente riporta che le attività di cantiere saranno svolte sfruttando la fascia laterale dell'infrastruttura, già libera da vegetazione di alto fusto; l'area di cantiere operativo verrà localizzata nella fascia di rispetto della carreggiata di discesa.



Figura 3: Dettaglio del viadotto oggetto di adeguamento, con visibile la fascia libera da vegetazione che verrà usata in fase di cantiere (Fonte: Lista di controllo)

Per l'accesso alle aree di cantiere sarà utilizzata la pista preesistente.



Figura 4: Viabilità di accesso al cantiere operativo (Fonte: Lista di controllo)

Secondo il cronoprogramma riportato nella Lista di controllo, le lavorazioni avranno una durata complessiva di 413 giorni naturali e consecutivi.

Con riferimento a “Zone montuose e forestali”, e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che gli interventi non interferiscono direttamente con zone montuose sopra i 1600 m. Con riferimento alle aree forestali, nella Lista di controllo il proponente riporta che non vi saranno ulteriori interferenze con le aree boscate sottostanti.

Con riferimento a “Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)” e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che gli interventi di adeguamento in progetto non interessano aree appartenenti alla Rete Natura 2000.

Con riferimento alle “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che gli interventi interessano per una minima parte, il Comune di Bardonecchia, il cui territorio è sottoposto interamente a vincolo paesaggistico ai sensi dell’art. 136, comma 1, lett. d del D. Lgs 42/2004 e s.m.i. “bellezze panoramiche”. Nelle immediate vicinanze dell’intervento non sono presenti beni architettonici con decreto di vincolo.

Con riferimento alle “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o

vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che gli interventi ricadono in aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923).

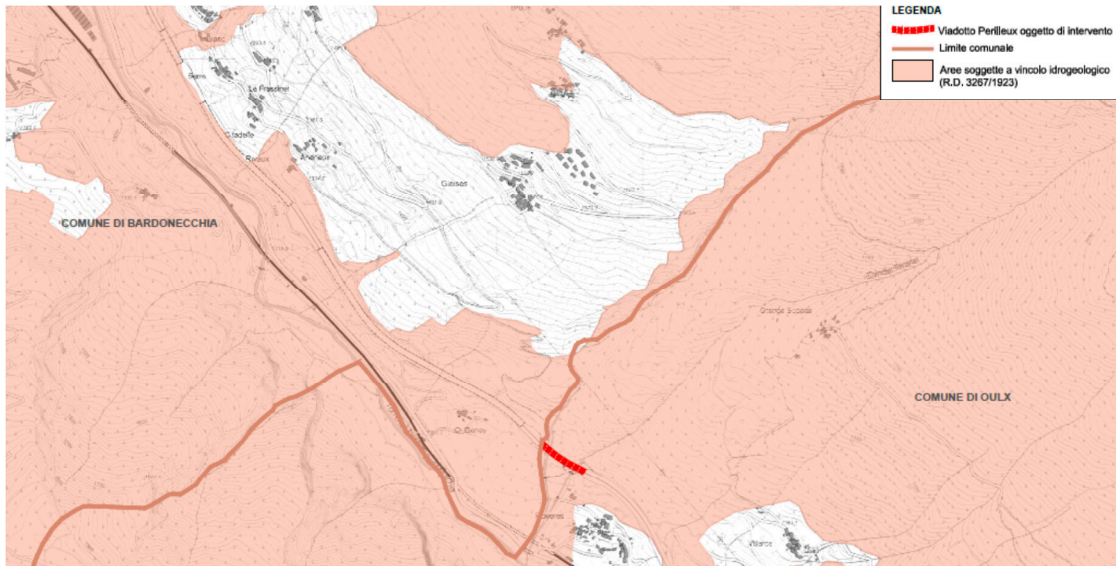


Figura 5: Tavola del vincolo idrogeologico (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che lungo la testata del rio Perilleux sono presenti numerosi fenomeni di dissesto, con potenziale mobilitazione di ingenti quantità di materiale detritico, in caso di intense precipitazioni meteoriche. In particolare, lungo la testata del bacino, il PAI ha cartografato una frana attiva. Nel progetto IFFI (inventario dei fenomeni franosi) sono state cartografate sei tipologie di dissesto lungo la testata del bacino del Perilleux. Il PAI segnala la presenza di una valanga lungo l’alveo del rio Perilleux a monte del viadotto in esame. Secondo la carta degli scenari di pericolosità del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni PGRA 2015 il viadotto oggetto di intervento ricade in un’area di pericolosità poco frequente (M) – probabilità di alluvioni media (TR 100/200); all’interno di tale ambito il viadotto in esame viene individuato dalla carta del rischio del PGRA come elementi a rischio molto elevato. Il Piano di Assetto Idrogeologico non individua fasce per la Dora di Bardonecchia.

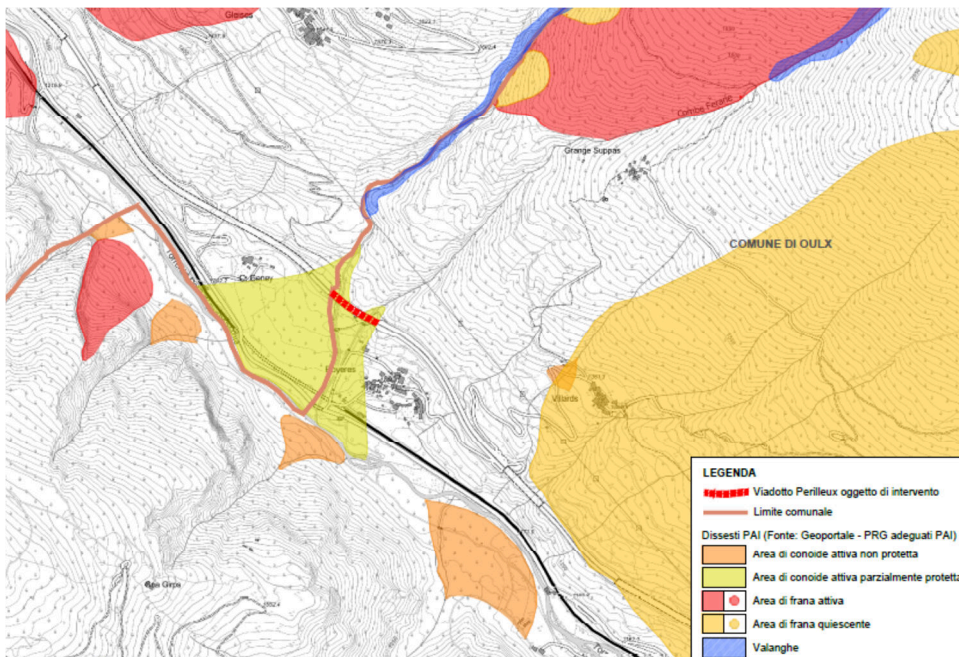


Figura 6: Tavola dei dissesti idrogeologici (PAI) (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

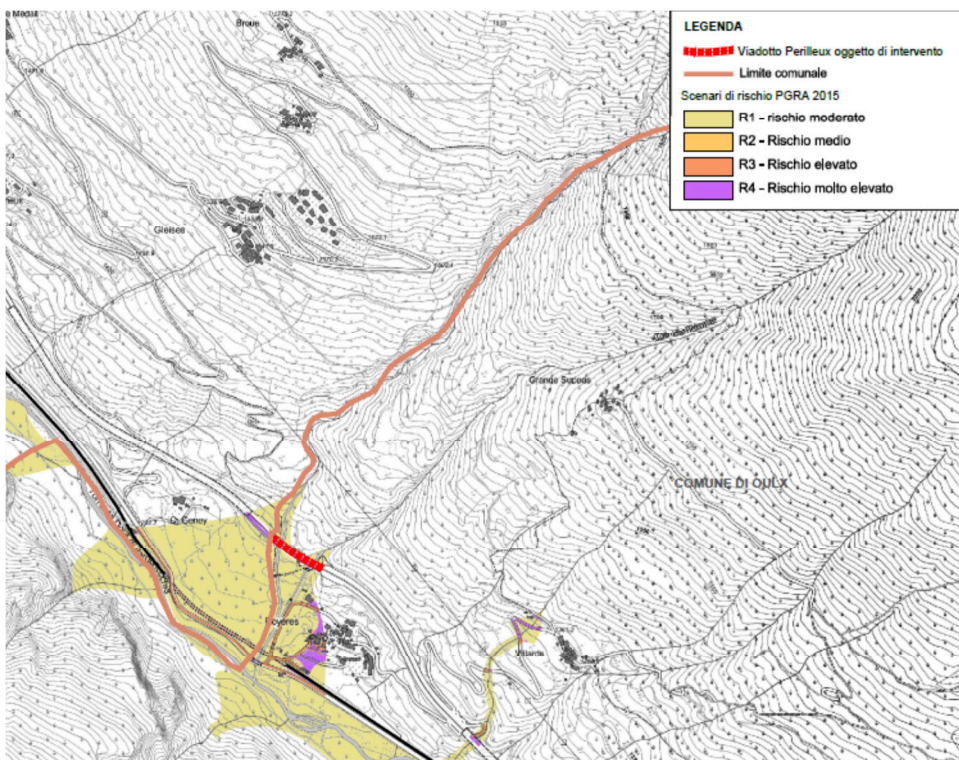


Figura 7: Tavola degli scenari di rischio secondo il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alla “Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”,

il proponente riporta che in base alla classificazione sismica della Regione Piemonte, di cui alla D.G.R. n. 4-3084 del 12/12/2011, i Comuni di Oulx e Bardonecchia sono localizzati in zona 3.

Conclusioni

Esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società proponente nella lista di controllo e nei relativi allegati, considerate le finalità di messa in sicurezza sotto il profilo sismico del viadotto e le caratteristiche dell'intervento proposto, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, si ritiene che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell'intervento proposto.

Pertanto, sulla base alle analisi e valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, è ragionevole sostenere che la proposta progettuale richiesta non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a VIA o VIA), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta, tra cui quella in materia idrogeologica di competenza dell'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po.

Il Dirigente

Arch. Gianluigi Nocco

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)