



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

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

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

Parere n. 3225 del 13 dicembre 2019

Progetto:	<p><i>Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006</i></p> <p><i>Rilocalizzazione dell'autoporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo (I lotto costruttivo)</i></p> <p><i>Progetto esecutivo</i></p> <p>IDVIP 4464</p>
Proponente:	Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS

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

VISTA la nota prot. DVA/1917 del 28/01/2019, acquisita al prot. CTVA/308 del 29/01/2019, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito Direzione) ha attivato presso la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) la procedura di Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006 per il "Progetto esecutivo Rilocalizzazione dell'autoporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo (I lotto costruttivo)" presentato dalla Società Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS (di seguito Proponente);

VISTI

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che "disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997";
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" e, in particolare, l'art. 216 "Disposizioni transitorie e di coordinamento", comma 27;
- il D.M. del 10 Agosto 2012 n. 161, che abroga interamente l'art. 186 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i (ai sensi dell'art. 49 del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività in tema di regolamentazione dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo", convertito in Legge n. 27 del 24/03/2012);
- il D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114";

VISTI

- il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

- il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli *“Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”*;

CONSIDERATO che il progetto “Nuova Linea Torino-Lyon” è incluso nella Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 *“Legge Obiettivo 1: Programma delle Infrastrutture Strategiche”* (P.I.S.) e s.m.i., tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale nell'ambito dei *“Corridori Ferroviari”*, riconfermato in seguito con la Delibera CIPE del 6 aprile 2006, n. 130/2006 recante *“Rivisitazione programma delle infrastrutture strategiche (Legge 443/2001)”*; l'opera è stata inoltre inclusa tra quelle previste dall'Intesa Generale Quadro sottoscritta l'11 aprile 2003 tra il Governo e la Regione Piemonte; il progetto è stato annualmente confermato nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (D.E.F.); con la Deliberazione 136 del 21 Dicembre 2012 il CIPE ha approvato l'aggiornamento del P.I.S. costituente il X Allegato Infrastrutture al D.E.F. e, nella seduta del 1° agosto 2014 ha espresso parere favorevole sull'XI Allegato Infrastrutture al D.E.F.;

CONSIDERATO che il Progetto Preliminare dell'opera è stato approvato, ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006, con prescrizioni e raccomandazioni, dal CIPE con la Delibera N. 57 del 3 agosto 2001, pubblicata sulla G.U.R.I. n. 272 del 22 novembre 2011 avente per oggetto *“Programma delle Infrastrutture Strategiche (Legge N. 443/2001). Nuovo Collegamento Internazionale Torino-Lione – Sezione Internazionale. Parte comune italo-francese – Tratta in territorio italiano - Approvazione del Progetto Preliminare”*;

CONSIDERATO che la prescrizione n. 1 della Delibera CIPE 57/2011, relativa al fasaggio, riporta che *“[...] stante le risultanze dello studio di fattibilità richiesto dalla Commissione Intergovernativa, circa la possibilità di realizzare per fasi funzionali successive la “parte comune” della Torino-Lione, sviluppare tale ipotesi in fase di Progetto Definitivo. Tutte le parti dell'opera che risulteranno variate rispetto alla configurazione completa del progetto preliminare sottoposto ad istruttoria, dovranno essere sottoposte a nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale [...]”*;

VISTA l'entrata in vigore in data 1 agosto 2014 della Legge dello Stato di ratifica del trattato internazionale tra Italia e Francia, già siglato il 30 gennaio 2012 tra il viceministro alle Infrastrutture Mario Ciaccia e il segretario di Stato ai Trasporti francese Thierry Mariani con cui viene ridefinito il percorso per realizzare il Tunnel di Base di 57 chilometri e le due stazioni internazionali di Susa e Saint- Jean-de-Maurienne, più le interconnessioni con le rispettive linee storiche;

PREMESSO che il collegamento della Nuova Linea Torino Lione comporta una “sezione internazionale” tra Saint-Didier-de-la-Tour e il Nodo ferroviario di Torino. La sezione internazionale si compone di tre parti:

- parte francese, tra i dintorni di Saint-Didier-de-la-Tour e i dintorni di Montmelian;
- parte comune italo-francese, tra i dintorni di Montmelian in Francia e di Chiusa S. Michele in Italia;
- parte italiana, dai dintorni di Chiusa S. Michele al nodo di Torino;

La *“sezione transfrontaliera”*, secondo la definizione data nell'accordo italo-francese, è la sezione della parte comune compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa - Bussoleno in Italia. Oggetto del presente parere è il progetto di competenza di Lyon Turin Ferroviarie S.p.a. della nuova linea ferroviaria compresa tra il confine di Stato e la piana di Susa-Bussoleno, cioè la tratta italiana della sezione transfrontaliera;

VISTO l'esito positivo della verifica di ottemperanza della prescrizione n. 196 della Del. CIPE 57/2011, di cui al Provvedimento Direttoriale DVA-2013-0019709 del 28/08/2013 tenuto conto del parere CTVA n. 1271 del 21 giugno 2013;

VISTO e CONSIDERATO il parere n. 1674 del 12/12/2014 della Commissione di approvazione con prescrizioni del *“Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino – Lione, parte comune italo francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011”*;

VISTA la Determina Direttoriale prot. 1574 del 19/01/2015 con cui la Direzione, tenuto conto del parere CTVA/1674 del 12/12/2014, ha determinato la positiva conclusione della verifica di ottemperanza del *“Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino – Lione, parte comune italo francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011”* e che *“il Piano di Utilizzo presentato, ai fini della definitiva approvazione ai sensi del D.M. 161/2012, dovrà essere ulteriormente integrato e aggiornato, anche rispetto agli esiti del cantiere del Cunicolo Esplorativo”*

3

de La Maddalena e trasmesso unitamente al Progetto Esecutivo e comunque almeno 90 giorni prima dell'inizio dei lavori per la realizzazione dell'opera", nel rispetto delle prescrizioni rese nel suddetto parere;

VISTA l'approvazione nella seduta del 20 febbraio 2015 da parte del CIPE del "progetto definitivo del Nuovo collegamento internazionale Torino – Lione – Parte comune italo-francese – Sezione transfrontaliera – Tratta in territorio italiano";

VISTO E CONSIDERATO " [...] sotto l'aspetto tecnico-procedurale: "che il progetto del cunicolo esplorativo de La Maddalena è propedeutico alla realizzazione del tunnel di base ed è stato sviluppato avendo come riferimento tecnico il progetto esecutivo del cunicolo esplorativo di Venaus, a suo tempo sviluppato sulla base della autorizzazione ministeriale 7 agosto 2003, n. 19395/2003, mantenendone gli obiettivi geognostici e l'impostazione generale, le soluzioni e le tecniche di scavo, e dal quale si differenzia essenzialmente per la diversa localizzazione dell'imbocco, si riportano i pareri emessi sul progetto Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione – cunicolo esplorativo de La Maddalena:

- Delibera CIPE n. 57 di approvazione del Progetto Preliminare;
- Delibera CIPE n. 86 del 18 novembre 2010 di approvazione del Progetto Definitivo;
- Provvedimento Direttoriale prot. DVA-2012-23635 del 3 ottobre 2012, Procedimento Verifica Varianti ex art.169, comma 3 del D.lgs. 163/2006 della proposta di Variante inerente il "Progetto di adeguamento viario strada di collegamento Giaglione-Chiomonte, tratto interferenze prescrizione n. 56" nell'ambito del Progetto Esecutivo dell'intervento "Cunicolo esplorativo de La Maddalena in Comune di Chiomonte";
- Provvedimento Direttoriale prot. DVA-2013-0020828 del 12 settembre 2013, Procedimento Verifica Varianti ex ai sensi dell'art.169, comma 3 del D.lgs. 163/2006;
- Provvedimento Direttoriale prot. DVA-2013-0020958 del 16 settembre 2013, Procedimento Verifica Varianti ex art. 169 del D.Lgs 163/2006;
- Provvedimento Direttoriale prot. DVA-DEC-2015-0000460 del 10 dicembre 2015, Procedimento Verifica Varianti ex art. 169 del D. Lgs 163/2006;
- Provvedimento Direttoriale prot. DVA-2016-0000214 del 26/05/2016, inerente la Verifica di Attuazione – Fase 1 ex art. 185, cc. 6 e 7 del D. Lgs 163/2006 relativamente alla congruità del Progetto Esecutivo rispetto al Progetto Definitivo;
- Provvedimento Direttoriale prot. DVA-2017-000238 del 24/11/2017 - Procedimento Verifica Varianti ex art. 169 del D.Lgs. 163/2006;

VISTO e CONSIDERATO il parere n. 2647 del 16/02/2018 della Commissione di approvazione con prescrizioni del "Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione sezione internazionale - parte comune italo-francese - sezione transfrontaliera - parte in territorio italiano. Progetto definitivo di variante in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 - Localizzazione alternativa dei cantieri";

VISTA la Delibera CIPE n. 30 del 21/03/2018 di approvazione della "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Approvazione progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione 235 della delibera CIPE 19 del 2015";

VISTA la Delibera CIPE n. 39 del 26/04/2018 relativa alla "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Approvazione progetto di variante. Modifiche all'allegato alla delibera n. 30 del 2018";

VISTO e CONSIDERATO che con il parere n. 2647 del 16/02/2018 la Commissione ha provveduto ad aggiornare il quadro prescrittivo della Delibera CIPE 19/2015 in relazione alle varianti progettuali derivanti dall'ottemperanza della prescrizione n. 235 di questa, che consistono nello specifico:

Delibera CIPE 19/2015		Parere CTVIA n. 2647/2018
Prescrizione n. 4c	ridefinire le volumetrie di scavo con l'esclusione di qualunque conferimento di materiale proveniente dalla galleria de La Maddalena (Cunicolo esplorativo);	SUPERATA Le opere di scavo del cunicolo esplorativo de La Maddalena si sono concluse con la realizzazione del terrapieno di Chiomonte, escludendo pertanto qualsiasi conferimento di terre in altri siti.

Prescrizione n. 9	Di provvedere, poiché le valutazioni relative al Cunicolo sono state svolte in regime di decreto legislativo n. 152/2006, ai fini del riutilizzo, a presentare la caratterizzazione del marino proveniente dal cunicolo esplorativo de La Maddalena, prevedendo l'analisi di tutti gli analiti e i rispettivi limiti ai sensi del decreto ministeriale n. 161/2012 e indicare le modalità di gestione/deposito temporaneo /trasporto / tracciabilità / destinazione finale dei materiali in contraddittorio con ARPA Piemonte.	SUPERATA La prescrizione si riferisce alla possibilità di riutilizzare parte delle terre provenienti dallo scavo del cunicolo de La Maddalena per la produzione di calcestruzzi come previsto dal PUT del progetto Definitivo Approvato. Poiché le terre degli scavi del cunicolo sono state tutte impiegate per la realizzazione del terrapieno di Chiomonte, questa possibilità risulta non praticabile.
Prescrizione n. 17	Provvedere alla gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto anche se in concentrazione inferiore a 1000 mg/kg, al fine di una corretta gestione del rischio sanitario, vista la potenziale destinazione del materiale a ripristini ambientali, per concentrazioni sotto 1000 mg/kg (indicato dal decreto legislativo n. 152/06 e ss.mm.ii. per la caratterizzazione dei rifiuti).	SUPERATA E SOSTITUITA si rimanda alla prescrizioni 61-62-63 del parere CTVIA n. 2647 del 2018
Prescrizione n. 18	In rispetto alle prescrizioni di natura sanitaria, nelle zone di taglio, provvedere alla valutazione delle fibre liberabili e quindi dell'indice di rilascio (IR) ai sensi del decreto ministeriale 14 maggio 1996 il cui limite è fissato a 0,1 per la non pericolosità del materiale (decreto ministeriale 14 maggio 1996 - All. 4B), da determinarsi con analisi in SEM/EDS della polvere prodotta dalla macinazione totale del campione (valore di concentrazione in peso dell'amianto totale espresso in ppm).	SUPERATA E SOSTITUITA si rimanda alla prescrizioni 61-62-63 del parere CTVIA n. 2647 del 2018
Prescrizione n. 19	Valutare in via preventiva la misura media del contenuto di fibre "liberabili" dal materiale e quindi l'indice di rilascio (IR < 0,1) ai sensi del decreto ministeriale 14 maggio 1996, anche ai fini dell'ammissibilità dei rifiuti contenenti amianto in discarica ai sensi del decreto ministeriale 27 settembre 2010.	SUPERATA E SOSTITUITA si rimanda alla prescrizioni 61-62-63 del parere CTVIA n. 2647 del 2018
Prescrizione n. 21	Poiché è possibile che nelle tratte in cui ci possano essere porzioni con un indice di rilascio >0,1, di collegare la gestione del materiale come C13a al valore dell'IR e di svolgere l'analisi sul campione tal quale e non solo sul passante a 2 cm. Inoltre, si prescrive la valutazione dell'IR anche ai fini dell'ammissibilità dei rifiuti contenenti amianto in discarica ai sensi del decreto ministeriale 27 settembre 2010; infine, con riferimento al decreto 29 luglio 2004, n. 248, si prescrive di verificare il destino del materiale con IR superiore a 0,1, poiché solo i materiali con IR inferiore a 0,6 possono essere comunque inviati in discariche per rifiuti non pericolosi.	SUPERATA E SOSTITUITA si rimanda alla prescrizioni 60-61-62-63 del parere CTVIA n. 2647 del 2018
Prescrizione n. 22	Valutare il contenuto di amianto su ogni singolo campione da inviare al laboratorio dettagliando le procedure operative della campagna di campionamento con riferimento alle differenti condizioni operative (livello di rischio amianto, tecnica di scavo, etc.).	SUPERATA E SOSTITUITA si rimanda alla prescrizione 60 del parere CTVIA n. 2647 del 2018
Prescrizione n. 23	Per quanto riguarda il secondo ambito operativo corrispondente al tratto successivo ai primi 400 m del Tunnel, di esplicitare e dettagliare: a) modalità di gestione dei materiali previste, in particolare nei tratti nei quali la procedura si applica per i settori con livello di rischio R0-R1 scavati con tecnica TBM, prevedendo l'ispezione di un geologo sul fronte scavo; b) le modalità di attivazione in caso di passaggio a condizioni R2-R3, inclusi i richiami alle previsioni del PUT, del PMA e del Piano di sicurezza e coordinamento per tale condizione; c) le procedure previste per il caso in cui siano "riconosciuti materiali amiantiferi"; d) le modalità di gestione di tutto il materiale scavato e riconosciuto come rifiuto pericoloso.	SUPERATA
Prescrizione n. 24	Nel caso in cui si dovesse verificare che un campione mostri valori di concentrazione degli inquinanti ricercati superiori alle CSC di cui alla tabella 1, colonna B (siti a destinazione d'uso "commerciale, industriale ed artigianale"), allegato 5, parte quarta, Titolo V del decreto legislativo n. 152/2006, il materiale presente nella relativa piazzola, che debba essere gestito univocamente in ambito normativo di rifiuto (ai sensi della Parte Quarta del decreto legislativo n. 152/2006) in quanto non risulta verificata la condizione di cui all'art. 4, co. 1, lettera d) del decreto ministeriale n. 161/2012.	SUPERATA
Prescrizione n. 25	Poiché l'allegato 4 sub allegato 1 al decreto ministeriale 5 febbraio 1998, individua una quantità massima annuale pari a 150.000 tonnellate, che nell'ambito complessivo di tutte le opere non siano superati tali limiti; in particolare, il Proponente, a conferma di ciò, provvederà a presentare al 31 dicembre di ogni anno, un bilancio da condividere con ARPA quale attestazione di riutilizzo.	SUPERATA
Prescrizione n. 26	"Che il materiale che, a seguito della caratterizzazione ambientale, non dovesse essere compatibile con le condizioni definite dal decreto ministeriale n. 161/2012 e che presenti concentrazioni di amianto superiori ai limiti di legge, debba essere gestito in accordo con quanto previsto dalla normativa rifiuti valutando tra le seguenti possibilità di destinazione: a) destinazione a impianto di trattamento e recupero se il materiale risponde	SUPERATA E SOSTITUITA si rimanda alla prescrizioni 61-62-63 del parere CTVIA n. 2647 del 2018

[Handwritten signature]

	<p>ai requisiti del decreto ministeriale 5 febbraio 1998 e s.m.i., e risultati idoneo all'impiego come materiale da costruzione in funzione delle disposizioni della RP 112 e della RP122. Questo materiale potrà pertanto essere utilizzato presso i siti di destinazione o per la realizzazione di rilevati ai sensi del punto 7.31-bis dell'allegato 1 del decreto ministeriale 5 febbraio 1998 e s.m.i.;</p> <p>b) destinazione a impianto di trattamento e recupero se il materiale risponde ai requisiti del decreto ministeriale 5 febbraio 1998 e s.m.i., e risultati idoneo all'impiego come materiale da costruzione in funzione delle disposizioni della RP 112 e della RP122. Questo materiale potrà pertanto essere utilizzato presso i siti di destinazione o per la realizzazione di rilevati ai sensi del punto 7.31-bis dell'allegato 1 del decreto ministeriale 5 febbraio 1998 e s.m.i..</p>	
Prescrizione n. 36	Poiché l'accessibilità al tunnel di ventilazione dovrà essere garantita permanentemente, sia per operazioni di manutenzione straordinaria che per motivi di emergenza, definire attraverso uno studio specifico le misure e/o gli interventi necessari per ridurre al minimo il rischio d'interazione delle masse valanghivive con la viabilità d'accesso.	SUPERATA La prescrizione non è applicabile in quanto il Progetto della Variante ha eliminato la galleria di ventilazione di Clarea
Prescrizione n. 38	in merito ai fenomeni valanghivi, prevedere che la porzione nord-occidentale dell'area di cantiere situata nella zona Clarea - Cenischia non sia interessata da opere di cantierizzazione ad uso abitativo o tecnico-funzionale con presenza permanente di persone nel periodo invernale o primaverile.	SUPERATA La prescrizione non è applicabile in quanto il Progetto della Variante ha eliminato la galleria di ventilazione di Clarea
Prescrizione n. 48	Verificare l'area interessata dagli imbocchi e dagli edifici tecnici della discenderia di ventilazione della Galleria Clarea in quanto è soggetta a fenomeni di attività di versante (frane e valanghe).	SUPERATA
Prescrizione n. 52	Esegui i sondaggi prospezione di scavo: durante le fasi di scavo di ogni "tratta" dovrà essere effettuata l'esecuzione di sondaggi in prospezione sul fronte di avanzamento. Per ogni sondaggio effettuato sul fronte di scavo, è necessario che venga fornita una descrizione dettagliata della matrice e dei clasti più rappresentativi, indicando l'eventuale presenza di pietre verdi e il criterio di prelievo del sub campione sul quale viene effettuata la ricerca dell'amianto. Per la determinazione degli amianti dovrà essere effettuata un'analisi di tipo qualitativo. La metodica da prevedere è: Microscopia ottica in Contrasto di Fase - tecnica della dispersione cromatica (MOCF - DC) (Cfr. decreto ministeriale 6 settembre 1994 all. 3).	SUPERATA E SOSTITUITA si rimanda alla prescrizione 60 del parere CTVIA n. 2647 del 2018
Prescrizione n. 53	<p>Caratterizzazione marino e classificazione rifiuto: deve essere effettuata l'analisi "quantitativa" del campione "tal quale", utilizzando qualsiasi metodo il cui limite di quantificazione sia inferiore a 0,1%, secondo le tecniche indicate nel decreto ministeriale 6 settembre 1994 - all. 1, a cui sia associata eventualmente una procedura di arricchimento;</p> <p>91. per lo smarino definito "C13a":</p> <ul style="list-style-type: none"> • deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (0,1%), nell'applicazione della "normale pratica industriale". Pertanto, devono essere adottate le precauzioni previste dalla vigente normativa; • deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (0,1%), per tutti i materiali che vengono impiegati per la realizzazione di rilevati, opere di attraversamento e ripristino ambientale; • con riferimento all'articolo 1 della legge n. 257/1992, "Sono vietate l'estrazione, l'importazione, l'esportazione, la commercializzazione e la produzione di amianto, di prodotti di amianto o di prodotti contenenti amianto". I materiali di classe C13a possono essere destinati alla produzione di "inerti per calcestruzzi" solo se esenti da amianto; • i materiali in classe "C13a" in concentrazione inferiore a 1000 mg/kg siano ricollocati in situ, con messa in sicurezza permanente. 	SUPERATA E SOSTITUITA si rimanda alla prescrizione 61-62-63 del parere CTVIA n. 2647 del 2018

recepita nella Delibera CIPE n. 39/2018 come segue:

Prescrizioni Parere 2647 CTVIA-Suolo e sottosuolo	Prescrizioni Delibera CIPE 39/2018
60. prevedere l'esecuzione dei sondaggi in prospezione di scavo di ogni "tratta" sul fronte di avanzamento, fornendo per ogni sondaggio effettuato sul fronte di scavo una descrizione dettagliata della matrice e dei clasti più rappresentativi, indicando l'eventuale presenza di pietre verdi e il criterio di prelievo del sub-campione sul quale viene effettuata la ricerca dell'amianto; l'analisi da effettuare sul campione "tal quale" (senza eseguire in campo la preventiva separazione della frazione maggiore a 2 cm), per la determinazione degli amianti è di tipo qualitativo; la metodica da prevedere è: Microscopia ottica in Contrasto di Fase-tecnica della dispersione cromatica (MOCF - DC) (Cfr. D.M. 06/9/94 ali. 3);	44. prevedere l'esecuzione dei sondaggi in prospezione di scavo di ogni «tratta» sul fronte di avanzamento, fornendo per ogni sondaggio effettuato sul fronte di scavo una descrizione dettagliata della matrice e dei clasti più rappresentativi, indicando l'eventuale presenza di pietre verdi e il criterio di prelievo del sub-campione sul quale viene effettuata la ricerca dell'amianto; l'analisi da effettuare sul campione «tal quale» (senza eseguire in campo la preventiva separazione della frazione maggiore a 2 cm), per la determinazione degli amianti è di tipo qualitativo; la metodica da prevedere è: Microscopia ottica in contrasto di fase-tecnica della dispersione cromatica (MOCF -DC) (Cfr. decreto ministeriale 6 settembre 1994 ali. 3);

<p>61. per la caratterizzazione dello smarino e classificazione del rifiuto: effettuare l'analisi "quantitativa" del campione "tal quale" (senza eseguire in campo la preventiva separazione della frazione maggiore a 2 cm) utilizzando qualsiasi metodo il cui limite di quantificazione sia inferiore a O, 1 %, secondo le tecniche indicate nel D.M. 6 settembre 1994 -Ali.I, a cui sia associata eventualmente una procedura di arricchimento;</p>	<p>45. per la determinazione analitica del parametro amianto per la caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo effettuare l'analisi «quantitativa» del campione «tal quale» (senza eseguire in campo la preventiva separazione della frazione maggiore a 2 cm) utilizzando qualsiasi metodo il cui limite di quantificazione sia inferiore a 0,1 %, secondo le tecniche indicate nel decreto ministeriale 6 settembre 1994 -Ali. I, a cui sia associata eventualmente una procedura di arricchimento, in analogia con quanto già prescritto per il tunnel geognostico della Maddalena.</p>
<p>62. per la l'analisi "quantitativa", è necessario procedere alla determinazione dell'amianto totale sul campione "tal quale" sottoposto a macinazione senza eseguire in campo la preventiva separazione della frazione maggiore a 2 cm;</p>	<p>46. per la l'analisi «quantitativa», è necessario procedere alla determinazione dell'amianto totale sul campione «tal quale» sottoposto a macinazione senza eseguire in campo la preventiva separazione della frazione maggiore a 2 cm;</p>
<p>63. per lo smarino definito "C13a": _deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (O, 1 %), per tutti i materiali che vengono impiegati per la realizzazione di rilevati, opere di attraversamento, ripristino ambientale ed eventuale applicazione di tecniche di pratica industriale; _con riferimento all'art. 1 della Legge n. 257 / 1992, i materiali di classe C13a possono essere destinati alla produzione di "inerti per calcestruzzi" solo se esenti da amianto; _i materiali in classe "C13a" in concentrazione inferiore a 1000 mg/kg siano ricollocati in situ, con messa in sicurezza permanente;</p>	<p>47. per lo smarino definito «C13a»: _deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (0,1 %), per tutti i materiali che vengono impiegati per la realizzazione di rilevati, opere di attraversamento, ripristino ambientale ed eventuale applicazione di tecniche di pratica industriale; _con riferimento all'art. 1 della legge n. 257 / 1992, i materiali di classe C13a possono essere destinati alla produzione di «nerti per cal- cestruzzi» solo se esenti da amianto; _i materiali in classe «C13a» in concentrazione inferiore a 1000 mg/kg siano ricollocati in situ, con messa in sicurezza permanente;</p>

VISTA l'istanza presentata dal Proponente, con nota prot. 75/TELT_EO/60/TEC/19 del 16/01/2019, acquisita al prot. DVA/1263 del 21/01/2019, per l'avvio della procedura di Verifica di Attuazione fase 1, ai sensi dell'art. 185 del D. Lgs. 163/2006, per il Progetto Esecutivo dell'intervento "Rilocalizzazione dell'autoporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo (I lotto costruttivo)"; con medesima nota del 16/01/2019, il Proponente ha altresì trasmesso il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo del Progetto Esecutivo dell'intervento (oggetto di separato procedimento di valutazione IDVIP 4465), "[...] aggiornato in esito al quadro prescrittivo della Delibera CIPE n. 19/2015, ai sensi dell'art. 8 del D.M. 161/2012 [...]";

CONSIDERATO che nella citata istanza del 19/01/2019 il Proponente comunica che "[...] in coerenza con le prescrizioni di competenza della Delibera CIPE n. 19/2015, la configurazione dell'opera in progetto è stata sviluppata nel Progetto Esecutivo interessando anche aree esterne al perimetro approvato, ma ricadenti nell'ambito della fascia di rispetto [...]. Pertanto il progetto è inviato anche ai sensi dell'art. 169, commi 2, 4 e 6 del D. lgs. 163/2006 [...]" e che la Direzione nella nota prot. DVA/1917 del 28/01/2019, acquisita al prot. CTVA/308 del 29/01/2019, comunica alla Commissione che "il procedimento da attivare, anche ai fini della verifica della variante presentata, sia da considerarsi nell'ambito della Verifica di Attuazione fase 1 di cui all'art. 185, cc. 6 e 7 del predetto D.Lgs. 163/2006";

VISTA la nota del 05/02/2019 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, assegnava il procedimento al gruppo di Commissari della Sottocommissione VIA speciale per l'espletamento della suddetta Procedura;

VISTA la nota prot. 15270 del 27/03/2019 della Regione Piemonte, acquisita al prot. DVA/7784 del 27/03/2019 e al prot. CTVA/1301 del 5/04/2019, di trasmissione della D.G.R. n. 24-8551 del 15/03/2019 avente per oggetto "Verifica di attuazione ai sensi dell'art. 185 e di variante ai sensi dell'art. 169 commi 2,4 e 6 del D.lgs 163/2006 e aggiornamento del PUT ai sensi dell'art. 8 del DM 161/2012 relativa al progetto esecutivo Rilocalizzazione dell'autoporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo (I lotto costruttivo) – parere di competenza regionale" e recante deliberazione che ".....gli interventi relativi al progetto esecutivo Rilocalizzazione dell'autoporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo (I lotto costruttivo) non assumono rilevanza tale da essere approvate dal CIPE, fatte salve tutte le autorizzazioni di rito previste dai competenti enti; non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo; non richiedono adeguamenti o varianti al piano di esproprio al di fuori del corridoio individuato in sede di approvazione del progetto ai fini urbanisitici..";

VISTA la nota di ARPA prot. 7338/22.04 Piemonte contenente le osservazioni in merito al Piano di Monitoraggio Ambientale (vers. del 20/12/2016) relativo al progetto di rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa nel comune di San Didero elaborato da SITAF, con la quale si delibera quanto segue:

- riguardo la componente **acque superficiali** auspica che i metodi analitici utilizzati per le analisi chimiche sui campioni di acque superficiali siano condivisi ed in linea con quelli utilizzati per la caratterizzazione della matrice nel cantiere de La Maddalena; eventuali difformità o metodologie alternative devono essere comunicate e condivise. Inoltre richiede che sia attivato un sistema di trasmissione dei dati puntuale ed analogo a quanto messo a punto nel monitoraggio del cantiere de La Maddalena. Infine ricorda che i dati desunti dal monitoraggio AO delle due stazioni a monte e a valle del cantiere, dovranno essere confrontati con i dati del monitoraggio istituzionale ARPA presso la stazione di Susa per la successiva fase di identificazione delle soglie analitiche di riferimento;
- riguardo la componente **acque sotterranee** ritiene possa essere utile produrre una cartografia che riporti sia le aree interessate dalle attività previste, sia i punti di monitoraggio individuati e richiede di chiarire la scelta di effettuare un monitoraggio *post operam* semestrale e, per il solo parametro idrocarburi totali, a fronte di un set analitico più ampio e una cadenza trimestrale nelle acque superficiali. Segnala che la documentazione inerente gli studi idrogeologici relativi alla "*Relazione del progetto esecutivo - piano di monitoraggio ambientale*" del dicembre 2016, non risulta aggiornata rispetto a quanto richiesto da Arpa nelle osservazioni al PMA prot. n. 49801 del 13/06/2016 e richiede pertanto al Proponente di provvedere all'aggiornamento della caratterizzazione degli acquiferi mediante sondaggi e stratigrafie in funzione delle effettive profondità degli scavi relativi alle opere in progetto o di fornire giustificazioni tecniche in merito a tali problematiche;
- riguardo la componente **amianto** rileva che nulla è stato recepito delle indicazioni fornite sia durante il tavolo tecnico tenutosi presso gli uffici di Arpa Piemonte in data 07/04/2016 sia rispetto a quanto osservato nella nota prot. n. 49801/22.04 del 13/06/2016 e ribadisce quanto indicato nella nota citata;
- riguardo la componente **atmosfera** la descrizione dei parametri che verranno misurati nei due siti scelti non risulta esaustiva e viene riportato il dettaglio delle integrazioni da inserire nel documento del PMA;
- riguardo la componente **suolo e Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo** ritiene che gli elaborati abbiano recepito le indicazioni scaturite dai tavoli tecnici di maggio/giugno 2016;
- riguardo la componente **componenti biotiche** chiede di inserire nell'ambito del Piano di monitoraggio la verifica dell'eventuale presenza di specie esotiche invasive al fine di pianificare adeguate misure di gestione volte a evitare la loro diffusione;

VISTA la nota prot. CTVA 0004199 del 31/10/2019 con la quale il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo ha trasmesso il Parere di Verifica di Attuazione, art. 185, commi 6 e 7 del DLgs. 163/2006, contenente:

- **la nota prot. MiBAC|DG-ABAP_SERV V|31/10/2019|0031285-P| [34.19.04/988/2019]**
- **la nota prot. n. 16967 – 341904/239: Parere preliminare**, nella quale, valutata la documentazione progettuale prodotta da SITAF S.p.A. relativa al Progetto Esecutivo del nuovo Autoporto del Comune di San Desiderio:
 - esprime parere favorevole, per quanto riguarda "*ciò che attiene l'architettura degli edifici per cui si richiede l'uso di materiali di rivestimento consoni al luogo essendo le forme proposte di tipo astratto e avulso al contesto tradizionale*" (rif. Progetto di ricollocazione dell'Autoporto della Società SITAF S.p.A., prescrizione n. 213 della Delibera CIPE 19/2015), in quanto le nuove soluzioni proposte (tinteggiatura cromatica di tipo mimetico; tetti con inverdimento estensivo) risultano migliorative;
 - valuta positivamente, per quanto riguarda le esigenze di efficientamento energetico dei nuovi manufatti, la scelta di mitigare gli impatti dei pannelli fotovoltaici con pellicole cromatiche, ma rileva anche che alcuni pannelli sono collocati sulle superfici inverdite e altri permangono in posizione inclinata e non complanare, richiede pertanto un ulteriore affinamento progettuale che garantisca il mantenimento delle superfici inverdite;
- **la nota prot. n. 9147 del 05/06/2018: Autorizzazione sondaggi archeologici**, nella quale, presa visione degli elaborati progettuali trasmessi, autorizza l'esecuzione dei sondaggi archeologici così come definito i nel Piano Sondaggi e relativa planimetria, fatte salve le ulteriori valutazioni che potranno essere avanzate a seguito dell'esecuzione preventiva dei sondaggi geognostici e della bonifica ordigni bellici;
- **la nota prot. n. 7769 del 13/03/2017**, nella quale, vista la prescrizione n. 212 della Delibera CIPE n. 19/2015, esprime parere favorevole all'adozione per la successiva fase di progettazione

esecutiva della proposta strutturale "a via di corsa superiore" nella versione definitiva "soluzione in acciaio" presentata con il documento denominato "Ricollocazione dell'Autoporto di Susa - Viadotti di attraversamento dell'autostrada - Confronto delle soluzioni studiate;

- **la Deliberazione della Giunta Regionale n. 24-8551 del 15/03/2019** avente per oggetto *Verifica di attuazione ai sensi dell'art. 185 ai sensi dell'art. 169 commi 2, 4 e 6 del D.Lgs 163/2006 e aggiornamento al PUT ai sensi dell'art. 8 del DM 161/2012 relativa al progetto esecutivo di rilocalizzazione dell'Autoporto nei Comuni da San Didero e Bruzolo. (1 lotto costruttivo - CUP C11J05000030001)* - parere di competenza regionale con il quale si delibera quanto segue:

- di dare atto, per le finalità di cui all' art. 169 e all'art. 185 del D.Lgs. 163/2006 che gli interventi relativi al progetto esecutivo di rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa quale risoluzione di interferenza, nei Comuni di San Desiderio e Bruzolo - (1° lotto costruttivo. CUP C11J05000030001):
 - non assumono rilevanza tale da essere approvata dal CIPE, fatte salve tutte le autorizzazioni di rito previste dai componenti enti;
 - non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo;
 - non richiedono adeguamenti o varianti al piano di esproprio al di fuori del corridoio individuato in sede di approvazione del progetto si fini urbanistici.
- di dare atto che è stata eseguita una verifica di ottemperanza delle prescrizioni regionali di cui all D.G.R. 12-358 del 29/9/2014, i cui risultati sono riportati nell'Allegato1 al presente atto, quale parte integrante e sostanziale;
- di dare atto che il presente provvedimento non comporta oneri per il bilancio regionale;
- di dare mandato al Settore Infrastrutture Strategiche di inviare al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero dei beni e delle Attività Culturali e del Turismo il presente provvedimento per il prosieguo dell'iter procedurale;

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiali della regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della legge regionale n. 22/2010;"

- e all'Allegato 1 viene inserita la Relazione istruttoria sul documento "I_02C_C16167_STA_1_O_G_E_GN_RE_005_C" Aggiornamento del Piano di Utilizzo ex D.M. 161/2012, i cui esiti sono riportati nell'istruttoria oggetto di separato procedimento di valutazione IDVIP 4465;

VISTI E CONSIDERATI i sopralluoghi svolti:

- in data 22/05/2019, convocato con nota CTVA/1773 del 17/05/2019;
- in data 12/09/2019, convocato con nota CTVA/3402 del 11/09/2019;

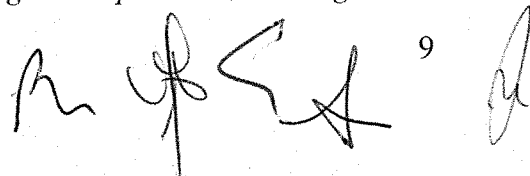
VISTA, ESAMINATA e VALUTATA la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente con nota prot. 75/TELT_EO/60/TEC/19 del 16/01/2019, acquisita al prot. DVA/1263 del 21/01/2019 e al prot. CTVA/308 del 29/01/2019;

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è la verifica ai sensi dell'art.185, commi 6 e 7, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., del "Progetto Esecutivo Rilocalizzazione dell'autoporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo (1 lotto costruttivo)";

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

1. PREMESSA

Il Progetto Definitivo dello Autoporto di San Didero è stato approvato all'interno della Valutazione Ambientale della NLTL dalla Delibera CIPE n. 19/2015 che, introducendo la richiesta di rivedere la cantierizzazione dell'opera per motivi di sicurezza con la prescrizione n. 235: "In sede di progettazione esecutiva dovrà essere studiata una localizzazione alternativa dei cantieri in funzione delle esigenze di sicurezza delle persone e nel rispetto delle esigenze operative dei lavori, così come espresso. nel parere del Comune di Susa depositato nella seduta di CdS del 10 marzo 2014. Tale studio dovrà valutare e quantificare anche il costo conseguente alla qualificazione dei suddetti cantieri quali siti di interesse strategico. Laddove, in esito allo studio, dovesse essere accertata la migliore rispondenza, alle esigenze di

 9

sicurezza sopramenzionate, di siti alternativi a quelli previsti nel progetto definitivo, la approvazione degli stessi avverrà nell'ambito delle procedure delineate dall'art. 169 decreto legislativo 163/2006 e s.m.i.", ha necessitato di un aggiornamento generale del progetto della NLTL che, seppur non modificando direttamente l'Autoporto, tuttavia è anch'esso oggetto di verifica di ottemperanza rispetto alle Delibere CIPE n. 30 e 39/2018.

2. DESCRIZIONE GENERALE DEL PROGETTO

La realizzazione delle opere previste nel progetto Definitivo della Nuova Linea Torino-Lione, e in particolare della Stazione Internazionale, del sottopasso della A32 e dell' "Area Tecnica e di Sicurezza", interferendo con le attuali opere autostradali e in ottemperanza agli artt. 170 e 171 del dlgs n. 163/2006, fanno sì che l'Autoporto e i relativi svincoli debbano essere rilocalizzati.

In particolare il proponente afferma che: "A seguito al completamento della prima parte dello studio, con la redazione del "Dossier Guida", relativo alla rilocalizzazione delle opere e servizi presenti nell'area Autoporto in differente sito sono state sviluppate le analisi del quadro di riferimento, l'individuazione e comparazione delle alternative possibili sotto i vari profili funzionali e paesaggistici, la documentazione di proposta funzionale, tecnica ed architettonica, di inserimento ambientale/paesaggistico e di valutazione economica preliminare.

Sulla scorta delle risultanze emerse da tale studio, è stato possibile valutare le varie soluzioni scegliendo quella giudicata confacente a soddisfare le esigenze e pertanto da sviluppare a livello di Progetto Definitivo/Studio di Impatto Ambientale finalizzato all'attivazione dei necessari iter autorizzativi per la realizzazione del nuovo autoporto nei comuni di S. Didero e Bruzolo."

Il Progetto Definitivo del nuovo Autoporto nei Comuni di S. Didero e Bruzolo è stato approvato dal CIPE con Delibera n.19/2015 il 20 febbraio 2015.

In data 7 agosto 2017, ai sensi dell'art. 3 della Legge n. 1 del 5 gennaio 2017, il CIPE ha approvato, con Delibera 67/2017, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale, Serie Generale, n.19 del 24 gennaio 2018, il finanziamento dei primi lotti costruttivi, nel quale è compreso l'Autoporto.

Il sito individuato per la rilocalizzazione dell'Autoporto è adiacente alla carreggiata autostradale, in corrispondenza della pc 24+800 circa in direzione nord, in prossimità di un canale idraulico denominato N.I.E. e occuperà una superficie complessiva di circa 68.000 mq, tra i Comuni di S. Didero e Bruzolo.

Il nuovo Autoporto prevede la costruzione delle seguenti aree funzionali:

- un'area destinata a Truck Station;
- un parcheggio per i mezzi pesanti;
- un'area di servizio;
- un nuovo posto di controllo centralizzato (PCC).

Il Proponente ha allegato alla documentazione relativa al Progetto Esecutivo la Relazione Paesaggistica (cfr. elaborato MIA_0_O_G_E_AM_RE_0060_C) dichiarando che: "La presente relazione ha come obiettivo la valutazione della compatibilità paesaggistica degli interventi di adeguamento progettuale della presente fase esecutiva, conseguenti sia l'ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE 19/2015 sia ad affinamenti derivanti dal livello di progettazione esecutiva.

In sintesi gli elementi oggetto di valutazione risultano essere:

- La realizzazione della nuova piazzola di emergenza localizzata lungo l'autostrada tra le due rampe di svincolo e il varco di accesso all'area dell'autoporto che sarà operativo solo nella fase di cantiere;
- La pista a sud del rilevato autostradale sul lato ovest dell'area di intervento e la pista a nord del rilevato autostradale che corre parallela al canale NIE;
- La viabilità di cantiere di natura temporanea prevista per necessità di security;
- L'area dell'impianto di trattamento delle acque di piattaforma ubicata a al margine est del perimetro di intervento;
- Le due rotoatorie di accesso all'area e la viabilità tra esse comprese che hanno subito ottimizzazioni per quanto attiene rami di svincolo secondari.

Nel dettaglio, la necessità di redigere la Relazione paesaggistica deriva dal fatto che lo sviluppo del Progetto Esecutivo, nel recepire le prescrizioni della Delibera CIPE 19/2015 eliminando i ponti strallati, ha reso necessaria la realizzazione di una nuova piazzola di emergenza la cui impronta interferisce con la fascia dei 150 m della Dora Riparia (vincolo ex art. 142 comma 1 lett. c del D. Lgs 42/2004). In fase di cantiere è prevista, in corrispondenza della piazzola, la realizzazione di un varco temporaneo che consentirà l'accesso dei veicoli direttamente dall'autostrada all'area di cantiere. Tra le motivazioni della relazione paesaggistica si evidenziano anche i minimi adeguamenti progettuali in corrispondenza della rotatoria sulla SS 25, quella di accesso all'autoporto e il tratto di strada tra esse compreso che interferiscono con aree gravate da vincolo ad uso civico (art. 142 comma 1 lett. h del D. Lgs 42/2004). In ultimo, sempre in relazione agli affinamenti progettuali di livello esecutivo si evidenzia la previsione di 2 piste permanenti, una localizzata a sud dell'autostrada (lato ovest), l'altra a nord del rilevato autostradale lungo il canale NIE che interferiscono con le fasce fluviali di 150 m della Dora Riparia e una diversa configurazione dell'area di trattamento acque di piattaforma.

Si aggiunge infine il sistema di viabilità di cantiere (a carattere temporaneo) che sarà smantellato al termine dei lavori."

3. STUDIO GEOLOGICO E GEOTECNICO

Il Proponente ha studiato il contesto geomorfologico, stratigrafico e idrogeologico delle aree interessate dal Progetto di Rilocalizzazione dell'area dell'Autoporto attraverso le seguenti fasi operative:

- ricerca bibliografica di tutti i dati disponibili sulle aree interessate dal progetto, mirata ad acquisire i dati più recenti sull'assetto geodinamico e tettonostratigrafico dell'area indagata;
- rilevamenti geologici e geomorfologici effettuati per la redazione del progetto definitivo;
- analisi fotogeologica;
- analisi dei risultati delle campagne di indagini geognostiche;
- caratterizzazione idrogeologica dei litotipi affioranti mediante definizione dei complessi idrogeologici.

Con riferimento all'inquadramento geologico generale dell'area, il settore di progetto è ubicato nella bassa Valle di Susa ed è impostata sui depositi alluvionali quaternari della Dora Riparia che scorre nelle sue immediate vicinanze. Si tratta di sedimenti prevalentemente mediogrossolani costituiti da ghiaie e ghiaie ciottolose in matrice sabbiosa o sabbioso-limosa, passanti localmente a sabbie limose con ghiaia e locali ciottoli.

Il settore interessato dal progetto è rappresentato da un'area pianeggiante, caratterizzata dalla presenza, pressoché ubiquitaria in superficie, di depositi ghiaiosi di riporto. Il sito è limitato a Sud dal rilevato della A32, ad Ovest dalle aree di cava attive ubicate nel comune di Bruzolo, a Nord e ad Est dal canale artificiale NIE.

Particolare attenzione è stata posta allo studio della propensione dei terreni alla liquefazione in condizioni sismiche alle verifiche di stabilità dei rilevati, nuovi ed in allargamento di quelli esistenti, così come nella stima dei cedimenti derivanti dalla formazione di tali opere.

A livello geotecnico, sulla base delle risultanze delle indagini, è stato possibile riconoscere nell'area in studio quattro unità geotecniche omogenee:

- **unità geotecnica UG1:** comprende l'orizzonte di potenza variabile di terreno di riporto di tipo prevalentemente ghiaioso-ciottoloso con subordinata sabbia limosa.
- **unità geotecnica UG2:** corrispondente ai depositi prevalentemente costituiti da sabbia e sabbia limosa con ghiaia e rari ciottoli presenti localmente nei primi metri al di sotto dei terreni dell'UG1; orizzonti sabbiosi discontinui di potenza ridotta sono rinvenibili a differenti profondità intervallati alle ghiaie dominanti.
- **unità geotecnica UG3:** è l'unità dominante e comprende i depositi più grossolani rappresentati da ghiaie con ciottoli in matrice sabbiosa o sabbioso-limosa caratterizzati da un grado di addensamento da medio ad alto.
- **unità geotecnica UG4:** è costituita da depositi più fini limoso-sabbiosi con subordinata ghiaia. Tali terreni formano livelli discontinui di potenza ridotta (mediamente metrica) intercalati all'interno dei litotipi dell'unità sopradescritta a partire da circa 15 m di profondità.

4. PROGETTO STRADALE

Il nuovo Autoporto si sviluppa su un'area pianeggiante a forma geometrica "triangolare", con un lato delimitato dall'autostrada A32, un lato limitato dal tracciato del canale NIE e un lato confinante con un'attività di cava/deposito.

L'accessibilità all'Autoporto dall'autostrada è garantita sia nella direzione verso Torino, sia verso Bardonecchia attraverso la realizzazione di rampe di svincolo con corsie specializzate di accelerazione/decelerazione. L'accesso alla carreggiata sud verso Torino necessita, oltre alle rampe di svincolo, anche di due sovrappassi a "cappio" dello sviluppo complessivo di 217 m, con impalcato in struttura mista acciaio-calcestruzzo e schema statico a trave continua su più appoggi.

Per il contenimento dei rilevati delle rampe di svincolo è prevista la realizzazione di muri di sostegno prefabbricati, mentre per garantire la permeabilità del rilevato stradale all'esonazione della Dora Riparia è previsto il prolungamento dei tombini idraulici esistenti e dei due ponti posti in corrispondenza della corsia di decelerazione della carreggiata nord.

L'accessibilità all'autoporto dalla S.S. 25 del "Moncenisio" è garantita da un sistema di rotatorie e bretelle che prevede anche l'attraversamento del canale NIE con un ponte realizzato con impalcato di travi in c.a.p. in semplice appoggio e soletta in c.a. armata e gettata in opera, costituita dai seguenti assi di tracciamento:

- **Rampa "1"**: è la diversione dall'autostrada in direzione Bardonecchia; l'intervento consiste nella realizzazione di una corsia specializzata di decelerazione in affiancamento all'autostrada da cui si diparte la rampa monodirezionale che raggiunge il piazzale dell'autoporto; nel tratto in affiancamento la corsia specializzata è larga 3.75 m con banchina laterale di 2.50 m, mentre la seguente rampa monodirezionale è larga 4.00 m con banchina in sx di 1.00 m e in dx di 1.50 m;
- **Rampa "2"**: è l'immissione all'autostrada in direzione Bardonecchia; l'intervento consiste nella realizzazione di una corsia specializzata di accelerazione in affiancamento all'autostrada successiva alla rampa monodirezionale che proviene dal piazzale dell'autoporto; nel tratto in affiancamento la corsia specializzata è larga 3.75 m con banchina laterale di 2.50 m, mentre la precedente rampa monodirezionale è larga 4.00 m con banchina in sx di 1.00 m e in dx di 1.50 m;
- **Rampa "3"**: è la diversione dall'autostrada in direzione Torino; l'intervento consiste nella realizzazione di una corsia specializzata di decelerazione in configurazione "ad ago", la sezione trasversale della rampa monodirezionale è di 4.00 m con banchina in sx di 1.00 m e in dx di 1.50 m; la rampa per una lunghezza di 216 m si sviluppa su viadotto;
- **Rampa "4"**: è l'immissione all'autostrada in direzione Torino; l'intervento consiste nella realizzazione di una corsia specializzata di accelerazione cui segue una zona di scambio compresa tra essa e la successiva diversione verso l'autoporto (rampa 3); la rampa monodirezionale è larga 4.00 m con banchina in sx di 1.00 m e in dx di 1.50 m, mentre la zona di scambio, parallela all'asse autostradale, è larga 3.75 m e banchina di 2.50 m; la rampa per una lunghezza di 217 m si sviluppa su viadotto;
- **"Bretella di collegamento tra R1 ed R2"**: è un breve asse bidirezionale con corsie larghe 3.50 m e banchine da 1.00 m che unisce le due rotatorie;
- **Rotatorie "R1" ed "R2"**: la prima ha diametro esterno di 48 m, con anello giratorio di 8.00 m e due banchine laterali da 1.00 m, la seconda ha diametro esterno di 53 m e un anello giratorio di 8.00 m con banchine da 1.50 m; in considerazione dell'elevato passaggio di mezzi pesanti, si è adottata la scelta progettuale di una corsia nell'anello giratorio di larghezza maggiore per agevolare i flussi di traffico; la larghezza della corsia d'uscita dalla rotatoria "R2" della "bretella di collegamento R1-R2" è di 3.50 m poiché questo tratto di strada è accessibile solamente agli addetti ai lavori;
- **Asse di penetrazione**: una strada a doppio senso di circolazione della larghezza di 10 m unisce la rotatoria R2 e la rotatoria di distribuzione interna ai parcheggi del diametro di 35.60 m.

5. SISTEMAZIONE AREA AUTOPORTO E FABBRICATI DI SERVIZIO

Il nuovo Autoporto comprende, oltre a un'area destinata a Truck Station e parcheggio per i mezzi pesanti, anche una serie di fabbricati e manufatti:

- **ATC-Area Terziario-Commerciale**: si tratta di un complesso di fabbricati destinati alle seguenti attività: ristorazione, market, servizi;

- PCC-Posto di Controllo Centralizzato: si tratta di un complesso di fabbricati destinati all'alloggiamento di uffici di pertinenza di OK GOL, DIREZIONE DELL'ESERCIZIO, PUNTO BLU e PCC; nello specifico al piano terra verranno localizzati gli spazi destinati ai primi tre, al secondo piano il PCC;
- PPF: Parcheggi con Pensilina Fotovoltaica: sul piazzale prospiciente sia il PCC che l'ATC sono stati previsti dei posti auto coperti da pensiline in acciaio con pannelli fotovoltaici;
- VRA-Vasca Raccolta Acque: per il trattamento delle acque di piattaforma è previsto un impianto protetto da un muretto perimetrale in c.a.;
- CEC: Carburanti e Casse: in prossimità dell'edificio terziario-commerciale è prevista la realizzazione di una zona dedicata al rifornimento di carburante, costituita da una pensilina in acciaio, un piccolo edificio ad uso del gestore (casse) e una vasca di contenimento delle cisterne del carburante;
- CE1: Cabina Elettrica 1: a corredo degli edifici sono presenti nell'area dell'autoporto due cabine elettriche di distribuzione MT/BT; la struttura della Cabina Elettrica 1 (CE1) è realizzata con elementi prefabbricati in c.a.v. di larghezza 5.30 m x lunghezza 19.55 m e altezza fuori terra di circa 3.40 m; è prevista inoltre una vasca di fondazione dell'altezza di 0.70 m.
- CE2: Cabina Elettrica 2: a servizio dell'ATC, viene realizzata con la stessa tipologia costruttiva della cabina CE1 ma di dimensioni ridotte - larghezza 3.80 m x lunghezza 14.80 m e altezza fuori terra di circa 3.40 m.

A livello planimetrico è stato previsto un asse di penetrazione, a doppio senso di circolazione, posto in posizione baricentrica e con termine in una rotatoria dal quale si diramano, a destra e sinistra, le corsie di servizio agli stalli, sia del tipo tradizionale che del tipo attrezzato.

La circolazione interna è inoltre garantita dalle corsie minori che, sfruttando al meglio la superficie a disposizione, consentono il posizionamento degli stalli per gli automezzi pesanti.

A ovest rispetto all'asse interno di penetrazione del lotto è stata prevista la collocazione del nuovo Posto di Controllo Centralizzato, mentre nella parte superiore a est è stata collocata l'area carburanti e la zona ristoro. La parte residua dell'intero lotto è occupata dagli stalli per mezzi pesanti e dalla Truck Station destinata al parcheggio di mezzi frigo o di mezzi che necessitano di collegamenti elettrici.

I fabbricati e i manufatti in progetto saranno in larga parte realizzati con strutture prefabbricate. Le pavimentazioni del piazzale della Truck Station saranno realizzate con materiali a effetto fotocatalitico ai fini della riduzione dell'inquinamento e la presenza di titanio all'interno del microcalcestruzzo utilizzato per trattare le pavimentazioni stradali (tipo open graded), consentirà un effetto ossidativo nei confronti degli inquinanti atmosferici.

6. SOVRAPPASSI

Per la realizzazione del nuovo svincolo sull'autostrada A32 Torino-Bardonecchia sono stati progettati due sovrappassi: il "Sovrappasso di Uscita" o "Sovrappasso BA-SV", che consente l'uscita dall'A32 per i veicoli provenienti lato Bardonecchia e conduce all'Autoporto e il "Sovrappasso di Ingresso" o "Sovrappasso SV-TO", che consente ai veicoli provenienti dall'Autoporto di immettersi sull'A32 in direzione Torino.

I due sovrappassi sono molto simili tra loro da punto di vista strutturale in quanto entrambi presentano una forma a "cappio" dello sviluppo complessivo di 217 m. L'impalcato è realizzato con una struttura mista di acciaio-calcestruzzo, con schema statico a trave continua su più appoggi.

Più in dettaglio, l'impalcato è suddiviso in sette campate e poggia alle due estremità sulle due spalle (S1 ed S2 uscita, S3 ed S4 ingresso) e al centro su appoggi intermedi costituiti dalle pile (P1, P2, P3, P4, P5 e P6 in uscita e P7, P8, P9, P10, P11, P12 in ingresso).

Planimetricamente i due sovrappassi presentano andamento curvilineo, con tratto centrale a curvatura costante pari a 51.60 m (in asse impalcato), e curvatura decrescente verso le due spalle.

La carreggiata presenta larghezza minima di 6.50 m (in corrispondenza delle spalle) e allargamenti in curva a 7.80 m, nella zona a curvatura costante, con un massimo di 8.40 m per il sovrappasso di uscita in una zona compresa tra le pile P2 e P3. Esternamente alla carreggiata sono previsti cordoli da 0.75 m che ospitano le barriere H4 bordo ponte, integrate con parasassi in rete lungo tutto lo sviluppo dell'opera, a eccezione delle 3 campate centrali che presentano una protezione in rete e lamiera nella parte inferiore alta circa 1 m.

7. OPERE D'ARTE MINORI

Nell'ambito del progetto è prevista la realizzazione di diverse opere d'arte minori, funzionali al progetto e di seguito elencate:

- ponte sul canale NIE;
- allargamento ponticello PK24+358;
- allargamento ponticello PK24+497;
- muri di sostegno, prefabbricati ed in opera;
- adeguamento tombini esistenti;
- nuovo tombino faunistico;
- vasca antincendio;
- cordoli porta barriera e canalette.

8. IDROLOGIA E IDRAULICA

Il sito del nuovo autoporto è ubicato in adiacenza al tracciato autostradale in un'area golenale in sinistra della Dora Riparia interessata dall'esondazione delle piene di maggiore intensità.

L'inserimento dell'opera nell'assetto idraulico della Dora Riparia relativo al tratto di interesse richiede l'adozione di opportune soluzioni per garantire la sicurezza dell'infrastruttura e la compatibilità idraulica della stessa rispetto ai fenomeni alluvionali che coinvolgono il settore golenale interessato, ai sensi delle vigenti normative.

Le opere riguardanti le reti idrauliche e le opere di presidio idraulico proposte sono suddivisibili per tipologia e localizzazione e precisamente:

- **Opere afferenti il piazzale di sosta:** sono costituite da una rete di tubazioni che collegano i punti di raccolta delle acque di piattaforma siano di tipo puntuale (caditoie) che di tipo lineare (canalette grigliate); consentono di raccogliere le acque di pioggia e di ruscellamento sul piazzale.
- **Opere afferenti alla piattaforma autostradale A32:** sulle scarpate laterali lo smaltimento delle acque di piattaforma avviene attraverso embrici che scaricano le acque in una canaletta rivestita in cls che a sua volta recapita le acque nella condotta di raccolta delle acque di ruscellamento esistente; sullo spartitraffico centrale verrà eseguita una canaletta ad asola che recapiterà le acque in una condotta di smaltimento.
- **Opere afferenti ai fabbricati:** realizzazione di pluviali e gronde.
- **Opere di regimazione idraulica del fiume Dora Riparia:** sono costituite da una difesa profonda realizzata con colonne di terreno consolidate del diametro di cm 80 disposte a quinconce di lunghezze diverse. La lunghezza complessiva della difesa è di ml 658,58.
- **Opere di scarico a fiume delle acque di ruscellamento:** sono costituite da un manufatto in calcestruzzo armato sagomato dal quale sfociano i due condotti principali delle acque di ruscellamento.
- **Opere speciali di attraversamento in microtunneling:** il sistema consiste nello spingere attraverso il rilevato autostradale una tubazione in cls o in acciaio mediante un sistema di spinta oleodinamico associato a una fresa a testa rotante con smarino del materiale scavato.
- **Scaricatore delle acque di esondazione:** è costituito da un'opera d'imbocco realizzata con un manufatto in c.a. e una tubazione in calcestruzzo armato con incastro a mezzo spessore e anello di tenuta in neoprene del diametro di mm 1500.
- **Impianto trattamento acque di prima pioggia:** è costituito da una batteria di tre vasche in polietilene realizzate con tecnologia dello stampaggio rotazionale e alle caratteristiche chimico-fisico-meccaniche del polietilene lineare ad alta densità (LLDPE).
- **Opere varie allacciamento fognature nere:** raccolta delle acque nere di scarico dei fabbricati.

9. OPERE IMPIANTISTICHE

Il Progetto Esecutivo per il nuovo autoporto descrive:

- gli impianti elettrici e speciali a servizio del fabbricato uffici direzione esercizio DE, uffici posto di controllo centralizzato PCC, uffici OK GOL, casse carburanti, fabbricato ristorazione ATC e parcheggio piazzale esterno.

- gli impianti di climatizzazione, ventilazione idricosanitari ed antincendio a servizio del fabbricato uffici direzione esercizio DE, uffici posto di controllo centralizzato PCC, uffici OK GOL, casse carburanti, fabbricato ristorazione ATC.

10. SOVRASTRUTTURE E PAVIMENTAZIONI

Il cassonetto stradale adottato per le corsie di accelerazione e decelerazione, le rampe di svincolo, il piazzale Autoporto, la rotonda 2, ha una profondità costante di 59cm. Tale pacchetto è lo standard adottato sull'intero tratto autostradale, nell'ottica di mantenere uniforme la pavimentazione e la relativa manutenzione.

Il pacchetto che costituisce la sovrastruttura stradale risulta così definito:

- TIPO A

manto di usura	4 cm
strato di collegamento (binder)	5 cm
base in conglomerato bituminoso	10 cm
fondazione in misto cementato (fondazione legata)	20 cm
sottofondazione in misto granulare stabilizzato	20 cm

Il collegamento tra la nuova e l'esistente sovrastruttura sarà realizzato previa demolizione, di una fascia di 50 cm di larghezza, dell'attuale pavimentazione e la scarifica dello strato di usura per l'intera carreggiata.

La rotonda 1 sulla statale 25 e la strada di collegamento tra le due rotonde avrà una pavimentazione di spessore 50 cm così composta:

- TIPO B

manto di usura	3 cm
strato di collegamento (binder)	7 cm
base in conglomerato bituminoso	10 cm
sottofondazione in misto granulare stabilizzato	30 cm

La pavimentazione dei cavalcavia di svincolo sarà così composta:

- TIPO C

manto di usura	4 cm
strato di collegamento (binder)	5 cm

con l'interposizione di uno strato impermeabile, di spessore 1 cm, steso direttamente sull'estradosso della soletta dell'opera.

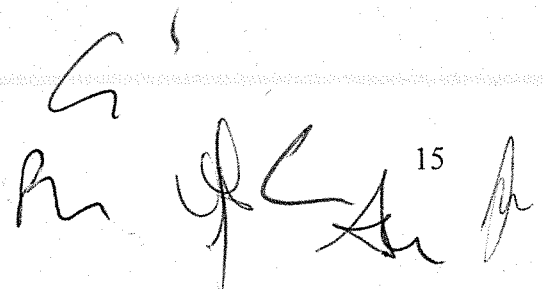
11. INTERFERENZE

Le interferenze con gli impianti esistenti identificate e risolte sono le seguenti:

- Impianti telefonici Telecom
- Impianti media tensione ENEL
- Impianti di media tensione a 5,5kV lato Torino
- Impianti di media tensione a 5,5kV lato Bardonecchia
- Impianto di fibra ottica Sitaf a 48FO lato salita
- Impianto di fibra ottica Sitaf a 48FO lato discesa
- Impianto di fibra ottica internazionale 108FO "Pirelli" A-B lato discesa verso PCC
- Impianto di fibra ottica internazionale 108FO "Indiano" A-B lato discesa verso PCC
- Impianto di fibra ottica internazionale 108FO "Pirelli" A-B lato discesa verso TO-BA
- Impianto di fibra ottica internazionale 108FO "Indiano" A-B lato discesa verso TO-BA

Il Proponente afferma che: "Si segnala che gli enti gestori degli impianti di adduzione gas, acquedotto e fognatura (SMAT e ITALGAS) e del collegamento internazionale di TERNI, non hanno risposto alla richiesta della Committenza in fase di progettazione esecutiva; pertanto allo stato attuale il progetto di risoluzione dell'interferenza risulta essere quello del Progetto Definitivo."

15



12. SICUREZZA E CANTIERIZZAZIONE

In ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE n.19/2015, il Proponente afferma di aver provveduto alla progettazione di tutte le opere/infrastrutture civili e impiantistiche per garantire la sicurezza delle aree di cantiere e l'eventuale gestione delle stesse da parte delle Forze dell'Ordine.

In particolare, sia nella fase di installazione cantiere, sia nella fase realizzativa dei lavori, verranno poste in essere tutte quelle misure atte a tutelare la sicurezza delle maestranze anche attraverso l'ausilio delle Forze dell'Ordine, in collaborazione con la Questura di Torino.

Preliminarmente alla messa in sicurezza del sito, con le dovute delimitazioni di cantiere, accorgimenti impiantistici, ecc., l'impresa esecutrice dovrà tenere in considerazione che l'area in esame è soggetta alla Bonifica da Ordigni Bellici inesplosi (BOB).

In ottemperanza alla prescrizione n. 31 della Delibera CIPE n.19/2015 con riferimento alla cantierizzazione, è stato redatto e trasmesso il documento *Piano di gestione ambientale e dei cantieri* (MAA_0_O_G_E_AM_RE_0021_B) in cui il Proponente definisce i criteri per l'adozione del Sistema di Gestione Ambientale (SGA) da parte dell'impresa appaltatrice e le misure gestionali, tecniche e operative per la corretta gestione ambientale del cantiere, al fine di minimizzarne l'impatto ambientale.

In merito agli impatti acustici in fase di corso d'opera il Proponente ha trasmesso il documento *Studio di impatto acustico nella fase di cantiere* (MAA0_O_G_E_AM_RE_0040_B) in cui, analizzando le fasi realizzative, verifica il rispetto dei limiti di immissione sull'edificio per la maggior parte delle fasi di cantiere. In particolare, le attività di cantiere sono state analizzate in termini di scenario di massimo impatto e sulla base dei dati relativi alle caratteristiche delle macchine, delle loro caratteristiche di emissione e delle modalità di funzionamento e, attraverso il modello previsionale, sono stati calcolati i livelli sonori stimati presso i punti ricettori individuati.

I calcoli effettuati hanno evidenziato il superamento dei limiti per lo scenario 1 dovuto principalmente alla contemporaneità delle due fasi di cantiere ovvero la demolizione del fabbricato esistente e la formazione del rilevato stradale; la simulazione effettuata allontanando le due fasi di cantiere, ovvero spostando le operazioni di formazione del rilevato stradale verso l'autostrada A32, permette di rientrare nei limiti assoluti per i ricettori individuati e di rendere trascurabile il superamento dei limiti di emissione al confine di proprietà.

Pertanto il Proponente afferma che la programmazione delle fasi di cantiere sarà adeguatamente programmata e verificata al fine di minimizzare l'impatto acustico nell'area di intervento e che verranno posti in essere diversi accorgimenti mitigativi secondo i seguenti principi:

- Scelta delle macchine, delle attrezzature e miglioramento delle prestazioni:
 - selezione di macchine e attrezzature omologate in conformità alle direttive della Comunità Europea e ai successivi recepimenti nazionali;
 - installazione, se già non previsti, di silenziatori sugli scarichi;
 - utilizzo di gruppi elettrogeni e compressori insonorizzati.
- Manutenzione dei mezzi e delle attrezzature:
 - riduzione degli attriti attraverso operazioni di lubrificazione;
 - sostituzione dei pezzi usurati;
 - controllo delle giunzioni;
 - bilanciatura delle parti rotanti per evitare vibrazioni eccessive;
 - verifica della tenuta dei pannelli di chiusura dei motori;
 - svolgimento di manutenzione alle sedi stradali interne alle aree di cantiere mantenendo la superficie stradale livellata per evitare la formazione di buche.
- Modalità operazionali e predisposizione del cantiere:
 - orientamento degli impianti che hanno una emissione direzionale in posizione di minima interferenza;
 - localizzazione degli impianti fissi più rumorosi alla massima distanza dai ricettori;
 - utilizzazione di basamenti antivibranti per limitare la trasmissione di vibrazioni al piano di calpestio;
 - limitazione allo stretto necessario delle attività nelle prime/ultime ore del periodo diurno (6-8 e 20-22);

- imposizione di direttive agli operatori tali da evitare comportamenti inutilmente rumorosi (evitare di far cadere da altezze eccessive i materiali o di trascinarli quando possono essere sollevati...);
- divieto di uso scorretto degli avvisatori acustici, sostituendoli quando possibile con avvisatori luminosi.

13. INTERVENTI DI RECUPERO AMBIENTALE, DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E PER LA FRUIBILITÀ DELL'AREA

Il progetto prevede l'inerbimento di tutte le superfici oggetto di recupero ambientale, le scarpate dei rilevati, la pista di cantiere a ovest e le aree verdi interne.

Il progetto ha anche individuato alcuni spazi allo scopo di migliorare la fruibilità, prevedendo un'area gioco bimbi a nord-ovest del piazzale, nei pressi della rotatoria centrale, e un giardino al coperto, il Giardino d'Inverno, interno al fabbricato Sitaf/Posto di Controllo Centralizzato.

Gli elaborati relativi agli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale trasmessi dal proponente sono i seguenti:

- *Relazione tecnica sugli interventi di inserimento a verde* (IAA_0_A_2_E_AM_RE_0070_B);
- *Corografia degli interventi di inserimento* (IAA_0_A_2_E_AM_PL_0071);
- *Planimetria di dettaglio degli interventi di inserimento* (IAA_0_A_2_E_AM_PL_0072);
- *Carta dei tipologici e dei sestii di impianto* (IAA_0_A_2_E_AM_PL_0073);
- *Sezioni tipologiche* (IAA_0_A_2_E_AM_PL_0074);
- *Planimetria di sistemazione dell'Area Gioco* (IAA_0_A_3_E_AM_PL_0076).

La prescrizione n. 129 della Delibera CIPE n. 19/2015 specifica che: "In fase esecutiva dovrà essere garantita la continuità e la naturalità delle sponde della Dora al fine di conservare la funzione di corridoio ecologico di tale contesto, la cui tutela e valorizzazione naturalistica, ecologica e paesaggistica rientra tra gli obiettivi specifici di qualità paesaggistica indicati nel Piano Paesaggistico Regionale".

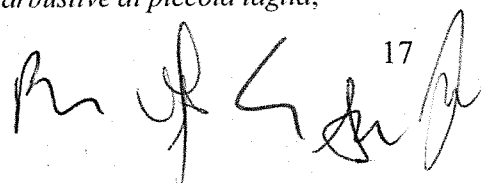
A tal riguardo il Proponente ha redatto il progetto di riqualificazione ambientale del corridoio fluviale in sponda sinistra della Dora Riparia che ha come obiettivo primario quello di salvaguardare la sua funzione di corridoio ecologico (cfr. elaborato OOA_0_OG_E_GN_RE_0026 *Compensazione forestale ricollocazione Autoporto San Didero LR 4/2009 e DGR 23/4637*)

In particolare, in merito agli interventi di inserimento paesaggistico e di recupero ambientale, il Proponente afferma che il progetto ha seguito i seguenti criteri generali:

- la riduzione della sottrazione di vegetazione arborea e arbustiva, e il recupero, a fine lavori, degli ambiti interferiti con nuove piantumazioni in armonia con la vegetazione esistente e potenziale dell'area;
- l'utilizzo dei metodi e dei principi dell'ingegneria naturalistica;
- l'uso di specie autoctone e coerenti con la vegetazione presente nell'area;
- la funzionalità ecologica e la fitopermeabilità;
- la ricostruzione di un profilo pedogenizzato adatto e l'individuazione degli interventi di manutenzione necessari a garantire l'attecchimento delle piantumazioni e degli inerbimenti.

Gli interventi di ripristino ambientale e di inserimento paesaggistico progettati riguarderanno i seguenti ambiti e i relativi interventi previsti:

- nelle aree intercluse delle nuove rampe di svincolo autostradale sono previste *macchie boscate*;
- nelle superfici attualmente boscate acquisite o oggetto di occupazione temporanea sono previsti *filari arboreo-arbustivi*;
- nell'area residuale interclusa tra l'autostrada e la nuova area di sosta è previsto un *filare arboreo-arbustivo*;
- nelle aiuole di piccole dimensioni interne all'area di sosta è previsto un *filare di piccoli alberi*;
- nelle aiuole di maggiori dimensioni interne all'area di sosta sono previsti *filari arborei*;
- nell'area residuale interclusa tra l'area di sosta e la rampa di ingresso all'autostrada è prevista una *siepe lineare medio alta*;
- nell'area residuale interclusa tra la carreggiata di uscita dall'autostrada e la deviazione della strada secondaria esistente è prevista una *siepe lineare medio alta*;
- negli anelli centrali delle rotatorie sono previste *piantumazioni arbustive di piccola taglia*;

 17

- per il verde Pensile degli edifici PCC e ATC è previsto un *tetto verde estensivo*;
- per la pista di cantiere è previsto l'*inerbimento*;
- per le scarpate dei rilevati è previsto l'*inerbimento*.

14. CONFRONTO PD –PE

Il Proponente afferma che, in linea generale, il Progetto Esecutivo oggetto del presente parere è stato sviluppato in continuità con il Progetto Definitivo e pertanto non ha subito sostanziali modifiche.

L'area di intervento è rimasta sostanzialmente invariata.

A seguito dell'introduzione della nuova soluzione adottata per la realizzazione dei sovrappassi (rif. Delibera CIPE n.19/2015 del 20 febbraio 2015) che comprende l'utilizzo di un impalcato in struttura mista acciaio-calcestruzzo al posto dell'impalcato strallato sostenuto dalle due pile e da un'antenna centrale a sostegno degli stralli, è risultata necessaria ai fini di preservare il franco altimetrico sul filo asfalto della piattaforma autostradale esistente, comportando la modifica dei profili altimetrici delle Rampe 3 e Rampa 4 (rampe rispettivamente di diversione e di immissione dall'autostrada in direzione Torino).

Tale modifica ha comportato l'aggiornamento delle verifiche di visibilità e il conseguente inserimento di allargamenti in curva per garantire le verifiche di norma.

La stessa modifica al Progetto Definitivo che ha previsto l'introduzione di una nuova tipologia di impalcato ha comportato inoltre un'ulteriore modifica al progetto stradale: essa riguarda l'inserimento di una nuova piazzola di sosta in carreggiata nord, tra le Rampe 1 e 2 di diversione e immissione in direzione Bardonecchia. Tale variazione si è resa necessaria in quanto la Pila n.9 dell'impalcato di progetto della Rampa 4 ha reso inutilizzabile l'esistente piazzola di sosta. Dall'emissione del Progetto Definitivo all'avvio della progettazione esecutiva si è avviata un'attività di trattamento inerti nell'area situata ad ovest del sito destinato al nuovo Autoporto si è reso pertanto necessario nella presente fase progettuale rendere accessibile l'area mediante l'inserimento di nuova viabilità che si innesta sulla bretella di collegamento R1-R2, a sud del ponte sul canale NIE, rispetto a quanto previsto nel Progetto Definitivo.

L'ultima variazione riguarda l'inserimento di una immissione regolamentata mediante apposita convenzione sulla rotonda R2, per consentire l'accesso alla viabilità podereale che costeggia sulla sponda destra il canale NIE.

Per quanto concerne la sistemazione dell'area e gli edifici il progetto Esecutivo dei fabbricati presenti sull'area dell'autoporto di San Didero è stato redatto in conformità a quanto previsto dal Progetto Definitivo, mantenendo la disposizione originaria dell'area destinata a Truck Station e parcheggio per i mezzi pesanti, e dei diversi fabbricati e manufatti.

15. PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il Proponente afferma che il Piano di Monitoraggio Ambientale relativo alla Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa è stato revisionato a seguito delle osservazioni formulate da ARPA Piemonte il 30/01/2017 (Prot. 7338/22.04).

In merito alla durata del monitoraggio il Proponente afferma che per quanto attiene il monitoraggio *ante operam*, alcune componenti ambientali, quali ad esempio l'atmosfera o l'ambiente idrico necessitano di un periodo di monitoraggio ante operam di 1 anno. Il monitoraggio in Corso d'Opera avrà durata pari a quella del cantiere stimata in 755 giorni. In relazione agli esiti del monitoraggio e all'operatività del cantiere stesso, sarà possibile rimodulare, in corso d'opera, la frequenza delle misure previste. Il monitoraggio Post Operam avrà durata di 1 anno a partire dalla messa in esercizio dell'Autoporto.

Di seguito si riporta una sintesi delle attività del monitoraggio previste per le diverse componenti.

Componente Atmosfera

L'ubicazione dei punti di monitoraggio, in ottemperanza a quanto previsto dalla prescrizione 183.2 della Delibera CIPE 19/2015 (*"L'individuazione dei punti di monitoraggio ambientale relativi alla qualità dell'aria dovrà essere supportata da un dettagliato esame delle risultanze delle simulazioni modellistiche presentate dal proponente per il progetto definitivo ..."*), è derivata dagli esiti delle simulazioni effettuate in fase di progettazione definitiva.

Sono previsti due punti di monitoraggio:

- ATR 01: in corrispondenza del ricettore che, in ragione della sua distanza dal sito, potrà essere interessato dagli impatti più significativi, ossia l'edificio residenziale/commerciale sito lungo la SS 25;
- ATC 02: localizzato all'interno del cantiere per valutare le emissioni dello stesso.

Per quanto attiene la localizzazione del punto ATC 02, che ha lo scopo di monitorare i parametri al confine del futuro cantiere e che, nella fase *ante operam*, ha l'obiettivo di valutare gli effetti della presenza della limitrofa area di trattamento inerti, si evidenzia che la localizzazione è resa obbligata dalla presenza di vegetazione che impedirebbe di ubicare la stazione più vicina all'autostrada.

Le tipologie di indagine associate alle zone da monitorare sono:

- Punto ATR - 01:
 - o Rilievo degli inquinanti da traffico: NO, NO₂, SO₂, CO, BTEX;
 - o Monitoraggio delle polveri: PM₁₀, PM_{2,5} con rilevamento sequenziale dei filtri;
- Punto ATC - 02:
 - o Monitoraggio PM 10 con contaparticelle;
 - o Monitoraggio contestuale di PM 10 con campionamento sequenziale su filtro (con l'obiettivo di verificare l'allineamento con i dati del contaparticelle). Questo monitoraggio dovrà fornire 20 giorni di coppie di dati validi per ogni stagione.

Di seguito si riporta la tabella riassuntiva dei monitoraggi da effettuare, con le frequenze e le durate del monitoraggio per le fasi di *ante operam*, *in itinere* e *post operam*.

POSTAZIONE	PARAMETRI MISURATI	Frequenza e durata del monitoraggio		
		ANTE OPERAM	CORSO D'OPERA	POST OPERAM
ATR 01	Inquinanti da traffico / polveri	Monitoraggio in continuo di 12 mesi <i>Prima dell'inizio del cantiere</i>	Monitoraggio in continuo di 18 mesi <i>Durante tutta la fase di cantiere</i>	Monitoraggio in continuo di 30 giorni consecutivi <i>2 campagne nel primo anno dalla messa in esercizio</i>
ATC 02	Polveri (solo PM 10) con contaparticelle e campagne in parallelo con campionamento sequenziale su filtro per fornire 20 gg di coppie di dati validi per ogni stagione	Monitoraggio in continuo di 12 mesi <i>Prima dell'inizio del cantiere</i>	Monitoraggio in continuo di 18 mesi <i>Durante tutta la fase di cantiere</i>	Non previsto. Il punto ha l'obiettivo di caratterizzare le emissioni di polveri del cantiere, quindi non fornisce alcuna informazione utile nella fase post operam.

Componente Amianto

Il monitoraggio delle fibre aerodisperse è previsto in corrispondenza del punto ATC 02 (cfr. componente Atmosfera) localizzato sul confine di cantiere.

Per le modalità di campionamento si fa riferimento a quanto già predisposto sul Cantiere del Cunicolo Esplorativo de La Maddalena di seguito riportato.

Sono oggetto della misura e quindi incluse nel conteggio tutte le fibre aventi una geometria conforme a quanto definito dall'Art. 253 c.7 del D. Lgs 81/2008 e composizione chimica corrispondente alle tipologie di amianto normate dal decreto medesimo.

Per l'esecuzione dell'analisi si farà riferimento a quanto disposto dall'Allegato 2, parte B del D.M. 06/09/1994 *Normative e metodologie tecniche di applicazione dell'art. 6, comma 3, e dell'art. 12, comma 2, della legge 27 marzo 1992, n.257, relativa alla cessazione dell'impiego dell'amianto.*

In particolare, l'analisi fornirà la concentrazione di fibre respirabili "totali" e "d'amianto" espressa in ff/L, calcolate includendo nel conteggio delle fibre totali tutti i materiali fibrosi di natura organica e tutte le fibre regolamentate (All.2b del D.M. 6/9/94) distinguendo la natura organica, inorganica o di amianto.

Il campionamento delle fibre aerodisperse verrà effettuato su membrana in Esteri misti di Cellulosa (MCE) di diametro 47 mm e porosità pari a 0,8 mm alloggiata in apposito portafiltro metallico, posizionato su stativo o "testa sequenziale" a un'altezza del suolo compresa tra 1,5 e 1,8 m con orientamento verticale verso il basso (superficie esposta parallela al piano di calpestio) per tutta la durata del campionamento.

Ru
up C Ac 19

La portata d'aria aspirata sarà regolata in funzione del livello di polverosità ambientale, restando comunque nei limiti di portata previsti (6-10 l/min); la catena di campionamento sarà costituita dai seguenti elementi:

- Monitor monouso precaricato;
- Linea pneumatica di collegamento alla pompa aspirante;
- Pompa aspirante a flusso costante controllato elettronicamente nel campo di portata tra 0,5 e 10,0 l/min e dotata di sistema di autocompensazione delle perdite di carico;
- Organi di controllo e programmazione con display grafico, registrazione e stampa dei parametri di campionamento.

Ai fini della verifica della validità del campionamento al termine delle operazioni sarà controllato che il materiale particellare campionato sia omogeneamente distribuito su tutta la superficie del filtro. Parallelamente alle attività di monitoraggio, saranno rilevati i principali dati meteo:

- velocità del vento (m/sec);
- direzione del vento (°Nord);
- pressione atmosferica (mBar);
- temperatura dell'aria (°C);
- umidità relativa (%);
- eventuali precipitazioni.

I dati rilevati saranno riportati su apposito verbale di campionamento conforme alla modulistica definita, i campioni saranno opportunamente etichettati e sigillati al fine di evitare contaminazioni esterne e saranno trasferiti immediatamente al Laboratorio di analisi.

Per l'esecuzione dell'analisi si fa riferimento al metodo ARPA U_RP_M842.

Nel caso in cui gli esami sul campione in osservazione, eseguiti secondo il protocollo, evidenzino concentrazioni di fibre di amianto $\geq 0,9$ ff/L il Laboratorio procede a:

- eseguire un secondo esame su un'altra porzione del campione utilizzando anche la metodica della metallizzazione, con l'acquisizione e la registrazione di tutto il materiale iconografico e le relative microanalisi associate, comprovante l'identificazione delle fibre di Amianto reperite;
- inviare ad ARPA Piemonte, *Polo Amianto*, copia di tutto il suddetto materiale acquisito con immagini jpeg.

Per quanto riguarda la frequenza del monitoraggio, essendo il potenziale rischio legato alle fasi di scavo ed essendo queste concentrate nel primo anno di attività di cantiere, in condizioni ordinarie il monitoraggio avverrà per 3 giorni ogni 15 giorni per un turno di 8 ore.

In caso di raggiungimento e di superamento di 1 ff/L, il monitoraggio ambientale sarà intensificato prevedendo un campionamento di 3 giorni ogni 7 giorni per il turno di 8 ore sino al rientro dei parametri inferiori alla soglia sopra indicata.

In questa fase, sarà attivato un monitoraggio equivalente dall'impresa all'interno dell'area di cantiere.

Componente Rumore

Il monitoraggio della componente Rumore prevede, per la fase *ante operam*:

- la caratterizzazione del clima acustico in corrispondenza del ricettore più prossimo all'area di cantiere;
- la caratterizzazione delle attuali sorgenti di rumore presenti nell'area (quali traffico stradale e ferroviario, impianti fissi, attività produttive).

Per quanto attiene la fase di corso d'opera il monitoraggio dovrà essere predisposto in concomitanza con le lavorazioni maggiormente impattanti costituite essenzialmente dalla demolizione dei fabbricati esistenti e dalle attività di realizzazione delle fondazioni dei manufatti e dei rilevati dell'opera.

Per la fase *post operam*, il monitoraggio dovrà verificare il rispetto dei limiti da D.P.R. 30 marzo 2004 n. 142 nella fase di esercizio del nuovo autoporto.

Nella scelta della localizzazione delle postazioni sono stati privilegiati i fabbricati prossimi al cantiere e le aree residenziali più vicine.

PUNTO	COMUNE	LOCALIZZAZIONE	Coordinate geografiche	
			N	E
ACU01	San Didero	Edificio residenziale misto commerciale a 2 piano ft..	45°7'42.53"	7°12'33.59"

Al fine di garantire uno svolgimento qualitativamente omogeneo delle misure, la ripetibilità delle misure e la possibilità di creare un catalogo informatizzato aggiornabile e integrabile nel tempo, si è reso necessario che le misure vengano svolte con appropriate metodiche.

Le misure saranno effettuate utilizzando fonometri integratori di classe 1; il microfono sarà posizionato a circa 1,5 metri di altezza dal suolo, in direzione delle sorgenti disturbanti e lontani da superfici riflettenti.

Al fine di ottenere una maggiore comprensione del clima acustico in esame si procederà all'acquisizione dei livelli percentili L1, L5, L10, L50, L90, L95 e naturalmente il livello sonoro equivalente di pressione sonora ponderato A (LAeq).

Vista la natura delle sorgenti da monitorare, in relazione alle diverse fasi, sono previste due diverse metodiche di misura:

- misura in continuo della durata di una settimana (7 giorni);
- misura in continuo di 48 ore.

POSTAZIONE	PARAMETRI MISURATI	Frequenza e durata del monitoraggio		
		ANTE OPERAM	CORSO D'OPERA	POST OPERAM
ACU01	Leq L1, L5, L10, L50, L90, L95 in dBA	Monitoraggio in continuo di 7 giorni. <i>Prima dell'inizio del cantiere</i>	Monitoraggio in continuo di 7 giorni. <i>Durante la fase di demolizione dei fabbricati esistenti</i> Monitoraggio di 48 ore con frequenza trimestrale. <i>Durante le fasi di scavo delle fondazioni e realizzazione dei piazzali</i>	Monitoraggio in continuo di 7 giorni. <i>Successivamente all'entrata in esercizio dell'Autoporto</i>

In fase *ante operam* è prevista una campagna di monitoraggio di 1 settimana che avrà l'obiettivo di caratterizzare il clima con particolare riferimento alla S.S. 25 e al traffico circolante sulla A32.

In fase di corso d'opera è prevista:

- una misura settimanale in concomitanza con la demolizione degli edifici esistenti della durata di circa 2 mesi, pertanto una misura di una settimana si ritiene che sia rappresentativa dell'attività nel suo complesso e dovrà essere fatta nelle fasi iniziali della demolizione in maniera tale da poter attivare specifici interventi di mitigazione in caso di necessità;
- misure di 48 ore, con cadenza trimestrale nei periodi in cui si sovrapporranno le attività di realizzazione delle fondazioni e dei rilevati della durata di 18 mesi per le quali si dovranno prevedere complessivamente 6 misure. I singoli rilievi di 48 ore dovranno essere significativi delle lavorazioni in atto e pertanto sarà necessario individuare le idonee finestre temporali in coordinamento con i responsabili del cantiere.

In fase *post operam* è prevista una campagna di monitoraggio di 1 settimana che avrà l'obiettivo di verificare il rispetto dei limiti da D.P.R. 30 marzo 2004 n. 142.

Inoltre, vista la presenza di ulteriori sorgenti di rumore quali (Rumore stradale, Rumore ferroviario, Rumore impianti) sono state individuate tre ulteriori postazioni di misura per la caratterizzazione delle sorgenti, come di seguito riportato:

M
S
N
Y

Ru
up
CA
21
P

PUNTO	COMUNE	LOCALIZZAZIONE	Coordinate geografiche	
			N	E
RUM01	San Didero	Edificio residenziale a 2 piani ft. Arretrato di circa 20 m rispetto alla SS25 e circa 15 metri dalla linea ferroviaria	45°7'44.20"	7°12'34.74"
RUM02	San Didero	Presso la centrale idroelettrica	45°7'41.65"N	7°12'30.73"E
RUM03	San Didero	Confine area aeroporto in corrispondenza dell'area di trattamento inerti	45°7'37.33"N	7°12'29.98"

Le misure nei punti sopra elencati saranno prese esclusivamente nella fase *ante operam* al fine di caratterizzare le sorgenti identificate.

Le misure saranno effettuate utilizzando fonometri integratori di classe 1; il microfono sarà posizionato a circa 1,5 metri di altezza dal suolo, in direzione delle sorgenti disturbanti e lontani da superfici riflettenti. Al fine di ottenere una maggiore comprensione del clima acustico in esame si procederà all'acquisizione dei livelli percentili L1, L5, L10, L50, L90, L95 e naturalmente il livello sonoro equivalente di pressione sonora ponderato A (LAeq). Vista la natura delle sorgenti da monitorare (impianti, traffico ferroviario e stradale) sono

previste le metodiche di misure riepilogate in tabella seguente.

POSTAZIONE	SORGENTE DA CARATTERIZZARE	PARAMETRI MISURATI	Frequenza e durata del monitoraggio
			ANTE OPERAM
RUM01 Lato ferrovia	Traffico ferroviario	Leq L1, L5, L10, L50, L90, L95 in dBA	Monitoraggio in continuo di 24 ore. <i>Prima dell'inizio del cantiere</i>
RUM01 Lato S.S. n. 25	Traffico stradale	Leq L1, L5, L10, L50, L90, L95 in dBA	Misure di 1 ora presidiata dall'operatore ripetuta tre volte durante le 24 ore: due volte nel tempo di riferimento diurno (dalle 6 alle 22: una al mattino e una al pomeriggio), e una volta nel tempo di riferimento notturno ((dalle 22 alle 6). <i>Prima dell'inizio del cantiere</i>
RUM 02	Impianti	Leq L1, L5, L10, L50, L90, L95 in dBA	Misure di 1 ora presidiata dall'operatore. <i>Prima dell'inizio del cantiere</i>
RUM 03	Impianti	Leq L1, L5, L10, L50, L90, L95 in dBA	Misure di 1 ora presidiata dall'operatore. <i>Prima dell'inizio del cantiere</i>

Componente Acque Superficiali

La localizzazione dei punti di monitoraggio è stata valutata in funzione dell'accessibilità alla Dora Riparia su cui sono localizzati i punti a monte e a valle dello scarico dell'impianto di trattamento delle acque di piattaforma che avviene con attraversamento del rilevato autostradale, a monte dello scarico del canale esistente, di cui di seguito si riportano le localizzazioni delle stazioni individuate.

PUNTO	COMUNE	CORPO IDRICO	LOCALIZZAZIONE	Coordinate geografiche	
				N	E
FIM 01	Bruzolo	Fiume Dora Riparia	Via del Lago circa 80 metri oltre il sottopasso della A 32	45° 7'33.04"	7°11'56.69"
FIV 01	S. Didero	Fiume Dora Riparia	A monte del ramo di scarico del canale NIE	45° 7'24.82"	7°12'50.17"

e lo schema con le frequenze e le durate del monitoraggio.

POSTAZIONE	PARAMETRI MISURATI	Frequenza e durata del monitoraggio		
		ANTE OPERAM	CORSO D'OPERA	POST OPERAM
FIM 01 FIV 01	Parametri in situ	Mensile per la durata di 12 mesi prima dell'avvio dei lavori	Mensile per la durata del cantiere pari a 25 mesi	Trimestrale per 1 anno successivo alla messa in esercizio
FIM 01 FIV 01	Parametri chimici e biologici	Trimestrale per la durata di 12 mesi prima dell'avvio dei lavori	Trimestrale per la durata del cantiere pari a 25 mesi	Trimestrale per 1 anno successivo alla messa in esercizio
FIM 01 FIV 01	Macrobenthos	Trimestrale (4 campagne stagionali) per la durata di 12 mesi prima dell'avvio dei lavori	Trimestrale (4 campagne stagionali) per la durata del cantiere pari a 25 mesi	Trimestrale (4 campagne stagionali) per 1 anno successivo alla messa in esercizio

Il rilievo dei parametri chimico-fisici in situ avverrà in occasione del campionamento mediante l'utilizzo di una sonda multiparametrica o di singoli strumenti dotati degli specifici elettrodi.

PARAMETRI IN SITU
Portata/Velocità della corrente
Temperatura dell'acqua
pH
Torbidità
Conducibilità elettrolitica
Potenziale redox
Ossigeno disciolto (ppm e % saturazione)

Parametri in situ rilevabili mediante utilizzo di sonda multiparametrica

Per quanto riguarda i campionamenti e le analisi di laboratorio i parametri inseriti nel set analitico possono essere raggruppati come segue:

- parametri generali di base e metalli (parametri che possono essere influenzati da scarichi di sostanze inorganiche quali acque contenenti cemento bentonite), il set in particolare comprende, oltre a quanto definito dal protocollo analitico della Regione Piemonte per il monitoraggio del biennio 2009/2010, i seguenti parametri: durezza totale, ammoniaca, nitriti, nitrati;
- tensioattivi anionici, tensioattivi non ionici (parametri associati all'impiego di detersivi o fluidificanti) VOC, IPA, idrocarburi totali, TOC (parametri potenzialmente associati a perdite di idrocarburi da circuiti idraulici o serbatoi di alimentazione dei mezzi d'opera);
- conta batterica (parametri potenzialmente associati a scarichi civili del cantiere).

Componente Acque Sotterranee

Dalle verifiche fatte in campo in merito alla disponibilità di piezometri già utilizzati nel Monitoraggio Dierre Holding del triennio 2010-2012, è emersa la presenza, all'interno dell'area, di 3 piezometri:

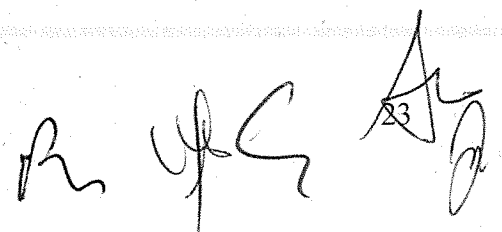
- Punto S2 monitorato nel corso del triennio 2010-2012;
- Punto S14 monitorato nel corso del triennio 2010-2012;
- Piezometro Pz 7 SITAF;

che verranno ulteriormente verificati nella fase *ante operam*:

- AST-01: corrispondente al punto S2 monitorato nel corso del triennio 2010-2012;
- AST-02: corrispondente al punto S14 monitorato nel corso del triennio 2010-2012;
- AST-03: corrispondente al punto Pz7 SITAF.

In relazione alla realizzazione delle opere, vista l'interferenza con alcuni manufatti (S2 interferisce con il PCC) e alle quote di progetto che saranno più elevate del piano campagna attuale, in fase di corso d'opera l'ubicazione dei punti sarà adeguata alle configurazioni di cantiere e di progetto.

In tabella si riporta uno schema con le frequenze e le durate del monitoraggio.



POSTAZIONE	PARAMETRI MISURATI	Frequenza e durata del monitoraggio		
		ANTE OPERAM	CORSO D'OPERA	POST OPERAM
AST01	Parametri chimici	Trimestrale (4 campagne stagionali) per la durata di 12 mesi	Non previsto.	Non previsto.
	Parametri in situ	Mensile per la durata di 12 mesi		
AST02	Parametri chimici	Trimestrale (4 campagne stagionali) per la durata di 12 mesi	Non previsto.	Non previsto.
	Parametri in situ	Mensile per la durata di 12 mesi		
AST03	Parametri chimici	Trimestrale (4 campagne stagionali) per la durata di 12 mesi	Non previsto.	Non previsto.
	Parametri in situ	Mensile per la durata di 12 mesi		
AST04	Parametri chimici	Non previsto.	Trimestrale per la durata del cantiere (medesimi parametri delle acque superficiali)	Semestrale solo Idrocarburi Totali (2 campagne successive al termine dei lavori)
	Parametri in situ		Mensile per la durata del cantiere	
AST05	Parametri chimici	Non previsto.	Trimestrale per la durata del cantiere (medesimi parametri delle acque superficiali)	Semestrale solo Idrocarburi Totali (2 campagne successive al termine dei lavori)
	Parametri in situ		Mensile per la durata del cantiere	
AST06	Parametri chimici	Non previsto.	Trimestrale per la durata del cantiere (medesimi parametri delle acque superficiali)	Semestrale solo Idrocarburi Totali (2 campagne successive al termine dei lavori)
	Parametri in situ		Mensile per la durata del cantiere	

Dalla tabella si evince che, soprattutto per ragioni tecniche legate da un lato alla durata del monitoraggio ambientale ante operam in relazione alla disponibilità delle aree, e dell'altro al layout finale di progetto, nella fase di ante operam l'uso di piezometri diversi rispetto alla fase di corso e post operam. Il Proponente ritiene che l'ubicazione dei piezometri, nelle diverse fasi di ante e corso/post operam sia rappresentativa delle possibili interferenze tra opera e matrice ambientale.

Il monitoraggio ante operam, della durata di 12 mesi, dovrà essere eseguito con le seguenti modalità sulle 3 stazioni (AST-01, AST-02, AST-03):

- Monitoraggio trimestrale dei medesimi parametri chimici già misurati nelle acque superficiali
- Monitoraggio mensile dei parametri in situ.

Il monitoraggio in corso d'opera, previsto per tutta la durata del cantiere pari a 25 mesi, sarà effettuato sulle stazioni AST-04, AST-05, AST06 con le seguenti modalità:

- Monitoraggio trimestrale dei medesimi parametri chimici già misurati nelle acque superficiali;
- Monitoraggio mensile dei parametri in situ (Temperatura, pH, Conducibilità elettrolitica, Potenziale redox, Ossigeno disciolto).

In tutti i monitoraggi verrà rilevata anche l'altezza della falda.

Il monitoraggio post operam, previsto nel primo anno successivo all'entrata in esercizio, sarà effettuato prevedendo due campagne con frequenza semestrale in cui saranno monitorati esclusivamente gli idrocarburi totali. La motivazione per cui nella fase post operam si ritiene di dover monitorare unicamente gli idrocarburi totali è legata al fatto che con l'esercizio dell'opera si ritiene che l'unico aspetto meritevole di approfondimento sia quello legato al rischio di sversamenti accidentali dei mezzi che usufruiranno dell'impianto. Tale rischio prevede, per altro, di essere mitigato attraverso l'impianto di trattamento acque. Il proponente non ritiene pertanto significative analisi relative ad altri parametri.

Componente Suolo

Il monitoraggio del suolo nella fase *ante operam* verrà eseguito nel margine sud orientale dell'area di intervento nel punto di seguito riportato.

PUNTO	COMUNE	LOCALIZZAZIONE	Coordinate geografiche	
			N	E
SUO 01	San Didero	Boschetto in corrispondenza del margine sud est dell'area	45° 7'30.75"	7°12'43.58"

Nella tabella seguente è riportata l'articolazione del monitoraggio per la componente suolo.

POSTAZIONE	PARAMETRI MISURATI	Frequenza e durata del monitoraggio		
		ANTE OPERAM	CORSO D'OPERA	POST OPERAM
SUO 01	Parametri chimici e fisici	1 rilievo pedologico e analisi dei parametri chimico - fisici Prima dell'inizio del cantiere	Analisi chimico fisiche nel terreno vegetale stoccato 1 analisi dopo il primo anno di cantiere	Non previsto in quanto il monitoraggio della risorsa pedologica è funzionale alla verifica dei parametri chimico fisici durante la fase di cantiere.

Il monitoraggio in corso d'opera avverrà analizzando il suolo, stoccato in cumuli successivamente all'asportazione del terreno, all'inizio dei lavori.

In particolare, in corso d'opera si effettueranno unicamente le analisi chimico fisiche della componente al fine di verificare la significatività di eventuali modifiche dei parametri misurati nei campioni man mano che avanzeranno i lavori.

Componente Fauna

Per questa componente si prevede il monitoraggio dei chiroterri.

Il punto di monitoraggio è previsto in corrispondenza dell'area boscata localizzata ad est del perimetro dell'area.

Nella tabella che segue sono riportate le frequenze e la durata del monitoraggio *ante operam*.

Con riferimento alla nota ARPA di cui al prot. 7338/22.04 del 30 gennaio 2017 si evidenzia che al momento della redazione del Progetto Esecutivo le campagne di *ante operam* saranno realizzate nell'anno antecedente l'inizio dei lavori.

POSTAZIONE	TIPOLOGIA DI MONITORAGGIO	Frequenza e durata del monitoraggio
		ANTE OPERAM
FAU01	Chiroterri	4 campagne complessive. Due in autunno e due in primavera prima dell'inizio dei lavori

Le indagini saranno effettuate mediante *bat detector* in modalità "divisione di frequenza" e "time expansion". Si provvederà inoltre all'analisi dei sonogrammi, sulla chiroterro-fauna migratrice e stanziale, al fine di valutare l'utilizzo e la frequentazione dell'area e di individuare eventuali corridoi preferenziali di volo. Il monitoraggio dovrà consentire di caratterizzare la popolazione non solo in termini quantitativi ma anche in termini qualitativi individuando le specie o gruppi di specie eventualmente presenti.

Il Proponente afferma inoltre che in relazione ai risultati ottenuti si valuterà l'opportunità di proseguire il monitoraggio nelle successive fasi *in itinere* e *post operam*.

Componente Vegetazione

Il Proponente afferma che il monitoraggio della componente vegetazione, intesa come presenza di eventuali specie esotiche invasive generate dalle attività di cantiere, verrà effettuato annualmente nel periodo tardo primaverile e diffuso su tutte le aree interessate dalla cantierizzazione.

È prevista una verifica *ante operam* da effettuare nella stagione vegetativa precedente l'inizio dei lavori.

Componente Paesaggio

Il Proponente afferma che, per la componente paesaggistica, si prevede il monitoraggio unicamente per la fase di *post operam* al fine di verificare le previsioni fatte nella fase di autorizzazione dell'opera nel Progetto Definitivo, verificando la coerenza delle soluzioni mitigative adottate rispetto agli obiettivi di qualità paesaggistica definiti in sede di progettazione.

Il punto di monitoraggio è previsto in corrispondenza della Chiesa parrocchiale localizzata a nord del perimetro dell'area dell'Autoporto, lungo il versante est dell'abitato di San Didero a una quota di circa 460 m slm.

Nella tabella che segue sono riportate le frequenze e la durata del monitoraggio post operam.

PAESAGGIO				
PAE01	Visuale da parrocchia di San Didero	Non previsto in quanto lo stato ante operam deriva dalle analisi paesaggistiche derivanti dalla Relazione Paesaggistica predisposta per l'autorizzazione dell'opera.	Non previsto in quanto non significativo in relazione alla durata del cantiere.	1 ripresa fotografica da realizzarsi nell'anno della messa in esercizio dell'infrastruttura

Quadro di sintesi del PMA

Nella tabella seguente è riportato il quadro di sintesi del Monitoraggio Ambientale delle fasi ante operam, in itinere e post operam:

POSTAZIONE	PARAMETRI MISURATI	Frequenza e durata del monitoraggio		
		ANTE OPERAM	CORSO D'OPERA	POST OPERAM
ATMOSFERA				
ATR 01	Inquinanti da traffico / polveri	Monitoraggio in continuo di 12 mesi <i>Prima dell'inizio del cantiere</i>	Monitoraggio in continuo di 18 mesi <i>Durante tutta la fase di cantiere</i>	Monitoraggio in continuo di 30 giorni consecutivi 2 campagne nel primo anno dalla messa in esercizio
ATC 02	Polveri (solo PM 10) con contaparticelle e campagne in parallelo con campionamento sequenziale su filtro per fornire 20 gg di coppie di dati validi per ogni stagione	Monitoraggio in continuo di 12 mesi <i>Prima dell'inizio del cantiere</i>	Monitoraggio in continuo di 18 mesi <i>Durante tutta la fase di cantiere</i>	Non previsto. Il punto ha l'obiettivo di caratterizzare le emissioni di polveri del cantiere, quindi non fornisce alcuna informazione utile nella fase post operam.
AMIANTO - FIBRE AERODISPERSE				
ATC 02	Fibre aerodisperse		Durata 12 mesi 3 giorni ogni 15 giorni per il turno di 8 ore	
RUMORE				
ACU01	Leq L1, L5, L10, L50, L90, L95 in dBA	Monitoraggio in continuo di 7 giorni. <i>Prima dell'inizio del cantiere</i>	Monitoraggio in continuo di 7 giorni. <i>Durante la fase di demolizione dei fabbricati esistenti</i> Monitoraggio di 48 ore con frequenza trimestrale. <i>Durante le fasi di scavo delle fondazioni e realizzazione dei piazzali</i>	Monitoraggio in continuo di 7 giorni. <i>Successivamente all'entrata in esercizio dell'Autoporto</i>
RUM01 Lato ferrovia Traffico ferroviario	Leq L1, L5, L10, L50, L90, L95 in dBA	Monitoraggio in continuo di 24 ore. <i>Prima dell'inizio del cantiere</i>	Non previsto. Il rilievo viene effettuato solo nella fase ante operam al fine di caratterizzare dal punto di vista acustico la sorgente.	Non previsto. Il rilievo viene effettuato solo nella fase ante operam al fine di caratterizzare dal punto di vista acustico la sorgente.
RUM01 Lato S.S. n 25 Traffico	Leq L1, L5, L10,	Misure di 1 ora presidiata dall'operatore ripetuta tre volte durante le 24 ore: due volte nel	Non previsto. Il rilievo viene effettuato solo nella fase ante	Non previsto. Il rilievo viene effettuato solo nella fase ante

POSTAZIONE	PARAMETRI MISURATI	Frequenza e durata del monitoraggio		
		ANTE OPERAM	CORSO D'OPERA	POST OPERAM
stradale	L50, L90, L95 in dBA	tempo di riferimento diurno (dalle 6 alle 22: una al mattino e una al pomeriggio), e una volta nel tempo di riferimento notturno ((dalle 22 alle 6). <i>Prima dell'inizio del cantiere</i>	operam al fine di caratterizzare dal punto di vista acustico la sorgente.	operam al fine di caratterizzare dal punto di vista acustico la sorgente.
RUM02 Impianti	Leq L1, L5, L10, L50, L90, L95 in dBA	Misure di 1 ora presidiata dall'operatore. <i>Prima dell'inizio del cantiere</i>	Non previsto. Il rilievo viene effettuato solo nella fase ante operam al fine di caratterizzare dal punto di vista acustico la sorgente.	Non previsto. Il rilievo viene effettuato solo nella fase ante operam al fine di caratterizzare dal punto di vista acustico la sorgente.
RUM03 Impianti	Leq L1, L5, L10, L50, L90, L95 in dBA	Misure di 1 ora presidiata dall'operatore. <i>Prima dell'inizio del cantiere</i>	Non previsto. Il rilievo viene effettuato solo nella fase ante operam al fine di caratterizzare dal punto di vista acustico la sorgente.	Non previsto. Il rilievo viene effettuato solo nella fase ante operam al fine di caratterizzare dal punto di vista acustico la sorgente.
ACQUE SUPERFICIALI				
FIM 01 FIV 01	Parametri in situ	Mensile per la durata di 12 mesi prima dell'avvio dei lavori	Mensile per la durata del cantiere (25 mesi)	Trimestrale per 1 anno successivo alla messa in esercizio
FIM 01 FIV 01	Parametri chimici e biologici	Trimestrale per la durata di 12 mesi prima dell'avvio dei lavori	Trimestrale per la durata del cantiere (25 mesi)	Trimestrale per 1 anno successivo alla messa in esercizio
ACQUE SOTTERRANEE				
AST01	Parametri chimici	Trimestrale (4 campagne stagionali) per la durata di 12 mesi	Non previsto.	Non previsto.
	Parametri in situ	Mensile per la durata di 12 mesi		
AST02	Parametri chimici	Trimestrale (4 campagne stagionali) per la durata di 12 mesi	Non previsto.	Non previsto.
	Parametri in situ	Mensile per la durata di 12 mesi		
AST03	Parametri chimici	Trimestrale (4 campagne stagionali) per la durata di 12 mesi	Non previsto.	Non previsto.
	Parametri in situ	Mensile per la durata di 12 mesi		
AST04	Parametri chimici	Non previsto.	Trimestrale per la durata del cantiere - 25 mesi (medesimi parametri delle acque superficiali) Mensile per la durata del cantiere - 25 mesi	Trimestrale solo Idrocarburi Totali (2 campagne successive al termine dei lavori)
	Parametri in situ			

M
W
6

R
UP
27
C

POSTAZIONE	PARAMETRI MISURATI	Frequenza e durata del monitoraggio		
		ANTE OPERAM	CORSO D'OPERA	POST OPERAM
AST05	Parametri chimici Parametri in situ	Non previsto.	Trimestrale per la durata del cantiere - 25 mesi (medesimi parametri delle acque superficiali) Mensile per la durata del cantiere - 25 mesi	Trimestrale solo Idrocarburi Totali (2 campagne successive al termine dei lavori)
AST06	Parametri chimici Parametri in situ	Non previsto.	Trimestrale per la durata del cantiere - 25 mesi (medesimi parametri delle acque superficiali) Mensile per la durata del cantiere - 25 mesi	Trimestrale solo Idrocarburi Totali (2 campagne successive al termine dei lavori)
SUOLO				
SUO 01	Parametri chimici e fisici	1 rilievo pedologico. <i>Prima dell'inizio del cantiere</i>	1 rilievo pedologico. <i>Dopo un anno dall'inizio del cantiere</i>	Non previsto in quanto il monitoraggio della risorsa pedologica è funzionale alla verifica dei parametri chimico fisici durante la fase di cantiere.
FAUNA				
FAU01	Chiroteri	4 campagne complessive. Due in autunno e due in primavera prima dell'inizio dei lavori	Da prevedersi unicamente se nella fase di ante operam viene rilevata la presenza di specie appartenenti all'allegato II della Direttiva 92/43/CEE.	Da prevedersi unicamente se nella fase di ante operam viene rilevata la presenza di specie appartenenti all'allegato II della Direttiva 92/43/CEE.
VEGETAZIONE - VERIFICA PRESENZE SPECIE INVASIVE				
VEG 01	Specie esotiche invasive	1 campagna di verifica nella stagione vegetativa prima dell'inizio del cantiere	2 campagne di verifica	(già prevista negli oneri in capo all'appaltatore)
PAESAGGIO				
PAE01	Visuale da parrocchia di San Didero	Non previsto in quanto lo stato ante operam deriva dalle analisi paesaggistiche derivanti dalla Relazione Paesaggistica predisposta per l'autorizzazione dell'opera.	Non previsto in quanto non significativo in relazione alla durata del cantiere.	1 ripresa fotografica da realizzarsi nell'anno della messa in esercizio dell'infrastruttura

16. OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DELLA DELIBERA CIPE 19/2015

L'opera della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano è stata approvata alla scala di Progetto Definitivo attraverso le seguenti delibere:

- la Delibera CIPE 19/2015: Progetto Definitivo;
- la Delibera CIPE 30/2018: *Progetto definitivo di variante in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 - Localizzazione alternativa dei cantieri*”;
- la Delibera CIPE 39/2018: *Approvazione progetto di variante. Modifiche all'allegato alla delibera n. 30 del 2018*”.

Dalla Delibera CIPE 19/2015 si evincono le condizioni poste per l'approvazione del Progetto Definitivo; il progetto è stato infatti approvato con prescrizioni, riportate nell'Allegato 1 della Delibera CIPE 19/2015 che costituisce parte integrante della Delibera stessa.

1. Esito della Verifica di ottemperanza alle Prescrizioni della Delibera CIPE 19/2015

a) Esito " OTTEMPERATO "

con riferimento alle Prescrizioni "ottemperate", queste risultano essere indicate ai seguenti punti:
Prescrizioni - (P) n.
29; 235;

b) Esito " OTTEMPERATO Da verificare nelle successive fasi di Verifica di Attuazione "

con riferimento alle Prescrizioni e Raccomandazioni "ottemperate", queste risultano essere indicate ai seguenti punti:

Prescrizioni - (P) n.

30; 31; 41; 42; 51; 55; 56; 58; 60; 63; 64; 129; 142; 164; 183; 183.2; 183.3; 183.4;

c) Esito " OTTEMPERATO condizionato alle prescrizioni del presente parere"

con riferimento alle Prescrizioni e Raccomandazioni "ottemperate", queste risultano essere indicate ai seguenti punti:

Prescrizioni - (P) n.

2;

d) Esito "RECEPITO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione"

con riferimento alle Prescrizioni e Raccomandazioni "RECEPITO", queste risultano essere indicate ai seguenti punti:

Prescrizioni - (P) n.

3; 8; 62; 70; 143; 163; 166; 183;

e) Esito "NON applicabile"

con riferimento alle Prescrizioni "non applicabili", queste risultano essere indicate:

Prescrizioni - (P) n.

1; 10; 13; 14; 15; 16; 27; 28; 32; 33; 34; 35; 36; 39; 40; 43; 44; 45; 46; 47; 49; 50; 54; 57; 59; 61; 65; 66; 67; 68; 69; 71; 72; 73; 74; 75; 76; 77; 78; 78; 80; 81; 82; 83; 84; 85; 86; 87; 94; 95; 96; 97; 98; 99; 100; 101; 102; 103; 104; 105; 106; 107; 108; 109; 110; 111; 112; 113; 114; 115; 116; 117; 118; 119; 120; 121; 122; 123; 124; 125; 126; 127; 128; 132; 133; 134; 135; 136; 137; 138; 139; 140; 141; 144; 145; 146; 147; 148; 149; 150; 152; 153; 154; 155; 156; 157; 158; 158; 160; 161; 162; 165; 167; 168; 169; 170; 171; 172; 173; 174; 175; 176; 177; 178; 179; 180; 181; 183.1; 183.5; 183.6; 184; 194; 195; 196; 197; 198; 199; 200; 201; 202; 205; 216; 217; 218; 219; 223; 224; 225; 226; 227; 228; 229; 230; 231; 232; 233;

f) Esito " CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 _VIP. 4465"

con riferimento alle Prescrizioni e Raccomandazioni "CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 _VIP. 4465", queste risultano essere indicate ai seguenti punti:

Prescrizioni - (P) n.

4; 5; 6; 7; 11; 12; 20; 37; 88; 89; 90; 91; 92; 93; 130; 131;

g) Esito "SUPERATA"

con riferimento alle Prescrizioni "SUPERATA", queste risultano essere indicate:

Prescrizioni - (P) n.

9; 23; 24; 25; 36; 38; 48;

h) Esito "SUPERATA E SOSTITUITA"

con riferimento alle Prescrizioni "SUPERATA E SOSTITUITA" queste risultano essere indicate:

Prescrizioni - (P) n.

17; 18; 19; 21; 22; 26; 52; 53; 151;

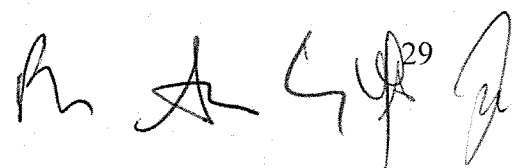
i) Esito " ALTRO ENTE"

con riferimento alle Prescrizioni e Raccomandazioni "ALTRO ENTE", queste risultano essere indicate ai seguenti punti:

Prescrizioni - (P) n.

185; 186 187; 188; 189; 190; 191; 192; 193; 203; 204; 206; 207; 208; 209; 210; 211; 212; 213; 214; 215; 220; 221; 222; 234;

Dalla Delibera CIPE 39/2018 si evincono le condizioni poste per l'approvazione della variante alla cantierizzazione del Progetto Definitivo approvato con la Delibera CIPE n. 19/2015, che è stata necessariamente rivista alla luce dell'ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015.



2. Esito della Verifica di ottemperanza alle Prescrizioni della Delibera CIPE 39/2018:

- a) **Esito " OTTEMPERATO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione "**
con riferimento alle Prescrizioni e Raccomandazioni "ottemperate condizionate alle prescrizioni del presente parere", queste risultano essere indicate ai seguenti punti:
Prescrizioni - (P) n.
6;
- b) **Esito "NON applicabile"**
con riferimento alle Prescrizioni "non applicabili", queste risultano essere indicate:
Prescrizioni - (P) n.
1; 2; 3; 4; 5; 8; 9; 10; 11; 12; 13; 17; 18; 19; 20; 21; 25; 26; 27; 29; 31; 31; 32; 33; 34; 35; 36; 37; 38;
39; 44; 48; 50; 51; 52; 56; 57; 58; 67; 68; 70; 71; 72; 73; 74; 75; 77; 78; 79; 80; 81; 86; 88; 89; 90; 92;
93; 94; 95; 96; 97; 98; 99; 100; 101; 102; 103; 104; 105; 106; 107; 108; 109; 110; 111; 112; 113; 114;
115; 116; 117; 118; 119; 120; 121; 122; 123; 124; 125; 126; 127; 131; 132; 133; 134; 135; 136; 137;
140; 141; 143; 144; 145; 146; 147;
Raccomandazioni - (R) n
2; 3; 4; 6; 7; 8; 9; 10;
- c) **Esito " CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 _VIP. 4465"**
con riferimento alle Prescrizioni e Raccomandazioni "CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 _VIP. 4465", queste risultano essere indicate ai seguenti punti:
Prescrizioni - (P) n.
22; 23; 24;
- d) **Esito " APPLICABILE da verificare nelle successive fasi di Verifica di Attuazione"**
con riferimento alle Prescrizioni e Raccomandazioni "applicabili", queste risultano essere indicate ai seguenti punti:
Prescrizioni - (P) n.
7; 14; 15; 16; 28; 40; 41; 42; 43; 45; 46; 47; 49; 53; 54; 55; 91; 128; 129; 130; 138; 139; 142; 148;
149; 150; 151;
Raccomandazioni - (R) n
1; 5;
- e) **Esito " ALTRO ENTE"**
con riferimento alle Prescrizioni e Raccomandazioni "ALTRO ENTE", queste risultano essere indicate ai seguenti punti:
Prescrizioni - (P) n.
59; 60; 61; 62; 63; 64; 65; 66; 69; 76; 82; 83; 84; 85; 87;

Delibera CIPE 19/2015 - Prescrizioni del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare – Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS (CTVIA)

Prescrizioni – PROGETTO ESECUTIVO (PIV)					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVIA
1	Il Progetto Esecutivo dovrà essere redatto tenendo conto degli esiti della Verifica di Ottemperanza alla Delibera CIPE n. 57/2011.	La presente prescrizione non è applicabile al Progetto Esecutivo della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa in quanto la delibera CIPE 57/2011 si riferiva unicamente alle opere dell'infrastruttura ferroviaria			NON APPLICABILE
2	Il Progetto Esecutivo dovrà essere trasmesso al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare che provvederà alla Verifica di Attuazione Fase 1 di quanto prescritto, prima dell'inizio dei lavori.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	Il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa è stato redatto in ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE 19/2015	Elaborati del Progetto Esecutivo <ul style="list-style-type: none"> • OOA_0_O_G_E_GN_RE_0007 - Relazione di verifica ottemperanza 	OTTEMPERATO Condizionato alle prescrizioni del presente parere
3	Il Progetto Esecutivo deve individuare una struttura tecnica che possa garantire un adeguato "accompagnamento ambientale" del progetto e della sua realizzazione, intervenendo sia su aspetti metodologici (metodi di monitoraggio e di campionamento, scale di valutazione dei risultati) sia nel merito delle rilevazioni condotte (verifica dei dati, analisi delle anomalie, definizione delle azioni correttive, verifiche in campo), in analogia ad esperienze progressivamente realizzate nel territorio e della tutela del territorio e del mare e la Regione Piemonte si sono avvalse di ARPA Piemonte per tali finalità. I costi per il funzionamento di tale struttura di accompagnamento ambientale che dia supporto in campo e sul territorio al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, alla Regione e agli Enti Locali devono essere parte del costo globale dell'opera, non potendosi fare fronte con le risorse ordinarie all'onere per una attività straordinaria e di così vasta portata. Alla luce di quanto sopra riportato, si propone di richiedere la messa a disposizione di adeguate risorse per l'accompagnamento ambientale del progetto da parte dell'Autorità competente e degli Enti Locali.	In merito al tema in oggetto sono state effettuate, durante il corso della progettazione esecutiva riunioni di coordinamento tra i responsabili ambientali di TELT/SITAF, Progettista e Arpa Piemonte.			RECEPITO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione

Prescrizioni - PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO (PUT)					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
4	<p>Di verificare le previsioni del PUT con riferimento al quadro progettuale comprensivo di tutti gli interventi previsti e alla rispondenza alle prescrizioni relative all'ottemperanza e alla compatibilità ambientale precedentemente formulate; l'aggiornamento del PUT, unitamente al progetto esecutivo fase I, dovrà essere trasmesso alla CTVA per la necessaria autorizzazione, prima dell'inizio dei lavori nei tempi e nelle modalità previsti dalla legge, in particolare:</p> <p>a) riportare su una planimetria generale la localizzazione delle aree di cantiere, dei siti di deposito temporaneo e lo schema dei flussi di movimentazione delle terre;</p> <p>b) esplicitare in modo completo le modalità di definizione, caratterizzazione e gestione dei rifiuti e dei sottoprodotti, indicando, in particolare, i siti di origine, deposito e destinazione degli stessi, nonché le modalità di movimentazione e la tracciabilità;</p> <p>c) ridefinire le volumetrie di scavo con l'esclusione di qualunque conferimento di materiale proveniente dalla galleria de La Maddalena (Cunicolo esplorativo);</p> <p>d) dettagliare i volumi di materiale riutilizzato in sito, la loro localizzazione e le modalità degli utilizzi previsti;</p> <p>e) specificare e dettagliare se il campionamento sia effettuato in cumulo o su fronte di scavo o utilizzando entrambi gli approcci, e, a seconda delle modalità di campionamento adottate, ai sensi dell'allegato 8 decreto ministeriale n. 161/2012, prevedere allestimenti e adempimenti specifici per le aree di caratterizzazione;</p> <p>f) aggiornare il bilancio di sintesi, effettuato per singola litologia, riportando la provenienza e la destinazione dei materiali, ai fini di collegare le quantità riportate ai rispettivi siti di produzione e di utilizzo;</p>	<p>Fermo restando che il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa contiene l'aggiornamento del PUT esso non è integrato nel Piano di Utilizzo dell'opera ferroviaria date le differenti tempistiche di sviluppo della progettazione esecutiva e realizzazione delle relative opere.</p>		<p>CFR. <u>ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 -VIP. 4465</u></p> <p>Cfr. Parere CTVA n. <u>2647/2018</u> <u>SUPERATA</u> la prescrizione n. <u>4c</u></p>	

Prescrizioni - PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO (PUT)					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
5	g) includere nella caratterizzazione ambientale i parametri: BTEX, IPA, PCB, PCD, PCDD e PCDF. Di aggiornare e dettagliare il PUT nel rispetto dell'allegato 5 al decreto ministeriale n. 161/2012, in particolare per quanto riguarda: i. l'inquadramento territoriale; ii. l'inquadramento geologico ed idrogeologico; iii. la descrizione delle attività svolte nel sito; iv. il piano di campionamento ed analisi.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Aeroporto di Susa			CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 - VIP. 4465
6	Di prevedere nel PUT la condivisione con ARPA Piemonte di un Piano di Accertamento ex articolo 5, comma 4, del decreto ministeriale n. 161/2012, ai fini della determinazione dei valori di fondo da assumere nel piano da eseguirsi, come previsto dalla Norma, in contraddittorio con l'Agenzia regionale.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Aeroporto di Susa			CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 - VIP. 4465
7	Di provvedere, prima dell'inizio dei lavori, a comunicare all'Autorità competente la nomina del responsabile del Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo insieme alla comunicazione di inizio attività.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Aeroporto di Susa			CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 - VIP. 4465
8	Di tener conto degli esiti del progetto della galleria de La Maddalena, indispensabili rispetto alle valutazioni ambientali sull'intero progetto, verificate anche attraverso il Monitoraggio ambientale attuato in stretta collaborazione e con il controllo diretto di ARPA Piemonte.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Aeroporto di Susa	Il PMA dell'Aeroporto si è avvalso del ritorno di esperienze riproponendo a livello metodologico, per quanto applicabile in relazione alla tipologia di opera, quanto concordato per il PMA del Cunicolo Esplorativo de La Maddalena con ARPA	MAA_0_O_G_E_AM_RE_0030 - Piano di Monitoraggio Ambientale - Relazione	RECEPTO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
9	Di provvedere, poiché le valutazioni relative al Cunicolo sono state svolte in regime di decreto legislativo n. 152/2006, ai fini del riutilizzo, a presentare la caratterizzazione del marino proveniente dal cunicolo esplorativo de La Maddalena, prevedendo l'analisi di tutti gli analiti e i rispettivi limiti ai sensi del decreto ministeriale n. 161/2012 e indicare le modalità di gestione/ deposito temporaneo/ trasporto/ tracciabilità/ destinazione finale dei materiali in contraddittorio	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Aeroporto di Susa			SUPERATA Cfr. Parere CTVA n. 2647/2018

Prescrizioni – PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO (PUT)					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
10	In aggiunta ai campionamenti già effettuati, di realizzare sondaggi in avanzamento lungo tutto il tracciato nei tratti all'aperto, o di scavo a cielo aperto, a un intervallo medio < 500 metri, con riferimento alle specifiche di cui all'Allegato 2 del decreto ministeriale n. 161/2012, al fine di verificare la caratterizzazione litologica dei terreni attraversati.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa.			NON APPLICABILE
11	In aggiunta ai sondaggi di cui al punto precedente, realizzare una campagna di indagini su ulteriori sondaggi e pozzetti integrativi, su tutte le aree diverse dal tracciato medesimo, sia come sito di scavo che di deposito, per le aree della Stazione di Susa, Interporto, Guida sicura e aree di cantiere o oltremodo occupate dalle lavorazioni, con riferimento, per quantità, campioni e metodi di analisi, alle specifiche di cui all'Allegato 2 del decreto ministeriale n. 161/2012, al fine di verificare la caratterizzazione litologica dei terreni attraversati.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 _VIP. 4465
12	Di provvedere a fornire per i siti di deposito di Caprie e Torrazza documenti attestanti la reale disponibilità giuridica dei siti ad accettare le volumetrie previste dal progetto e l'assenza di elementi ostativi sui siti individuati per il conferimento dello smarino, nonché eventuali accordi e autorizzazioni previsti dalla norma vigente.	Prescrizione valida per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa in quanto il sito di Caprie viene indicato come sito di conferimento dei materiali in esubero			CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 _VIP. 4465
13	Di chiarire, per il sito di Caprie per il quale è già stato autorizzato un progetto di recupero naturalistico connesso alla realizzazione di un impianto idroelettrico, come il progetto presentato da LITF si coordini con quanto già autorizzato.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
14	Per il sito di Torrazza, risolvere la compatibilità tra l'attuale destinazione di PRGC del Comune di Torrazza e l'utilizzo per lo stoccaggio definitivo delle terre da scavo; inoltre, poiché per questo sito era stato richiesto di evitare l'utilizzo delle aree caratterizzate da ambienti steppici, saliceti e canneti per la significativa presenza di anfibi e	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni - PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO (PUT)					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMessa	VALUTAZIONI CTVA
15	omio fauna censita, redigere un approfondimento progettuale che risolva tali criticità. Di gestire ai sensi del decreto legislativo n. 152/2006 ss.mm.ii. i fanghi derivanti dai processi di trattamento e valorizzazione del marino risultato idoneo alla produzione di aggregati per calcestruzzo.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
16	<u>Amianto</u> Aggiornare le tabelle relative alla quantità dei materiali da scavo inclusi nelle classi C13a e C13b.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
17	<u>Amianto</u> Provvedere alla gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto anche se in concentrazione inferiore a 1000mg/kg, al fine di una corretta gestione del rischio sanitario, vista la potenziale destinazione del materiale a ripristini ambientali, per concentrazioni sotto 1000 mg/kg (indicato dal decreto legislativo n.152/06 e ss.mm.ii. per la caratterizzazione dei rifiuti).	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	Si rimanda al PSC per la gestione del rischio sanitario in tema di amianto	SCA_0_0_G_E_SI_RE_3100_ - Piano di sicurezza e coordinamento	SUPERATA E SOSTITUITA Cfr. Parere CTVA n. 2647/2018 si rimanda alle prescrizioni n. 45, 46, 47 dell'Allegato I della Delibera CIPE n. 39/2018
18	<u>Amianto</u> In rispetto alle prescrizioni di natura sanitaria, nelle zone di taglio, provvedere alla valutazione delle fibre liberabili e quindi dell'indice di rilascio (IR) ai sensi del decreto ministeriale 14 maggio 1996 il cui limite è fissato a 0,1 per la non pericolosità del materiale (decreto ministeriale 14 maggio 1996 - All. 4B), da determinarsi con analisi in SEM/EDS della polvere prodotta dalla macinazione totale del campione (valore di concentrazione in peso dell'amianto totale espresso in ppm).				SUPERATA E SOSTITUITA Cfr. Parere CTVA n. 2647/2018: si rimanda alla prescrizioni n. 45, 46, 47 dell'Allegato I della Delibera CIPE n. 39/2018
19	<u>Amianto</u> Valutare in via preventiva la misura media del contenuto di fibre "liberabili" dal materiale e quindi l'indice di rilascio (IR<0,1) ai sensi del decreto ministeriale 14 maggio 1996, anche ai fini dell'ammissibilità dei rifiuti contenenti amianto in discarica ai sensi del decreto ministeriale 27 settembre 2010.				SUPERATA E SOSTITUITA Cfr. Parere CTVA n. 2647/2018 si rimanda alle prescrizioni n. 45, 46, 47 dell'Allegato I della Delibera

Prescrizioni - PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO (PUT)					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
20	<p><u>Amianto</u> Coordinare tutti i documenti relativi al rischio amianto, compreso il Piano di sicurezza e coordinamento, con le procedure previste per la gestione del rischio amianto all'interno dell'apposito Protocollo Operativo.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			<p>CIPE n. 39/2018</p> <p>CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 _ VIP. 4465</p>
21	<p><u>Amianto</u> Poiché è possibile che nelle tratte in cui ci possano essere porzioni con un indice di rilascio >0,1, di collegare la gestione del materiale come Cl3a al valore dell'IR e di svolgere l'analisi sul campione tal quale e non solo sul passante a 2 cm. Inoltre, si prescrive la valutazione dell'IR anche ai fini dell'ammissibilità dei rifiuti contenenti amianto in discarica ai sensi del decreto ministeriale 27 settembre 2010; infine, con riferimento al decreto 29 luglio 2004, n. 248, si prescrive di verificare il destino del materiale con IR superiore a 0,1, poiché solo i materiali con IR inferiore a 0,6 possono essere comunque inviati in discariche per rifiuti non pericolosi.</p>				<p>SUPERATA E SOSTITUITA Cfr. Parere CTVA n. 2647/2018 si rimanda alle prescrizioni n. 44, 45, 46, 47 dell'Allegato 1 della Delibera CIPE n. 39/2018</p>
22	<p><u>Amianto</u> Valutare il contenuto di amianto su ogni singolo campione da inviare al laboratorio dettagliando le procedure operative della campagna di campionamento con riferimento alle differenti condizioni operative (livello di rischio amianto, tecnica di scavo, etc.).</p>				<p>SUPERATA E SOSTITUITA Cfr. Parere CTVA n. 2647/2018 si rimanda alla prescrizione n. 44 dell'Allegato 1 della Delibera CIPE n. 39/2018</p>
23	<p><u>Amianto</u> Per quanto riguarda il secondo ambito operativo corrispondente al tratto successivo ai primi 400 m del Tunnel, di esplicitare e dettagliare: a) modalità di gestione dei materiali previste, in particolare nei tratti nei quali la procedura si applica per i settori con livello di rischio RO-R1 scavati con tecnica TBM, prevedendo l'ispezione</p>				<p>SUPERATA Cfr. Parere CTVA n. 2647/2018</p>

Prescrizioni - PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO (PUT)					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
24	<p>di un geologo sul fronte scavo;</p> <p>b) le modalità di attivazione in caso di passaggio a condizioni R2-R3, inclusi i richiami alle previsioni del PUT, del PMA e del Piano di sicurezza e coordinamento per tale condizione;</p> <p>c) le procedure previste per il caso in cui siano "riconosciuti materiali amiantiferi";</p> <p>d) le modalità di gestione di tutto il materiale scavato e riconosciuto come rifiuto pericoloso.</p> <p><u>Amianto</u> Nel caso in cui si dovesse verificare che un campione mostri valori di concentrazione degli inquinanti ricercati superiori alle CSC di cui alla tabella 1, colonna B (siti a destinazione d'uso "commerciale, industriale ed artigianale"), allegato 5, parte quarta, Titolo V del decreto legislativo n. 152/2006, il materiale presente nella relativa piazzola, che debba essere gestito univocamente in ambito normativo di rifiuto (ai sensi della Parte Quarta del decreto legislativo n. 152/2006) in quanto non risulta verificata la condizione di cui all'art. 4, co. 1, lettera d) del decreto ministeriale n. 161/2012.</p>				<p>SUPERATA Cfr. Parere CTVA n. 2647/2018</p>
25	<p><u>Amianto</u> Poiché l'allegato 4 sub allegato 1 al decreto ministeriale 5 febbraio 1998, individua una quantità massima annuale pari a 150.000 tonnellate, che nell'ambito complessivo di tutte le opere non siano superati tali limiti; in particolare, il Proponente, a conferma di ciò, provvederà a presentare al 31 dicembre di ogni anno, un bilancio da condividere con ARPA quale attestazione di riutilizzo.</p>				<p>SUPERATA Cfr. Parere CTVA n. 2647/2018</p>
26	<p><u>Amianto</u> Che il materiale che, a seguito della caratterizzazione ambientale, non dovesse essere compatibile con le condizioni definite dal decreto ministeriale n. 161/2012 e che presenti concentrazioni di amianto superiori ai limiti di legge, debba essere gestito in accordo con quanto previsto dalla normativa rifiuti, valutando tra le</p>				<p>SUPERATA E SOSTITUITA Cfr. Parere CTVA n. 2647/2018: si rimanda alla prescrizioni n. 45, 46, 47 dell'Allegato</p>

R M S

Prescrizioni – PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO (PUT)					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
	<p>seguiti possibilità di destinazione:</p> <p>a) destinazione a impianto di trattamento e recupero se il materiale risponde ai requisiti del decreto ministeriale 5 febbraio 1998 e s.m.i., e risultati idoneo all'impiego come materiale da costruzione in funzione delle disposizioni della RP 112 e della RP122. Questo materiale potrà pertanto essere utilizzato presso i siti di destinazione o per la realizzazione di rilevati ai sensi del punto 7.31-bis dell'allegato I del decreto ministeriale 5 febbraio 1998 e s.m.i.,</p> <p>b) destinazione a impianto di trattamento e recupero se il materiale risponde ai requisiti del decreto ministeriale 5 febbraio 1998 e s.m.i., e risultati idoneo all'impiego come materiale da costruzione in funzione delle disposizioni della RP 112 e della RP122. Questo materiale potrà pertanto essere utilizzato presso i siti di destinazione o per la realizzazione di rilevati ai sensi del punto 7.31-bis dell'allegato I del decreto ministeriale 5 febbraio 1998 e s. m. . i.</p>	Generale			1 della Delibera CIPE n. 39/2018

Prescrizioni – QUADRO PROGRAMMATICO E PROGETTUALE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
27	Presentare un nuovo progetto, ai sensi dell'art. 167 del decreto legislativo n. 163/2006, per l'interferenza del sito Guida Sicura previsto nel Comune di Avigliana, rilocalizzandolo altrove in modo da migliorarne l'inserimento ambientale, paesaggistico e socio-territoriale.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
28	Presentare un nuovo progetto per il ponte ad arco in struttura metallica sulla Dora, in modo da migliorarne l'inserimento paesaggistico e la qualità architettonica.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
29	Presentare un nuovo progetto per i ponti strallati sulla Dora di accesso all'Autoporto di San Didero, in modo da migliorarne l'inserimento paesaggistico e la qualità architettonica.	Prescrizione di carattere specifico riferita al Progetto di Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa.	Preliminarmente alla redazione del Progetto Esecutivo, sono state elaborate soluzioni tecniche alternative ai ponti strallati previsti nel Progetto	Elaborati di riferimento relativi alla sezione: <ul style="list-style-type: none"> Opere d'arte maggiori/Sovrappasso Rampa di ingresso 	OTTEMPERATO

Prescrizioni - QUADRO PROGRAMMATICO E PROGETTUALE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
30	Aggiornare l'elenco dei mezzi d'opera omologati rispetto alle migliori tecnologie possibili presenti sul mercato relativamente alle componenti di emissioni atmosferiche e rumore e ai limiti di emissione stabiliti dalle più recenti norme nazionali e comunitarie.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	Definitivo. Tali soluzioni sono state sottoposte all'attenzione della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio e al Ministero dei Beni per le Attività Culturali e del Turismo. Dall'interlocuzione con i suddetti enti è stata condivisa la scelta di procedere con una soluzione tecnica di attraversamento a via di corsa superiore.	<ul style="list-style-type: none"> Opere d'arte maggiori/Sovrappasso MIA_0_0_G_E_AM_RE_0060 - Relazione Paesaggistica MIA_0_0_G_E_AM_RE_0069 - Dossier fotografico e fotostimolazioni di inserimento 	OTTEMPERATO Da verificare nelle successive fasi di Verifica di Attuazione
31	Adottare un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri entro l'inizio dei lavori secondo i criteri di cui alla ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	La necessità di utilizzare mezzi d'opera omologati rispetto alle migliori tecnologie presenti sul mercato relativamente alle componenti di emissioni atmosferiche e rumore è condizione necessaria per la mitigazione degli impatti su queste componenti come evidenziato nel Piano di gestione ambientale e dei cantieri. Tale indicazione assume carattere prescrittivo in quanto richiamata anche nel Capitolato speciale d'appalto - Norme Tecniche.	<ul style="list-style-type: none"> MAA_0_0_G_E_AM_RE_0021 - Piano di gestione ambientale e dei cantieri OOA_0_0_G_E_GN_RE_0010 - Capitolato speciale d'appalto - Norme tecniche 	OTTEMPERATO Da verificare nelle successive fasi di Verifica di Attuazione

R

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Prescrizioni – QUADRO PROGRAMMATICO E PROGETTUALE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
32	Acquisire in via preventiva e prima della fase di progettazione esecutiva, l'autorizzazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici per le deroghe al decreto ministeriale 5 novembre 2001 n. 6792 s.m.i., al decreto ministeriale 19 aprile 2006 e al decreto legislativo n. 35/2011 relativamente all'ipotesi di realizzare lo svincolo di Chiomonte in via definitiva e di aprirlo al traffico ordinario, viste le criticità evidenziate rispetto alla normativa vigente in materia di sicurezza e di requisiti progettuali, e, in caso di non ottenimento di questa, stralciare il progetto in quanto non a norma.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	L'obbligo sarà indicato nei requisiti di partecipazione e nei capitolati a base di gara ed è indicato anche nel Piano di gestione ambientale e dei cantieri.		NON APPLICABILE
33	Qualora vengano superate le criticità tecnico-progettuali relative allo svincolo di Chiomonte quale opera definitiva e di aprirlo al traffico ordinario, progettare le strutture del nuovo svincolo ponendo particolare attenzione alla qualità architettonico-costruttiva e all'inserimento paesaggistico dei manufatti anche in rapporto al viadotto esistente della A32, ai sensi dell'articolo 167 del decreto legislativo n. 163/2006.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
34	Relativamente alla viabilità della Piana di Susa, approfondire gli studi progettuali relativi all'analisi della compatibilità dei traffici merci aggiuntivi indotti dal trasporto ferroviario del marino, con la capacità della linea storica e con i carichi di traffico merci e passeggeri nei vari scenari temporali indicando, nel caso in cui risultino incompatibilità anche parziali, le misure previste per la soluzione del problema.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
35	Redigere una valutazione modellistica, relativa alla fase di esercizio, nella quale si descrivano le	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione			NON APPLICABILE

Prescrizioni - QUADRO PROGRAMMATICO E PROGETTUALE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
	possibili aree di ricaduta interessate dalla fuoriuscita di fumi generati in occasione di un evento incidentale all'interno del tunnel, soprattutto nel caso di emissioni a ridosso delle aree abitate.	dell'Autoporto di Susa			
36	Poiché l'accessibilità al tunnel di ventilazione dovrà essere garantita permanentemente, sia per operazioni di manutenzione straordinaria che per motivi di emergenza, definire attraverso uno studio specifico le misure e/o gli interventi necessari per ridurre al minimo il rischio d'interazione delle masse valanghive con la viabilità d'accesso.				SUPERATA Cfr. Parere CTVA 2647/2018
37	Aggiornare tutta la cantierizzazione tenendo conto dell'aggiornamento al Piano di utilizzo delle terre ai sensi del D.M. 161/2012.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 -VIP. 4465 SUPERATA Cfr. Parere CTVA 2647/2018
38	In merito ai fenomeni valanghivi, prevedere che la porzione nord-occidentale dell'area di cantiere situata nella zona Clarea - Cenischia non sia interessata da opere di cantierizzazione ad uso abitativo o tecnico-funzionale con presenza permanente di persone nel periodo invernale o primaverile.				
39	Dettagliare in maniera puntuale eventuali misure e opere di salvaguardia rispetto al rischio idrogeologico per tutte le aree di cantiere e per la Piana di Susa e la Piana di Bussoleso anche per la fase di esercizio.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
40	Dettagliare maggiormente lo studio di analisi preliminare di rischio presentato.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni - QUADRO AMBIENTALE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
41	Ambiente idrico Con riferimento all'analisi delle normative esistenti riguardanti l'ambiente idrico superficiale,	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della	Il sistema di raccolta delle acque di piattaforma termina con un impianto di trattamento delle acque di prima pioggia di portata massima di 450 l/sec ovvero	<ul style="list-style-type: none"> OIA_0_0_C_E_ID_ RE_0090_ - Relazione idrologica 	OTTEMPERATO Da verificare nelle successive fasi di

Prescrizioni – QUADRO AMBIENTALE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
42	<p>tener conto:</p> <p>a) della normativa a livello europeo, la Direttiva 2013/39/CE che introduce modifiche alle Direttive 2000/60/CE e 2008/105/CE per quanto riguarda le sostanze prioritarie nel settore della politica delle acque;</p> <p>b) delle norme nazionali, il decreto legislativo n. 49/2010 Attuazione della Direttiva 2007/60/CEE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni e il D.M. 56/2009 Criteri tecnici per il monitoraggio dei corpi idrici.</p> <p>Ambiente idrico Inserire un quadro informativo esauriente sulle principali criticità relative alle dinamiche torrentizie e fluviali e ai rischi di esondazione.</p>	<p>Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p> <p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>un trattamento per ogni linea di 150 l/sec. L'impianto permette di trattare in continuo le acque di pioggia provenienti da dilavamento di superfici impermeabili. L'impianto di trattamento è costituito da una fase di dissabbiatura e una di deoliatura con filtro a coalescenza così che il refluo abbia le caratteristiche idonee per essere scaricato in corpo idrico superficiale (all. 5 tab. 3 D.lgs 152/06). L'efficacia dell'impianto è per i solidi sedimentabili, per gli idrocarburi totali e altri liquidi leggeri non emulsionati aventi peso specifico fino a 0,85 g/cm3. Quindi l'ottemperanza alla normativa vigente sulla qualità delle acque di scarico è relativa a tali parametri.</p> <p>L'area in sinistra idrografica della Dora Riparia interessata dal progetto è ubicata sulle fasce di pertinenza fluviale B e C del PAI.</p> <p>In ottemperanza alle prescrizioni dell'Autorità di Bacino del Po, dopo un primo esame del progetto, sono state integrate le analisi idrauliche bidimensionali già condotte nello studio di compatibilità idraulica. Sono stati analizzati i seguenti scenari:</p> <p>a. Scenario attuale SIM-A;</p> <p>b. Scenario di progetto attuativo del limite B di progetto del PAI, così come progettato dal Comune di Bruzolo e approvato dagli Enti competenti nella seduta di CdS del 19.09.2013 SIM-B;</p> <p>c. Scenario di progetto di completamento in cui vengono adeguatamente estese verso valle le chiusure dei forni previste nel progetto approvato di cui al punto precedente e viene</p>	<p>e di compatibilità idraulica</p> <p>OIA_0_0_C_E_ID_ RE_2001_ Relazione di dimensionamento rete di raccolta acque di piattaforma</p> <p>OIA_0_0_C_E_ID_R E_0090_ - Relazione idrologica e di compatibilità idraulica</p> <p>OIA_0_0_C_E_ID_R E_0091_ - Relazione di dimensionamento opere di presidio idraulico</p>	<p>Verifica di Attuazione</p> <p>OTTEMPERATO Da verificare nelle successive fasi di Verifica di Attuazione</p>

Preserizioni - QUADRO AMBIENTALE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
			<p>inoltre valutato il contributo del reticolo minore attualmente recapitante in Dora Riparia SIM-C.</p> <p>Le verifiche idrauliche sono state riferite alla portata di piena di progetto con tempo di ritorno 200 anni pari a 671 m³/s.</p> <p>In tutti gli scenari, compreso quello attuale, sono state inserite come già realizzate le arginature necessarie a concretizzare la Fascia B di progetto prevista nei pressi dell'abitato di S. Giorio, che altrimenti sarebbe risultato ampiamente allagato con effetto di riduzione del valore della portata al colmo di progetto nel tratto di Dora Riparia oggetto dello studio.</p> <p><u>Gli interventi in progetto dell'autoporto non alterano in nessun modo gli effetti di laminazione dell'onda di piena con tempo di ritorno 200 anni indotti dalle esondazioni sulle aree golenali conseguenti la pianificazione del PAI (limite di fascia B di progetto): la portata al colmo nella sezione a valle del nuovo piazzale autoporto è pari a 632 mc/s nello scenario SIM B e 631 mc/s nello scenario SIM C.</u></p> <p>A monte dell'autoporto le aree di esondazione, dovute esclusivamente ai contributi duecentennali dei tributari minori, risultano rispettivamente pari a 135.000 mq nello scenario SIM B e 139.500 mq nello scenario SIM C; la differenza è dell'ordine del 3% e rientra nei limiti di approssimazione di un qualsiasi modello.</p> <p>I tiranti idrici sono equivalenti (a meno di variazioni locali comprese tra 5 e 10 cm).</p> <p>Per quanto riguarda le dinamiche torrentizie relative agli affluenti della Dora Riparia non si riscontrano problematiche in quanto il più vicino affluente risulta</p>		

Prescrizioni – QUADRO AMBIENTALE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
43	<p>Ambiente idrico Al fine di migliorare il grado d'affidabilità del modello idrogeologico e delle previsioni dei possibili impatti e delle misure di mitigazione, attuare: un approfondimento degli aspetti idrogeologici e l'affinamento della ricostruzione del modello idrogeologico di riferimento, al fine di una ricostruzione attendibile delle caratteristiche litografiche, geotecniche e idrodinamiche dei terreni attraversati e delle problematiche attese durante le operazioni di scavo.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>il rio Pissaglio oggetto in passato di sistemazioni rilevanti con presenza di una vasca di trattenimento del materiale solido derivante da eventuali debris flow. Per quanto riguarda la stabilità del fiume Dora Riparia nel tratto fronte nuovo autoporto, la sponda risulta protetta dalle eventuali erosioni da una difesa in massi di cava realizzata contestualmente alla realizzazione della A32. Per maggior sicurezza è stata realizzata una difesa profonda a ridosso del rilevato e a protezione delle fondazioni delle pile dei viadotti di ingresso e uscita dall'autoporto nel caso tale difesa anticorrosiva venisse asportata nel corso di un evento alluvionale.</p>		<p>NON APPLICABILE</p>
44	<p>Ambiente idrico Riguardo al potenziale "effetto diga" causato dall'interferenza delle opere in sotterraneo nella Val Cenischia con la circolazione idrica sotterranea, valutare, per i settori del tracciato più critici, la possibilità di una modellazione di dettaglio dell'effetto barriera con una stima degli eventuali innalzamenti a monte e abbassamento a valle in corso d'opera, specificando gli interventi di mitigazione previsti per garantire la continuità del flusso e il riequilibrio della falda (sistema di drenaggio, pozzi, ecc.).</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			<p>NON APPLICABILE</p>

Prescrizioni - QUADRO AMBIENTALE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
45	<p>Suolo e sottosuolo</p> <p>(Si prescrive) ai fini della fase di progettazione esecutiva delle opere, di:</p> <p>a) approfondire per i siti della stazione internazionale di Susa, della zona Aeroporto di Susa, degli attraversamenti linea ferroviaria fiume Dora presso Susa e nella zona dell'innesto al nodo ferroviario di Bussoleno, per le due aree di deposito definitivo e per le altre aree di cantiere, la valutazione della pericolosità sismica locale e le azioni sismiche da utilizzare nelle verifiche di progetto previste dalle norme vigenti in materia, mediante la predisposizione di specifiche indagini geognostiche e geofisiche e/o l'integrazione di quelle già previste nel programma d'indagini già definito e in parte realizzato;</p> <p>b) aggiornare la cartografia del rischio sismico prodotta (Carta della Pericolosità Sismica per le aree interessate dal progetto e per i siti di deposito, redatta in scala 1:25.000) con l'elaborazione di cartografie di dettaglio (scala minima 1:10.000) redatte secondo gli "Indirizzi e criteri per la microzonazione sismica" (ICMS) approvati il 13 novembre 2008 dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome e successivi aggiornamenti.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Aeroporto di Susa</p>			<p>NON APPLICABILE</p>
46	<p>Suolo e sottosuolo</p> <p>Poiché la ricostruzione dell'assetto geologico - strutturale del settore attraversato dal Tunnel d'interconnessione Bussoleno ha evidenziato la possibilità che lo scavo delle tratte d'imbocco delle gallerie di interconnessione, caratterizzate da coperture ridotte inferiori a 15-20 m, avvenga in condizioni di fronte misto (roccia / terreni sciolti), per la possibilità d'intercettare alla quota di scavo depositi sciolti di origine glaciali di riempimento di canali d'erosione, con spessore non ben definito, e la presenza di uno strato di alterazione profonda dell'ammasso roccioso per almeno 2 - 3 m, con possibili fenomeni di cedimenti in superficie (fornelli) e data la mancanza di dati</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Aeroporto di Susa</p>			<p>NON APPLICABILE</p>

[Handwritten signatures and initials]

Prescrizioni – QUADRO AMBIENTALE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
47	<p>geologici, geomeccanici e idrogeologici specificatamente prodotti per la progettazione della galleria d'interconnessione, di redigere:</p> <p>a) un approfondimento delle conoscenze dell'assetto litostratigrafico e idrogeologico e delle caratteristiche geotecniche dei terreni, mediante la predisposizione di indagini sia dalla superficie sia durante le operazioni di scavo in avanzamento, al fine di individuare i tratti con condizioni geologiche - geotecniche più critiche e di limitare i rischi di cedimenti in superficie dovuti allo scavo in condizioni di fronte misto o in rocce molto alterate;</p> <p>b) l'installazione di un adeguato sistema di monitoraggio degli abbassamenti del terreno e delle deformazioni che possono subire "recettori sensibili", edifici e infrastrutture varie, in interferenza con le attività di scavo delle gallerie.</p> <p><u>Suolo e sottosuolo</u></p> <p>Poiché nelle aree d'imbocco della Galleria di ventilazione Clarea, dell'imbocco est del Tunnel di Base di Mompantero e del Tunnel d'interconnessione, sono state individuate condizioni geologiche strutturali e morfologiche che determinano un elevato rischio di caduta massi e crollo di porzioni di roccia per le aree di cantiere e gli imbocchi e poichè i fenomeni d'instabilità impongono l'adozione di adeguati interventi di stabilizzazione e consolidamento dei versanti rocciosi e la predisposizione di sistemi di monitoraggio geotecnico per la riduzione del rischio e la messa in sicurezza delle aree, anche attraverso simulazioni numeriche con appositi programmi di calcolo e di verifiche di stabilità globale, che:</p> <p>a) siano chiariti i motivi per cui nelle simulazioni effettuate è stato assunto un volume dei blocchi pari 1 m³ per quanto riguarda le dimensioni dei blocchi o massi distaccati rilevati nelle indagini geostrutturali, mediamente molto maggiore (anche superiore ai 100 m³);</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			<p>NON APPLICABILE</p>

Prescrizioni – QUADRO AMBIENTALE

ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
	<p>b) sia eseguita, oltre alle simulazioni numeriche già effettuate, anche una verifica di stabilità ante operam, per meglio definire l'evoluzione dei fenomeni d'instabilità nel versante e gli eventuali interventi di consolidamento e messa in sicurezza dell'area;</p> <p>c) venga predisposto un apposito sistema di monitoraggio dei movimenti gravitativi e dell'eventuale faldia presente nell'accumulo detritico e di frana, analogamente a quanto già predisposto e in atto nel versante dell'imbocco della galleria de La Maddalena, anche per gli imbocchi degli altri siti (Tunnel di Base, galleria Ventilazione Val Clarea, Tunnel interconnessione);</p> <p>d) vengano estesi lo studio e le verifiche di pericolosità valanghiva e rischio frane anche alle aree attraversate dalla viabilità di servizio, individuando le misure e gli interventi da adottare a protezione delle stesse al fine di garantire l'accesso al cantiere in condizione di sicurezza per attività di manutenzione o altro.</p>				
48	<p>Suolo e sottosuolo Verificare l'area interessata dagli imbocchi e dagli edifici tecnici della discenderia di ventilazione della Galleria Clarea in quanto è soggetta a fenomeni di attività di versante (frane e valanghe).</p>				<p>SUPERATA Cfr. Parere CTVA n. 2647/2018</p>
49	<p>Rumore Con riferimento alla concorsualità, integrare lo studio degli impatti sulla componente tenendo conto dei seguenti aspetti: a) per i progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA, relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto, il riferimento da prendere in considerazione è il documento ISPRA "Nota tecnica in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto";</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			<p>NON APPLICABILE</p>

Handwritten mark

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten mark

Prescrizioni – QUADRO AMBIENTALE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
	b) per i progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA, relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto, il riferimento da prendere in considerazione è il documento ISPRA "Nota tecnica in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto". Radiazioni non ionizzanti Per i recettori RT13, RT16, RT17, RT28, valutare la possibilità di mantenere la massima distanza possibile (sulla base delle caratteristiche della sede stradale in cui verranno effettuati gli scavi per la posa del cavidotto) tra l'elettrodoto e i recettori stessi.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
50					

Prescrizioni – PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (PMA)					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
51	Aggiornare il PMA secondo le integrazioni introdotte al progetto definitivo, ampliando e integrando il Piano di monitoraggio della rete di rilevamento proposta, per tutte le componenti considerate (Atmosfera, Ambiente idrico superficiale e sotterraneo, Vegetazione e Flora, Fauna, Rumore, Vibrationi, Radiazioni non ionizzanti, Paesaggio, Ambiente sociale, Amianto, Radiazioni ionizzanti), nelle fasi ante operam, in itinere e post operam, revisionando i recettori, le modalità di rilevamento e di restituzione dati, nonché la durata e la frequenza, in accordo e sotto la supervisione di ARPA Piemonte, redigendo un unico documento, al fine di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste dal progetto, anche secondo le indicazioni seguenti.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	Il Piano di Monitoraggio Ambientale è stato elaborato a valle di riunioni tecniche tenutesi con ARPA Piemonte. Si richiamano in particolare i seguenti tavoli tecnici: <ul style="list-style-type: none"> • 30 marzo 2016 – Componenti biotiche e suolo; • 30 marzo 2016 – Componente rumore; • 7 aprile 2016 – Componente amianto; • 8 aprile 2016 – Risorse idriche; • 13 aprile 2016 – 	<ul style="list-style-type: none"> • MAA_0_G_E_AM_RE_0030_Piano di Monitoraggio Ambientale – Relazione • MAA_0_O_G_E_AM_RE_0031_Piano di Monitoraggio Ambientale – Planimetria dei punti di monitoraggio 	OTTEMPERATO Da verificare nelle successive fasi di Verifica di Attuazione

Prescrizioni - PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (PMA)					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
52	<p>Rischio Amianto</p> <p>Eseguire i sondaggi prospezione di scavo: durante le fasi di scavo di ogni "tratta" dovrà essere effettuata l'esecuzione di sondaggi in prospezione sul fronte di avanzamento. Per ogni sondaggio effettuato sul fronte di scavo, è necessario che venga fornita una descrizione dettagliata della matrice e dei clasti più rappresentativi, indicando l'eventuale presenza di pietre verdi e il criterio di prelievo del sub campione sul quale viene effettuata la ricerca dell'amianto. Per la determinazione degli amianti dovrà essere effettuata un'analisi di tipo qualitativo. La metodica da prevedere è: Microscopia ottica in Contrasto di Fase-tecnica della dispersione cromatica (MOCF - DC) (Cfr. decreto ministeriale 6 settembre 1994 all. 3).</p>		Atmosfera e data base.		<p>SUPERATA E SOSTITUITA</p> <p>Cfr. Parere CTVA n. 2647/2018: si rimanda alla prescrizione n. 44 dell'Allegato 1 della Delibera CIPE n. 39/2018</p>
53	<p>Rischio Amianto</p> <p>Caratterizzazione marino e classificazione rifiuto: deve essere effettuata l'analisi "quantitativa" del campione "tal quale", utilizzando qualsiasi metodo il cui limite di quantificazione sia inferiore a 0,1%, secondo le tecniche indicate nel decreto ministeriale 6 settembre 1994 - all. 1, a cui sia associata eventualmente una procedura di arricchimento;</p> <p>91. per lo smarino definito "C13a":</p> <ul style="list-style-type: none"> • deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (0,1%), nell'applicazione della "normale pratica industriale". Pertanto, devono essere adottate le precauzioni previste dalla vigente normativa; • deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (0,1%), per tutti i materiali che vengono impiegati per la realizzazione di rilevati, opere di 				<p>SUPERATA E SOSTITUITA</p> <p>Cfr. Parere CTVA n. 2647/2018: si rimanda alla prescrizione n. 44 dell'Allegato 1 della Delibera CIPE n. 39/2018</p>

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Prescrizioni – PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (PMA)					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
54	<p>attraversamento e ripristino ambientale;</p> <ul style="list-style-type: none"> • con riferimento all'articolo della legge n. 2571/1992, "Sono vietate l'estrazione, l'importazione, l'esportazione, la commercializzazione e la produzione di amianto, di prodotti di amianto o di prodotti contenenti amianto". I materiali di classe C13a possono essere destinati alla produzione di "inerti per calcestruzzi" solo se esenti da amianto; • i materiali in classe "C13a" in concentrazione inferiore a 1000 mg/kg siano ricollocati in situ, con messa in sicurezza permanente. <p><u>Rischio Amianto</u> Condizioni operative in presenza di amianto: - il "sistema di compartimentazione" descritto deve essere attivato per tutte le tratte in cui viene riscontrata la presenza di "pietre verdi con potenziale presenza di amianto - RA2"; - deve essere prodotto un "protocollo operativo" da adottare in caso di pietre verdi al fronte di scavo;</p> <ul style="list-style-type: none"> - il concetto di quantità di amianto "elevate", riportato in diversi documenti, essendo privo di riferimenti normativi non può essere considerato un'indicazione utile, ai fini della progettazione degli interventi; - i punti di monitoraggio indicati devono essere confermati a seguito di sopralluogo congiunto con Arpa Piemonte; - per tutte le tratte di scavo devono essere adottate le "frequenze di campionamento" e le "soglie di riferimento" indicate nella tabella sottostante. <p>Parte di provvedimento in formato grafico Al superamento della soglia d'intervento devono essere interrotte tutte le attività di cantiere (cfr. punto 96 - delibera UDE n. 57/2011) e devono essere adottate tutte le procedure indicate dal decreto ministeriale 6 settembre 1994, cap.5, punto 11).</p>	<p>Generale</p>			<p>NON APPLICABILE</p>
55	<p><u>Ambiente idrico</u> Prevedere il monitoraggio delle acque superficiali e sotterranee nel rispetto della Direttiva</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>E' previsto il monitoraggio delle acque superficiali e</p>	<ul style="list-style-type: none"> • MAA_0_O_G_E_AM_RE_0030_ – Piano di 	<p>OTTEMPERATO Da verificare nelle</p>

Preserzioni - PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (PMA)					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
	2000/60/CE e s.m.i. e del D.M. 56/2009.		sotterranee nelle fasi ante, corso e post operam.	Monitoraggio Ambientale - Relazione • MAA_0_O_G_E_AM_RE_0031_ - Piano di Monitoraggio Ambientale - Planimetria dei punti di monitoraggio	successive fasi di Verifica di Attuazione
56	<p>Ambiente idrico</p> <p>Nel Piano di monitoraggio in itinere:</p> <p>a) considerare la funzione di "controllo in tempo reale" delle eventuali modificazioni della qualità delle acque fluviali indotte dalla presenza dei cantieri (intorbidimento, scarichi accidentali, ecc.), sulla base dei parametri fisici e chimico-fisici di base (temperatura, PH, conducibilità, O2 disciolto, torbidità, ecc.);</p> <p>b) individuare alcune sezioni strategiche di controllo lungo il reticolo idrico superficiale interessato dalla presenza dei cantieri, in modo da avere tempestiva segnalazione sugli effetti provocati da scarichi imprevisti, sulla loro natura e origine e mettere in atto le misure necessarie o comunque procedere con gli opportuni interventi di mitigazione;</p> <p>c) redigere l'elenco dei corpi idrici recettori degli scarichi provenienti dai vari cantieri e l'ubicazione del punto di scarico;</p> <p>d) approfondire i dettagli tecnici sugli impianti di depurazione previsti, in termini di:</p> <p>i. portate e qualità delle acque da trattare;</p> <p>ii. punti di recapito finale; modalità di riutilizzo delle acque;</p> <p>e) redigere una tabella riassuntiva che descriva il piano delle indagini, suddiviso per fasi, con l'elenco dei parametri da determinare, con le relative frequenze di campionamento e misura, ecc.;</p> <p>f) far riferimento ai criteri e ai metodi contenuti nei decreti applicativi del decreto legislativo n. 152/2006, il D.M. 56/2009 (Protocolli di</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida, per quanto applicabile al caso di specie, anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>Il Piano di Monitoraggio Ambientale è stato elaborato a valle di riunioni tecniche tenutesi con ARPA Piemonte in cui si sono definiti i criteri e le tipologie di misure e monitoraggi da attuare.</p>	<p>• MAA_0_O_G_E_AM_RE_0030_ - Piano di Monitoraggio Ambientale - Relazione</p> <p>• MAA_0_O_G_E_AM_RE_0031_ - Piano di Monitoraggio Ambientale - Planimetria dei punti di monitoraggio</p>	<p>OTTEMPERATO</p> <p>Da verificare nelle successive fasi di Verifica di Attuazione</p>

Prescrizioni – PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (PMA)					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
57	<p>monitoraggio) e il decreto ministeriale 260/2010 (decreto "Classificazione"), tra cui la metodologia denominata IDRAIM (sistema IDR morfologico di valutazione. Analisi e Monitoraggio dei corsi d'acqua) e nuovi indici da applicare ai fini della caratterizzazione idromorfologica di un corso d'acqua (IQM - Indice di Qualità Morfologica, IQMm - Indice di monitoraggio morfologico, ecc.).</p> <p><u>Ambiente idrico</u> Relativamente al nuovo ponte sulla Dora Riparia a Susa, attuare ulteriori azioni e procedure consistenti nell'attuazione di:</p> <p>a) un monitoraggio visivo: nel caso in cui il monitoraggio indichi la presenza di anomalie in termini di assetto dell'alveo, si dovrà procedere con un rilievo di dettaglio delle condizioni rilevate, mediante strumentazione topografica e all'attivazione delle procedure di intervento, in funzione della gravità della situazione;</p> <p>b) un monitoraggio topografico: al termine dell'esecuzione dei lavori dovrà essere prodotto un rilievo delle condizioni dell'alveo da utilizzare quale "lettura di zero" per le successive verifiche;</p> <p>c) un'attività di manutenzione: in base al suddetto confronto tra rilievi eseguiti in tempi differenti si potrà determinare una variazione dell'area utile al deflusso o analogamente una stima del volume depositato. Se tale volume risulterà inferiore a 10.000 m³ (innalzamento medio 60-70 cm) non sarà necessario intervenire; con variazioni superiori sarà necessario provvedere alla definizione di un intervento che potrà comportare anche la movimentazione di materiale in alveo e/o la sua asportazione. Inoltre per tutto il tratto monitorato occorre procedere comunque almeno volta all'anno allo sfalcio della vegetazione in modo da non consentire la crescita di piante ad alto fusto.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>		<p>NON APPLICABILE</p>	
58	<p><u>Rumore</u> Prevedere il monitoraggio ambientale degli effetti/impatti cumulativi sia in fase di cantiere</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>E' previsto il monitoraggio della componente rumore nelle</p>	<p>• MAA_0_0_C_E_AM_RE_003 0_ Piano di Monitoraggio</p>	<p>OTTEMPERATO Condizionato alle</p>

Prescrizioni - PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (PMA)					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
	che in fase di esercizio rispetto alle infrastrutture viarie e ferroviarie e ad altre sorgenti di rumore esistenti.		fasi di ante, corso e post operam. In particolare nel PMA sono previste anche tutte le misure necessarie per caratterizzare le sorgenti di rumore esistenti quali viabilità, ferrovie e impianti fissi.	Ambientale - Relazione • MAA_0_0_G_E_AM_RE_003 1_ Piano di Monitoraggio Ambientale - Planimetria dei punti di monitoraggio	prescrizioni del presente parere
59	<u>Rumore</u> Inserire anche i recettori R654 e R632, per i quali viene stimato un differenziale notturno compreso tra 1,5 e 3 dB, prossimo quindi al valore limite applicabile, prevedendo una campagna di rilevamenti fonometrici almeno nelle condizioni peggiori di rumorosità per verificare che venga rispettato il criterio differenziale, e in caso di mancato rispetto, l'adozione di azioni correttive opportune.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
60	<u>Rumore</u> Riportare in una tabella, per ogni ricettore, il livello di immissione e quello di emissione stimati e il confronto con i corrispondenti valori limite.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	Per quanto attiene la fase di cantiere, lo studio di impatto acustico recepisce quanto richiesto nella prescrizione che è stato calcolato sulla base di una simulazione acustica.	• MAA_0_0_G_E_AM_RE_0040_ Studio di impatto acustico della fase di cantiere	OTTEMPERATO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
61	<u>Flora e Vegetazione</u> Prevedere l'aggiornamento dei rilievi vegetazionali rappresentativi del tratto di Val di Susa, in quanto trattasi di un territorio particolarmente eterogeneo per quanto riguarda gli aspetti microclimatici e vegetazionali, assai rilevante dal punto di vista floristico e fitogeografico e redigere elenchi di specie completi.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
62	In generale si prescrive di provvedere, qualora necessario in funzione degli esiti del monitoraggio, a individuare ulteriori interventi di mitigazione ai fini di minimizzare gli impatti residuali.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	Gli esiti del monitoraggio in corso d'opera potranno determinare ulteriori necessità mitigative di cui l'impresa appaltatrice si dovrà far carico.		RECEPITO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione

A 5/3 A

Prescrizioni – MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI AMBIENTALI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
63	<p>Attuare il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali, il cui importo non potrà superare il 2 per cento dell'intero costo dell'opera, nel rispetto dei caratteri fondamentali del progetto e dei suoi presupposti tecnici ed economici. In particolare dovrà essere approfondito e dettagliato il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali affrontando le problematiche relative alle criticità ambientali, alle sensibilità territoriali e sociali e alle aree tutelate Natura 2000, indotte dalla Nova infrastruttura, come segue:</p> <p>a) garantendo, oltre a quanto già proposto, la permanenza e la tutela delle matrici ambientali ed ecosistemiche che hanno determinato il riconoscimento e l'istituzione delle aree vincolate ai sensi della Direttiva 92/43/CEE, attraverso i seguenti approfondimenti:</p> <p>i. l'analisi degli impatti sulla fauna presente nell'area di studio, anche in seguito all'alterazione degli habitat di specie;</p> <p>ii. il monitoraggio di habitat e specie al fine di completare le cartografie e le schede dei formulari standard;</p> <p>iii. la stesura di Piani d'Azione per specie di interesse conservazionistico;</p> <p>iv. inserire il progetto del piano di ripristino dell'habitat 6510 comprendente la manutenzione necessaria per la buona riuscita degli interventi;</p> <p>v. elaborare studi e aggiornamenti dei rilievi sugli habitat e le specie, in particolar modo per quanto riguarda gli habitat e le specie prioritari, al fine di redigere l'aggiornamento della Carta degli habitat, con particolare attenzione rispetto all'habitat prioritario 6210*;</p> <p>vi. prevedere opportuni progetti di mitigazione ambientale in base alle sensibilità riscontrate nell'analisi degli effetti sinergici e cumulativi durante la fase di cantiere;</p> <p>vii. predisporre uno studio che approfondisca e rilevi la presenza di specie nidificanti nei pressi delle aree di cantiere – imbocco est tunnel di base – al fine di evitare possibili interferenze rispetto alle aree di nidificazione (in particolare rispetto al Caprimulgus aeropeus) ricercandone la presenza e la distribuzione in un intorno significativo onde valutare l'entità di un eventuale spostamento dell'habitat riproduttivo.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>Si rimanda inoltre al progetto dei ripristini e delle mitigazioni ambientali per la totalità degli interventi a verde sviluppati per l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura.</p>	<p>Elaborati di riferimento relativi alla sezione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • MIA_0_O_G_E_AM_R E_0060 – Relazione Paesaggistica • MIA_0_O_G_E_AM_R E_0069 - Dossier fotografico e fotosimulazioni di inserimento • IAA_0_A_2_E_AM_RE_0070 - Relazione tecnica sugli interventi di inserimento a verde • IAA_0_A_2_E_AM_PL_0071 -Corografia degli interventi di inserimento • IAA_0_A_2_E_AM_PL_0072 -Planimetria di dettaglio degli interventi di inserimento • IAA_0_A_2_E_AM_PL_0073 - Carta dei tipologici e dei scsti di impianto • IAA_0_A_2_E_AM_PL_0074 - Sezioni tipologiche 	<p>OTTEMPERATO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p>

Prescrizioni – MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI AMBIENTALI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
	<p>b) sviluppando progetti di implementazione e deframmentazione della connettività ecologica, ponendo particolare cura nella scelta dei punti dove inserire i passaggi faunistici, indispensabili per mitigare l'effetto barriera prodotto dall'infrastruttura, e alla loro progettazione e realizzazione;</p> <p>c) migliorare il progetto del sottopasso faunistico previsto al fine di evitare l'interferenza con il canale di scarico della piattaforma ferroviaria;</p> <p>d) sviluppando adeguati interventi d'inserimento paesaggistico della viabilità locale interessata e delle opere d'arte principali e secondarie dell'infrastruttura, ponendo particolare attenzione alla qualità architettonica dei manufatti, comprese le barriere acustiche, gli imbocchi delle gallerie, le aree tecniche, ecc.;</p> <p>e) mitigando gli impatti di tutti i progetti sulla componente paesaggio, in particolare relativamente agli interventi dell'area della Piana di Susa e di Bussoleno, dell'autoporto a San Didero, del recupero ambientale delle cave e dei siti di deposito definitivo, attraverso progetti a valenza prioritariamente ecologica e ambientale in un nuovo sistema di relazioni che promuova una maggiore integrazione fra gli- elementi dell'ecosistema (elementi biotici, abiotici e antropici);</p> <p>f) rafforzando i servizi ecosistemici del territorio che comprendono l'approvvigionamento idrico, la purificazione dell'aria, il riciclo naturale dei rifiuti, la formazione del suolo, l'impollinazione e altri meccanismi regolatori naturali, attraverso la realizzazione di interventi che privilegino l'aumento della biodiversità quali: prati fioriti, fasce arbustive e arboree ecotonali, ripe boscate, ecc.;</p> <p>g) rielaborando il progetto dell'Agriparco attraverso un disegno che integri maggiormente gli elementi progettuali proposti, con il contesto paesaggistico e territoriale di riferimento e tenendo in considerazione:</p> <p>i) i principi dell'agroecologia, in base ai quali le quattro caratteristiche tipiche degli agrosistemi (produttività, stabilità, sostenibilità ed equità) vengono concepite come interconnesse e parti integranti dell'agrosistema; coniugando le esigenze legate alla connettività ecologica ed ecosistemica con spazi dedicati alle attività agricole (in</p>				

Handwritten mark

Handwritten signature

Handwritten marks

Prescrizioni – MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI AMBIENTALI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
64	<p>questo modo i principi dell'agricoltura convivono attraverso la sostituzione degli input esterni con i processi che naturalmente alimentano un agroecosistema: la fertilità del suolo ed il controllo biologico delle specie che vi coabitano, ecc.);</p> <p>h) risolvendo tutte le interferenze della nuova infrastruttura con eventuali sottoservizi attraverso progetti di ripristino dello stato dei luoghi.</p> <p>Per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, prevedere:</p> <p>a) l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc., al fine di rispettare la diversità biologica) e di materiale vivaistico proveniente da vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso;</p> <p>b) uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi a verde" che preveda idonee cure culturali che dovranno essere effettuate fino al completo attecchimento della vegetazione e un monitoraggio quinquennale sull'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori;</p> <p>c) uno specifico progetto degli impianti d'irrigazione, con particolare riferimento alle scarpate verdi, che illustri le modalità di realizzazione dell'impianto, il funzionamento, la sua distribuzione e le fonti di approvvigionamento;</p> <p>d) prevedere per tutti gli interventi ambientali un periodo di manutenzione di almeno 5 anni.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>Il progetto esecutivo delle opere a verde prevede l'uso di specie autoctone scelte tra quelle con caratteristiche autoecologiche compatibili con le condizioni stagionali del sito. Si evidenzia inoltre che per gli interventi a verde non sono state utilizzate le specie alloctone e invasive indicate nella DGR 46-5100 del 18 dicembre 2012 aggiornata con la DGR 23-2975 del 29 febbraio 2016 (<i>"Identificazione degli elenchi, Black List, delle specie vegetali esotiche invasive del Piemonte e promozione di iniziative di informazione e sensibilizzazione"</i>). E' inoltre previsto un periodo di manutenzione di 5 anni per gli impianti di progetto. Con riferimento all'impianto di irrigazione si evidenzia che le opere in oggetto risultano relative a pertinenze autostradali gestite dal concessionario secondo modalità che ad oggi, in nessun</p>	<p>OOA_0_O_G_E_GN_R E_0010 - Capitolato speciale d'appalto - Norme tecniche</p> <p>IAA_0_A_2_E_AM_RE_0070 -Relazione tecnica sugli interventi di inserimento a verde</p>	<p>OTTEMPERATO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p>

Prescrizioni - MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI AMBIENTALI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
65	Includere, in accordo con AIPO, la progettazione e la realizzazione del tratto di arginatura a protezione della linea ferroviaria, indispensabile alla piena funzionalità della nuova linea internazionale e per la sicurezza dell'abitato di Bussoleno; nello studio degli scenari per la realizzazione del tratto di argine a protezione della linea, il progetto dovrà anche tenere conto degli effetti secondari dell'intervento rispetto alla S.S. 24.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	altra parte dell'infrastruttura, prevedono l'uso di impianto di irrigazione. Rispetto al caso in oggetto il proponente dell'opera ritiene, per specifiche esigenze manutentive, di non procedere con l'installazione di impianto di irrigazione in continuità con quanto accade per il resto dell'infrastruttura. A ciò si aggiunga che le modalità di sfalcio delle scarpate autostradali avviene tramite l'uso di trattori con braccio attrezzato che, al primo taglio, danneggerebbero irrimediabilmente l'impianto.		NON APPLICABILE
66	Inserire il progetto di recupero ambientale dell'ex cava di Meana di Susa.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
67	Inserire il progetto di valorizzazione paesaggistico-ambientale degli itinerari storici e dei percorsi panoramici del sentiero Balcone.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
68	Garantire la contiguità tra i manufatti arginali e la porzione di arginatura che va a intercettare il sottopasso a valle del ponte in corrispondenza degli interventi relativi al raccordo con la linea storica a Bussoleno.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
69	Inserire la progettazione e la realizzazione per la messa in	Prescrizione non pertinente			NON

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten signature]

Prescrizioni – MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI AMBIENTALI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
70	<p>sicurezza del conoide del Rio Scaglione, affluente in destra orografica della Dora, per un assetto idrogeologico idoneo per il territorio di Meana di Susa, della parte est di Susa, in corrispondenza della nuova linea in progetto.</p> <p>Acquisire e integrare la documentazione riguardante gli interventi di compensazione forestale dovuti ai sensi della legge regionale n. 4 del 2009, con le relative autorizzazioni da parte degli enti preposti e dei Comuni interferenti.</p>	<p>rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p> <p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>Il Progetto Definitivo dell'opera conteneva la Relazione Forestale redatta ai sensi della LR 4/2009. Stante l'entrata in vigore della Deliberazione della Giunta Regionale 6 febbraio 2017, n. 23-4637 - LR 4/2009, articolo 19. Disposizioni sulle trasformazioni del bosco ad altra destinazione d'uso e approvazione dei criteri e delle modalità per la compensazione, si procederà attraverso compensazione monetaria in relazione alle superfici di bosco tagliate.</p>	<p>OOA_0_O_G_E_GN_CE_0 017_-Quadro economico</p>	<p>APPLICABILE</p> <p>RECEPITO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p>

Regione Piemonte – Tutela dei Beni Paesaggistici.

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE – TUTELA DEI BENI PAESAGGISTICI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
71	<p>Imbocchi tunnels lo scatolare di imbocco del tunnel di base sia realizzato prevedendo gli interventi di mitigazione (attraverso il ricorso ai "biomuri" e al trattamento del manufatto con una copertura a verde estensivo realizzata con criteri di biodiversità, che favorisca l'insediamento di specie autoctone naturali) proposti negli approfondimenti progettuali trasmessi alla Soprintendenza.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			<p>NON APPLICABILE</p>
72	<p>Imbocchi tunnels siano previsti adeguati accordi morfologici con il versante retrostante attraverso opportuni riporti di</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			<p>NON APPLICABILE</p>

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - TUTELA DEI BENI PAESAGGISTICI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
73	<p>terra; tali interventi mitigativi siano adottati anche per gli imbocchi del tunnel di interconnessione.</p> <p><u>Imbocchi tunnels</u> Le opere di difesa dovranno essere progettate a livello esecutivo in conformità con quanto definito nelle specifiche Direttive emanate dall'Istituto Federale Svizzero per lo studio della neve e delle valanghe (SLF).</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
74	<p><u>Imbocchi tunnels</u> Per quanto concerne i fenomeni valanghivi ubicati ugualmente in destra orografica e aventi zona di accumulo nelle aree a valle e a monte dell'area di cantiere, si ritiene necessario, in modo cautelativo, che la porzione nordoccidentale dell'area di cantiere non sia oggetto di opere di cantierizzazione destinate ad uso abitativo o tecnico-funzionale con presenza permanente di persone nel periodo invernale o primaverile.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
75	<p><u>Imbocchi tunnels</u> Per quanto concerne la sicurezza in relazione al pericolo di valanghe della strada d'accesso al cantiere, l'accessibilità al tunnel di ventilazione dovrà essere garantita permanentemente, sia per operazioni di manutenzione straordinaria che per motivi di emergenza e pertanto si ritiene necessario che il proponente definisca le misure o interventi necessari per ridurre al minimo il rischio di interazioni delle masse valanghive con la viabilità d'accesso, attraverso uno specifico studio.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
76	<p><u>Imbocchi tunnels</u> Per quanto concerne strettamente gli aspetti di protezione civile si evidenzia, pur in assenza di una specifica normativa che imponga l'emissione di un parere in merito da parte di questo Settore, la necessità che, laddove emergessero a carico della popolazione profili di rischio, sia naturali che antropici, derivanti dall'esecuzione delle opere in progetto, la Società proponente si relazioni con il Sindaco, in quanto Autorità di</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE – TUTELA DEI BENI PAESAGGISTICI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
	Protezione Civile ai sensi delle leggi n. 100/2012 e legge regionale 14/04/2003 n. 7, in modo che tali rischi siano opportunamente valutati ed adeguatamente contrastati nell'ambito della pianificazione comunale di protezione civile. In tal senso il Settore Protezione Civile della Regione Piemonte, fatto salvo il necessario contributo da parte della società proponente nella definizione degli scenari di rischio e nella strutturazione e gestione di eventuali sistemi di monitoraggio, si rende disponibile a fornire alle Amministrazioni Comunali ogni utile supporto e collaborazione in merito.	Generale			
77	<u>Val Clara</u> Le murature esterne della centrale di ventilazione, previste con rivestimento in doghe in legno e basamento in gabbioni riempiti in pietra, siano realizzate avendo cura di utilizzare materiale lapideo locale e realizzando adeguati trattamenti ai listelli in legno al fine di prevenirne il degrado nel tempo.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
78	<u>Val Clara</u> La prevista rivegetazione della copertura del manufatto, realizzata con specie vegetali e alberature, siano eseguite predisponendo accorgimenti tecnici tali da garantire nel tempo il mantenimento della superficie verde e dei nuovi soggetti arborei.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
79	<u>Val Clara</u> Sia valutata la possibilità di "inerbire" la superficie della prevista strada bianca secondaria che verrà utilizzata occasionalmente dai mezzi per la manutenzione della centrale.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
80	<u>Val Clara</u> Al fine di ridurre la percezione dei muri di sostegno della nuova viabilità ordinaria prevista e del nuovo piazzale, sia verificata la possibilità di raccordare, con formazione di scarpate in terra, la parte compresa tra due (o più) ordini di muratura, sulla quale è prevista la piantumazione di alberature di mascheramento. Sia comunque	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - TUTELA DEI BENI PAESAGGISTICI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
81	<p>preventivamente valutata, in sede di predisposizione del progetto esecutivo, la possibilità di ricorrere, anche solo in parte, in luogo ai muri di sostegno in c.a., ad opere di ingegneria naturalistica.</p> <p><u>Val Clarea</u> Le pavimentazioni inerenti la sistemazione definitiva del piazzale di servizio e della viabilità annessa siano realizzate con elementi permeabili ovvero, laddove risulti indispensabile il ricorso a superfici bitumate, si utilizzino asfalti colorati neutri, che consentano di conferire un aspetto più naturale alla pavimentazione.</p>	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
82	<p><u>Val Clarea</u> Le presviste scegliere siano realizzate con materiale lapideo locale, siano ricoperte, almeno nella parte più alta, con terra, inerbite e raccordate con il versante retrostante; inoltre, al fine di consentire la rivegetazione spondale, sia ridotto al minimo indispensabile previsto utilizzo del "cls" di intasamento.</p>	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
83	<p><u>Val Clarea</u> Per quanto riguarda l'illuminazione esterna, sia privilegiata in linea generale, in alternativa all'illuminazione su palo, la collocazione di illuminatori sulle strutture edilizie previste (nuova centrale, murature di sostegno, ecc.).</p>	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
84	<p><u>Val Clarea</u> Eventuali opere di difesa realizzate a tutela dell'infrastruttura siano compatibili con quelli adottate per la tutela del rischio valanghe.</p>	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
85	<p><u>Area La Maddalena</u> Le murature esterne della centrale di ventilazione, previste con rivestimento in doghe in legno e basamento in gabbioni riempiti in pietra, siano realizzate avendo cura di utilizzare materiale lapideo locale e prevedendo adeguati trattamenti delle doghe in legno al fine di prevenire il degrado nel tempo del materiale di rivestimento.</p>	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
86	<p><u>Area La Maddalena</u> Il previsto inerbimento della copertura della</p>	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione			NON APPLICABILE

Handwritten mark

Handwritten signature and number 33

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE – TUTELA DEI BENI PAESAGGISTICI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
87	<p>centrale di ventilazione sia realizzato con specie vegetali e accorgimenti tecnici tali da garantire nel tempo mantenimento della superficie verde.</p> <p><u>Area La Maddalena</u> Le pavimentazioni della centrale di ventilazione inerenti la sistemazione definitiva del piazzale di servizio e della viabilità annessa siano realizzate con elementi permeabili ovvero, laddove risulti indispensabile il ricorso a superfici bitumate, si utilizzino asfalti colorati neutri, che consentano di conferire un aspetto più naturale alla pavimentazione.</p>	<p>dell' Autoporto di Susa</p> <p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE – PIANO DI GESTIONE ED UTILIZZO DEI MATERIALI DI SCAVO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
88	<p>Deve essere redatto un "Progetto di Piano di accertamento per definire i valori di fondo" da sottoporre a valutazione in contraddittorio con Arpa Piemonte, ai sensi dell'articolo 5 del DM n.161/12, prima della sua realizzazione.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>			CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 _ VIP. 4465
89	<p>Tale "Progetto di Piano di accertamento per definire i valori di fondo" dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> considerare i siti di produzione, i siti di destinazione di Caprie e Torrazza Piemonte, gli svincoli Chiomonte e Piana di Susa, i siti destinati all'Autoporto ed alla Pista Guida Sicura ed eventuali siti alternativi anche marginali; individuare set di parametri da analizzare per la caratterizzazione dei materiali sulla base della loro correlazione con le caratteristiche mineralogiche del materiale di scavo e del rischio dato dalle specifiche tecniche di scavo, dai materiali coadiuvanti lo scavo comunque impiegati in cantiere e delle pressioni ambientali a contorno eliminando parametri non pertinenti (es. pesticidi e fitofarmaci) e 	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>			CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 _ VIP. 4465

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - PIANO DI GESTIONE ED UTILIZZO DEI MATERIALI DI SCAVO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
90	<p>valutando in alcuni casi l'effettiva necessità di ricerca (es. composti organici).</p> <p>Il "Progetto di Piano di Utilizzo" dovrà essere integrato in modo che affronti il caso di destinazione di materiali i cui contaminanti superino i valori di fondo naturale per i siti individuati e pari quali sarà necessario trovare una diversa destinazione.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 _ VIP. 4465
91	<p>In fase esecutiva dovranno essere dettagliate:</p> <ul style="list-style-type: none"> le procedure di campionamento caratterizzando i cumuli di materiale di scavo anziché i materiali sull'area di scavo o sul fronte di avanzamento; le modalità adottate dal piano di campionamento in modo che garantisca la elevata rappresentatività dei campioni. 	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 _ VIP. 4465
92	<p>Dovrà essere previsto formalmente il deposito temporaneo dei materiali in attesa di caratterizzazione per cui dovranno essere definite le modalità operative di gestione.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 _ VIP. 4465
93	<p>Nel Progetto di Piano di Utilizzo dovranno inoltre essere evidenziati i percorsi previsti per il trasporto dei materiali da scavo ai sensi dell'allegato 5 del DM 161/12.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 _ VIP. 4465

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - SITI DI DEPOSITO DELLO SMARINO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
94	<p>Per entrambe le cave prioritariamente dichiarati di aver verificato l'assenza di elementi ostativi per il conferimento dello smarino. Si ricorda che le attività estrattive non oggetto di svincolo fidejussorio risultano ancora attive e pertanto in regime di legge regionale. In applicazione di quanto sopra, sia per il sito di Caprie sia per quello di Torrazza, deve essere prevista una progettazione di dettaglio che evidenzii la</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE - SITI DI DEPOSITO DELLO SMARINO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
95	<p>compatibilità delle coltivazioni e dei recuperi morfologici ed ambientali in corso, con le proposte di deponia previste nel progetto in oggetto.</p> <p>Per quanto attiene gli impatti sui siti di Caprie e Torrazza il progetto presentato da LTF si dovrà necessariamente coordinarsi con quanto già autorizzato. Per i ripristini ambientali si suggerisce di eliminare l'utilizzo delle specie alloctone già individuate (<i>Celtis australis</i> e <i>Castanea sativa</i>) e sostituirlle con altre autoctone o implementare quelle già presenti con un numero di esemplari pari a quello previsto per le due specie summenzionate.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE – DEPOSITO DI TORRAZZA PIEMONTE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
96	<p>Dovrà essere inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • chiarito se l'intervento progettato da LTF interferisca con aree già recuperate ambientalmente; • fornita l'esatta planimetria delle aree interessate dalla deponia dello smarino; • indicate le tempistiche previste per il conferimento e realizzazione del progetto e quali potrebbero essere le eventuali sovrapposizioni con l'attività ancora esistente della ditta COGE.F.A. (impianti e eventuale prosecuzione attività di cava). <p><u>Pianificazione urbanistica</u> La prima fase di utilizzo dell'area come deposito materiale di scavo e la successiva fase di realizzazione delle opere edilizie per la creazione di un polo logistico produttivo di scala regionale-provinciale possono essere compatibili a condizione che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il materiale depositato abbia caratteristiche geomeccaniche tali da consentire l'utilizzo come piano di fondazione d'imposta per gli edifici logistici-produttivi previsti dal P.I.R.U 	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE

Ar

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - DEPOSITO DI TORRAZZA PIEMONTE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
97	<ul style="list-style-type: none"> Il binario ferroviario interno all'area in esame venga reso coerente con l'utilizzo finale dell'area come polo logistico-produttivo di scala regionale-provinciale; La distribuzione del materiale depositato consenta la riprogettazione dell'area secondo equivalenti quadri esigenziali (distributivi, funzionali, ambientali). <p>Tutela dei beni paesaggistici Poiché dagli elaborati progettuali le opere previste per la realizzazione del nuovo tracciato ferroviario, parrebbero lambire un ambito boscato, qualora tali interventi dovessero interferire con l'area sottoposta a tutela paesaggistica, dovrà essere fornita la documentazione progettuale prevista dal DPCM 12 dicembre 2005 ai fini della formulazione dell'autorizzazione paesaggistica.</p>	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - DEPOSITO DI CAPRIE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
98	<p>Considerato che attualmente sul sito di Caprie in località Truc le Mura sono presenti una cava di pietrisco ed un zona di impianti, dovrà essere necessariamente definito:</p> <ul style="list-style-type: none"> quali saranno le tempistiche previste per il conferimento e realizzazione del progetto e quali potrebbero essere le eventuali sovrapposizioni con l'attività esistente della ditta Ing. Rotunno (aree destinate al trattamento inerti ecc...; se l'intervento del progetto di L.TF interferisca con aree già avviate al recupero ambientale della cava attualmente esercita dalla ditta Ing. Vito Rotunno. I progetti delle opere di recupero e ricomposizione ambientale del sito, in termini di rapporto del substrato vegetale, inerbimenti e opere a verde che attualmente manca 	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
99	In merito al sito di deponia di Caprie e dall'accesso relativo, stante l'impossibilità attuale	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione			NON APPLICABILE

Ar
Ar
Ar
Ar
Ar

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE – DEPOSITO DI CAPRIE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
	di prevedere da parte della Provincia tempi certi per la realizzazione della rotatoria già programmata sulla S.P. 24, si richiede di realizzare la stessa come già progettata dagli uffici provinciali.	dell' Autoporto di Susa			

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE – TRATTO DAL PONTE SULLA DORA A IMBOCCO TUNNEL DI BASE – TUTELA DEI BENI PAESAGGISTICI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
100	Particolare attenzione dovrà inoltre essere riservata al raccordo delle barriere con nuovo ponte ferroviario. Tali aspetti, insieme agli approfondimenti di natura cromatica delle strutture dei nuovi ponti sulla Dora (per i quali si richiede di evitare l'utilizzo di colorazioni eccessivamente chiare), dovranno essere oggetto di successive valutazioni degli enti competenti per il rilascio di una nuova autorizzazione paesaggistica.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
101	Nella progettazione esecutiva dovrà essere posta la massima attenzione al rispetto ed al ripristino della vegetazione spondale eventualmente interessata dalle nuove opere di attraversamento del Torrente Dora Riparia in prossimità del Comune di Susa e Bussoleno.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
102	Dovrà essere garantita l'accessibilità alle sponde della Dora e la continuità del corridoio ecologico rappresentato dalle sponde fluviali per gli ambiti soggetti ai disposti di cui all'articolo 142 del decreto legislativo n. 42/2004.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
103	Relativamente al ponte Dora a Bussoleno si evidenzia che dovrà essere garantita uniformità formale, tipo logica e cromatica, tra nuovi ponti affiancati e l'attraversamento esistente.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
104	Relativamente al sottopasso ferroviario S.P. 24 - interconnessione si ritiene necessario che venga effettuato un approfondimento progettuale volto a ricercare una migliore qualificazione architettonico/formale del manufatto del sottopasso ferroviario della S.P. 24, situato in prossimità del torrente Dora Riparia, prevedendo anche riduzioni delle strutture emergenti al fine consentire un	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - TRATTO DAL PONTE SULLA DORA A IMBOCCO TUNNEL DI BASE - TUTELA DEI BENI PAESAGGISTICI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
	miglior inserimento nel contesto. Il progetto finale sarà oggetto del rilascio di una successiva autorizzazione paesaggistica.				

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - PIANA DI SUSA - ASPETTI VIABILISTICI E FERROVIARI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
105	Realizzazione, nell'ambito delle previste misure di accompagnamento del progetto, della sistemazione dell'incrocio tra la S.P. n. 24 e la strada di collegamento con la S.S. n. 25 alla progressiva chilometrica 53+500, mediante la realizzazione di una rotonda con diametro adeguato.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
106	Realizzazione, nell'ambito delle previste misure di accompagnamento del progetto della sistemazione incrocio tra la S.P.24 con la S.P. 207 alla progressiva chilometrica 53+300 mediante la realizzazione di una rotonda con un diametro adeguato.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
107	Con riferimento al tratto stradale di S.P. n. 24 posto in adiacenza della Dora Riparia, al fine di creare un tratto di galleria artificiale di lunghezza 46 m sulla S.P. 24 in corrispondenza dell'attraversamento del nuovo ponte ferroviario sulla Dora, in ambito critico da un punto di vista idraulico si richiede, nell'ambito delle previste misure di accompagnamento del progetto, la realizzazione della difesa spondale da eventuali esondazioni del tratto di S.P. n. 24 posto in adiacenza della Dora Riparia.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
108	Nei successivi sviluppi progettuali la definizione degli accessi temporanei della cantierizzazione relativa alle opere interferenti.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - PIANA DI SUSA - STUDIO DI ESERCIZIO LINEA STORICA					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
109	Considerati gli impatti indotti sulla linea storica	Prescrizione non pertinente rispetto al			NON

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - PIANA DI SUSÀ - STUDIO DI ESERCIZIO LINEA STORICA					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
	dalle opere e dai relativi cantieri del progetto della nuova linea si richiede che: siano approfonditi gli studi progettuali - di concerto con RFI S.p.A. - relativi all'analisi della compatibilità dei traffici merci aggiuntivi, indipendenti dal trasporto ferroviario del marino, con la capacità della linea storica e con i carichi di traffico merci e passeggeri nei vari scenari temporali, come previsti nei documenti prodotti dal Gruppo di lavoro "Esercizio" dell'Osservatorio. Nel caso in cui risultino incompatibilità anche parziali, il proponente dovrà indicare le soluzioni da adottare, quali, per esempio, l'eventuale diverso utilizzo delle tracce merci negli scenari temporali futuri o la realizzazione di interventi infrastrutturali atti ad aumentare la capacità delle tratte ferroviarie interessate.	PE della Ritocalizzazione dell'Autoporto di Susa			APPLICABILE
110	Considerato, inoltre, che gli attuali elaborati progettuali, prevedono soltanto la realizzazione di una prima fase funzionale del progetto originario, della nuova tratta da Saint-Jean-de-Maurienne a Susa/Bussoleno, rinviando a una seconda fase il nuovo tracciato dall'imbocco lato Susa del tunnel dell'Orsiera sino a Chiusa San Michele si chiede che siano inserite nel suddetto studio di esercizio le analisi di compatibilità dei traffici aggiuntivi indotti dai treni che dalla nuova linea internazionale che saranno immessi sulla linea storica (nei pressi della stazione di Bussoleno) in direzione Torino fintanto che non sarà realizzata anche la seconda fase del progetto.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Ritocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - PIANA DI SUSÀ - COMPATIBILITÀ AMBIENTALE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	VALUTAZIONI CTVA
111	Per quanto attiene all'Agriparco, ovvero la porzione a sud dell'area tecnica definita dal proponente "a verde produttivo multifunzionale", che nell'ambito della progettazione viene destinata ad ospitare orti urbani, vivai e ripristini pedologici e fruizione turistica, poiché tale soluzione non risponde ad esigenze di tipo ecologico; non può essere	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Ritocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - PIANA DI SUSA - COMPATIBILITA' AMBIENTALE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	VALUTAZIONI CTVA
	considerata un intervento di mitigazione/compensazione ambientale, la sua realizzazione non può quindi essere intesa quale intervento idoneo a sopprimere alla frammentazione oppure a creare nuova connettività per gli ecosistemi e pertanto si ritiene che per consentire una migliore funzionalità ecologica del c.d. "Agriparco" progetto presentato debba essere integrato in funzione di un maggiore sviluppo della componente boschiva ad evoluzione naturale nella fascia periferiale della Dora Riparia.				

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - PIANA DI SUSA - TUTELA DEI BENI PAESAGGISTICI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
112	Le opere di adeguamento della linea storica siano progettate in coerenza, per qualità architettoniche e scelte dei materiali, dei cromatismi e delle opere mitigative, con gli interventi previsti per la realizzazione della nuova stazione e delle opere connesse.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
113	Relativamente all'Area tecnica e di sicurezza si evidenzia che: <ul style="list-style-type: none"> • i previsti pannelli fotovoltaici collocati sulle coperture delle aree parcheggio non dovranno avere superficie riflettente e dovranno essere di tonalità scura. La disposizione planimetrica di tali pannelli dovrà essere rivista anche sulla base di dettagliati fotoinserimenti che dovranno essere predisposti in funzione del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica; • in merito all'illuminazione sia evitata, in linea generale, la collocazione di torri faro (di altezze fino a 25 m) a favore di strutture di altezza più contenuta, oppure prevedendo alla collocazione degli illuminatori sui nuovi edifici. 	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
114	Relativamente alla deviazione del Canale di Coldimosso, le parti esterne emergenti dell'opera in c.a., che non risultassero completamente mitigate attraverso la realizzazione dei biomuri, e/o	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Handwritten signature/initials

Handwritten signature/initials

Handwritten signature/initials

Handwritten signature/initials

Handwritten signature/initials

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE – PIANA DI SUSA – TUTELA DEI BENI PAESAGGISTICI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
	rivestimenti in pietra, dovranno essere realizzate con qualificate soluzioni di finitura superficiale del cls.				
Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE – SVINCOLO DI CHIOMONTE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
115	Attualmente l'ipotesi relativa all'apertura al traffico ordinario dello svincolo è presentata solo come possibile misura di accompagnamento, ma nel caso lo svincolo diventi accessibile anche all'utenza dell'autostrada dovrà essere progettato conformemente ai dettami del decreto ministeriale 5 novembre 2001 ed al decreto ministeriale 19 aprile 2006 attualmente vigenti.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
116	Sicurezza per la progettazione stradale dello svincolo: Rampa in ingresso - Andamento planimetrico: • La curva denominata C2 di lunghezza 25.08 m e raggio 252.00 m (da progressiva +175,14 a progressiva +200,23) risulta essere in contropendenza e pertanto non conforme a quanto imposto dal decreto ministeriale 5 novembre 2001 n. 6792 e s.m.i. • Le quattro curve consecutive della rampa, precisamente le curve C1, C2, C3 e C4 (tratto da progressiva +0,00 a progressiva +352,22) devono essere raccordate tra loro da una curva a raggio variabile. Il decreto ministeriale 5 novembre 2001 n. 6792 e s.m.i., infatti, impone che tra due elementi a raggio costante deve essere inserita una curva a raggio variabile, lungo la quale si ottiene la graduale modifica della piattaforma stradale, cioè della pendenza trasversale, ai fini della sicurezza dei veicoli transitanti.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
117	Rampa in uscita - Andamento planimetrico: La scelta progettuale adottata di un rettifilo (per di più non raccordato con la curva precedente C1 di raggio 530,58 m per mezzo di un elemento a raggio variabile, come prevede il decreto ministeriale 5 novembre 2001), nel caso di corsia di uscita con	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - SVINCOLO DI CHIOMONTE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
118	<p>tipologia ad ago, non è ammissibile secondo quanto disposto dal decreto ministeriale 5 novembre 2001 n. 6792 e s.m.i. Il tratto di decelerazione per tale tipologia di uscita deve essere costituito da un elemento a curvatura variabile sul quale sia possibile effettuare la decelerazione e affrontare l'elemento geometrico successivo ad una velocità costante. Il tratto di decelerazione della rampa, inoltre, deve essere dimensionato assumendo la velocità di ingresso nel tratto di decelerazione pari alla velocità di progetto del tratto di strada da cui provengono i veicoli in uscita, come prescritto dal decreto ministeriale 19 aprile 2006.</p> <p>Rampa in uscita - Coordinamento piano-altimetrico</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il tratto iniziale della rampa da progressiva +0,00 a progressiva +200,00 circa si trova in una situazione da "evitare" come indicato dal decreto ministeriale 5 novembre 2001 n. 6792 e s.m.i. per quanto riguarda i "Difetti di coordinamento fra elementi planimetrici ed altimetrici". Il caso specifico presenta un cambio di livelletta in corrispondenza della cuspidè di oltre il 7 per cento (progressiva +135,00 circa) seguito immediatamente da un breve tratto a raggio variabile e dalla curva C2 (progressiva +175,00 circa). <p>Tale situazione produce una sfavorevole sovrapposizione dell'andamento planimetrico e di quello altimetrico che può dar luogo a difetti di percezione ottica capaci di avere conseguenze negative sulla sicurezza della circolazione.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Al paragrafo 6.3 della "Relazione tecnica stradale - Rampa di uscita" sono state condotte le verifiche delle visuali libere ipotizzando una velocità pari a 92 Km/h anziché a 100 Km/h (valore imposto dalla normativa di riferimento). Ciò non è ammissibile. Il dimensionamento e le verifiche delle rampe di uscita e di ingresso dovrà essere eseguito esclusivamente sulla base di quanto disposto dalla normativa di riferimento vigente (decreto ministeriale 5 novembre 2001 e decreto ministeriale 19/04/2006). Pertanto, sono da escludere tutti i 	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			<p>NON APPLICABILE</p>

8-3

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - SVINCOLO DI CHIOMONTE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
	<p>riferimenti a studi e/o osservazioni sperimentali riportati in letteratura che non siano recepiti dalla normativa attualmente in vigore.</p> <ul style="list-style-type: none"> I parametri geometrici fondamentali in corrispondenza del Vertice verticale n.1 riportati nella "Relazione tecnica stradale - Tabella 6 - rampa di uscita - di visibilità per i raccordi verticali" non rispettano pienamente i valori indicati dalla Tabella 8 del decreto ministeriale 19/04/2006: il raggio minimo verticale convesso deve essere maggiore di 4000 m. La distanza di visuale disponibile desunta dal diagramma di visibilità altimetrico deve essere superiore a 115 m per velocità di progetto di 92 km/h. La configurazione altimetrica della rampa da progressiva +0,00 a progressiva +200,00 circa presenta un raccordo convesso seguito da un raccordo concavo. Tale situazione si definisce come perdita di tracciato. Dovrà essere, pertanto, verificata la distanza di ricomparsa come indicato dal decreto ministeriale 5 novembre 2001 n. 6792 e s.m.i.. 	Generale			

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - SVINCOLO DI CHIOMONTE - PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PAESAGGISTICA REGIONALE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
119	<p>Ritenendo non trascurabile la stretta relazione, in termini di opportunità per il territorio, tra interventi infrastrutturali e valorizzazione degli elementi di valore storico ambientale esistenti si richiede che in coerenza con gli obiettivi previsti per l'Ambito di paesaggio n. 39 nel PPR, di approfondire ed eventualmente proporre nell'ambito degli interventi da attuare a titolo di compensazioni boschive (cfr. prescrizione n.83), interventi di "valorizzazione" degli itinerari storici e dei percorsi panoramici, con particolare riferimento all'itinerario denominato "sentiero Balcone".</p>	<p>Generale</p> <p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - SVINCOLO DI CHIOMONTE - PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PAESAGGISTICA REGIONALE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
120	Di utilizzare anche le opportunità derivanti dall'attuazione dei disposti della normativa vigente per le compensazioni boschive, 37 per avviare una prima fase di interventi volti a perseguire l'obiettivo individuato dal Piano paesaggistico regionale.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - SVINCOLO DI CHIOMONTE - TUTELA DEI BENI PAESAGGISTICI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
121	Il cromatismo del previsto rivestimento metallico a mascheramento dell'impalcato delle nuove rampe, comprese le alette laterali dovrà essere in una tonalità di grigio, con superficie non riflettente, similare alle cromie della pietra locale, evitando l'utilizzo di ulteriori cromatismi oltre a quelli già esistenti.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
122	Nel progetto esecutivo dovrà essere valutata la possibilità, anche attraverso una riduzione e/o una diversa conformazione del previsto mascheramento metallico dell'impalcato delle nuove rampe, di conferire alle strutture una maggior leggerezza.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
123	Per il sovrappasso della strada per Giaglione, dovranno essere adottate qualificate soluzioni progettuali analoghe a quelle previste per l'impalcato del nuovo svincolo.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
124	Considerato che dalla documentazione integrativa presentata risulta che il possibile futuro collegamento del nuovo svincolo con la S.P. 24 è escluso dal procedimento in corso, si richiede un ridimensionamento del piazzale di sbarco e di raccordo tra le nuove rampe e la viabilità di collegamento al cantiere, in modo da determinare una significativa riduzione dell'altezza delle previste murature di contenimento del versante della collina delle vigne.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
125	Poiché i maggiori punti di fruizione visiva del sito sono rappresentati dal Parco Archeologico de La Maddalena e dall'itinerario escursionistico (Gran Traversata delle Alpi) denominato "Sentiero Balcone" (tra Sant'Antonio e Giaglione), dovranno	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE – SVINCOLO DI CHIOMONTE – TUTELA DEI BENI PAESAGGISTICI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
	essere definiti ulteriori interventi di mitigazione, sia per le visuali percepibili dal Parco archeologico, che dal Sentiero Balcone, con particolare riferimento al tratto relativo alla sezione 2 individuata nell'elaborato "PDC3CMUS0238AAPNOT Sentiero Balcone"; tali interventi dovranno essere finalizzati, attraverso l'infoltimento della copertura boscata, a ridurre la percezione visiva dei manufatti ed in particolare dell'area di cantiere nel corso dei lavori. Le opere dovranno essere inoltre coerenti con i progetti degli interventi di compensazione boschiva previsti dalla normativa vigente.				
126	Le recinzioni metalliche antintrusione previste sul perimetro dell'area di imbocco e del piazzale dovranno essere mascherate con la disposizione di adeguate specie vegetali arbustive.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
127	Dovranno essere tempestivamente realizzati, in corso d'opera ed al termine dei lavori, gli interventi di mitigazione, ripristino e rinaturalizzazione degli ambiti interessati dalle opere.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
128	Qualora in fase di predisposizione del progetto esecutivo e/o in fase esecutiva dovessero rendersi necessari interventi di consolidamento dei versanti, attualmente non progettati, occorrerà vitare che tali opere interferiscano con terrazzamenti ricavati nelle pendici scolese della montagna e coltivati a vigneti.....", ricadenti nell'area oggetto di specifica tutela paesaggistica ai sensi dell'articolo 136 del decreto legislativo n. 42/2004 con il decreto ministeriale 1 agosto 1985 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona in località Ramat sita nel comune di Chiomonte"; tali interventi saranno soggetti al rilascio di autorizzazione paesaggistica.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE – AUTOPORTO SOCIETA' SITAF NEL COMUNE DI SAN DIDERO – TUTELA DEI BENI PAESAGGISTICI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
129	In fase esecutiva dovrà essere garantita la continuità e la naturalità delle sponde della Dora al fine di	Prescrizione di carattere specifico riferita al Progetto di Rilocalizzazione	Il progetto dei ripristini prevede una fascia arborea a sud del	<ul style="list-style-type: none"> IAA_0_A_2_E_AM_RE_00 70_ Relazione tecnica sugli 	OTTEMPERATO Da verificare nelle

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE – AUTOPORTO SOCIETA' SITAF NEL COMUNE DI SAN DIDERO – TUTELA DEI BENI PAESAGGISTICI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMessa	VALUTAZIONI CTVA
	conservare la funzione di corridoio ecologico di tale contesto, la cui tutela e valorizzazione naturalistica, ecologica e paesaggistica rientra tra gli obiettivi specifici di qualità paesaggistica indicati nel Piano Paesaggistico Regionale.	dell'Autoporto di Susa.	tratto autostradale oggetto di intervento avente funzione di corridoio ecologico longitudinale lungo la Dora Riparia. A valle di analisi conoscitive relative allo stato qualitativo del corridoio fluviale adiacente le aree di lavoro, è stata predisposta la Relazione Tecnica sulla Riqualficazione Ambientale del Corridoio Fluviale in Sponda Sinistra Dora Riparia, in cui a valle di censimenti effettuati, è proposta attività di rimozione di rifiuti presenti e pulizia degli attraversamenti faunistici del rilevato autostradale.	interventi di inserimento a verde IAA_0_A_2_E_AM_PL_00 72_ Planimetria di dettaglio degli interventi di inserimento OOA_0_OG_E_GN_RE_00 26_ Relazione Tecnica sulla Riqualficazione Ambientale del Corridoio Fluviale in Sponda Sinistra Dora Riparia	successive fasi di Verifica di Attuazione

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE – AUTOPORTO SOCIETA' SITAF NEL COMUNE DI SAN DIDERO – TUTELA DELLA SALUTE PUBBLICA					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMessa	VALUTAZIONI CTVA
130	In caso di rinvenimento di trovanti e blocchi di meta-offoliti durante le opere di scavo e/o di consolidamento dei terreni, ad esempio per opere di fondazioni, al fine di evitare la possibilità di aerodispersione di fibre, si ritiene buona norma operare attraverso bagnatura dei terreni interessati e delle macchine in scavo e provvedere alla copertura dello stesso mediante teloni.	Prescrizione di carattere specifico riferita al Progetto di Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa.			CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 _VIP. 4465
131	Nel caso di movimentazione di trovanti e blocchi di meta-offoliti si rimanda alla normativa vigente in materia di terre e rocce da scavo (DM 161/2012) nonché alle disposizioni di competenza specifica di Arpa Piemonte e ASL-SPRESAL.	Prescrizione di carattere specifico riferita al Progetto di Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa.			CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 _VIP. 4465

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE – PISTA DI GUIDA SICURA					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	AZIONI	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	VALUTAZIONI CTVA
132	Ribadendo quanto già richiesto con la nota 1911/DB12.06 dell' 11 aprile 2014 si richiede di esaminare ulteriori alternative localizzative per ciò che riguarda la Pista di Guida Sicura ed in particolare sulla possibilità di collocare tale esercizio nel Comune di Buttigliera Alta (TO), soluzione integrata dall'ipotesi di distacco della sola pista di moto a Cesana Torinese (TO), pur mantenendo inalterate le funzionalità necessarie per l'espletamento dell'attività di Consepì. Si ricorda a proposito che, con DGC n. 63 del 23 aprile 2014, è stato approvato un protocollo d'intesa dallo stesso Comune di Buttigliera Alta nel quale lo stesso Comune ha espresso anche la propria disponibilità a valutare tale ipotesi. Contrariamente a quanto specificatamente indicato nella suddetta richiesta di integrazioni al progetto presentato da LTF formulata dalla Regione, il proponente ha infatti confermato esclusivamente l'area di Avigliana, escludendo di fatto una valutazione delle alternative di progetto. Fermo restando quanto sopra, relativamente all'ipotesi di Avigliana esaminata da LTF in questa sede si prescrive quanto segue.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE – PISTA DI GUIDA SICURA – SICUREZZA IDRAULICA					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
133	Poichè l'area ricade in Fascia B del PAI, il gestore dovrà definire nel dettaglio le procedure di evacuazione dell'area in questione al verificarsi di eventi di piena caratterizzati da portate superiori a 150 m ³ /s (tal riguardo dovranno essere in particolare individuate le stazioni idrometriche di monte dove monitorare i livelli e le corrispondenti portate di piena) e comunicarle al Comune di Avigliana per l'inserimento nel Piano di emergenza comunale.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE – PISTA DI GUIDA SICURA – TUTELA DEI BENI PAESAGGISTICI

ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
134	Dovranno essere previsti interventi di mitigazione della nuova area rispetto alle visuali percepibili dalla viabilità autostradale, attraverso la piantumazione di specie arboree e/o arbustive sul perimetro del sito. Siano oltremodo previste ulteriori piantumazioni arboree di mitigazione del sito nell'area posta a ovest.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
135	Le pavimentazioni bituminose siano realizzate con asfalto colorato neutro, in modo da conferire un aspetto più naturale alla superficie.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
136	In fase di predisposizione del progetto esecutivo del nuovo edificio, ancorché collocato in ambito non direttamente soggetto a tutela paesaggistica, dovranno essere scelte soluzioni progettuali di maggior qualità architettonica.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE – PISTA DI GUIDA SICURA – TUTELA FAUNISTICA

ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
137	Nel caso in cui sia confermata la presenza di specie di uccelli fossori nell'ambito dell'area di intervento, si richiede che il progetto esecutivo relativo agli interventi di ripristino e di mitigazione ambientale e paesaggistica delle aree interessate dalla realizzazione della nuova pista di Guida sicura preveda, quale misura di compensazione, la creazione di potenziali siti di nidificazione costituiti da scarpate di altezza limitata (1-1,5 m), con pareti verticali/sub verticali nude ed esposizione est - sud, realizzate con terreno friabile, ma non franso. Lo sviluppo progettuale di tali aspetti dovrà essere concordato con la Direzione Agricoltura e con Arpa Piemonte.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE – PIANIFICAZIONE URBANISTICA – MISURE DI SALVAGUARDIA TERRITORIALE E URBANISTICA

ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
138	Nel progetto esecutivo dovrà essere predisposta una specifica cartografia delle aree e fasce di rispetto delle nuove porzioni di territorio interessate dalle opere in variante rispetto al progetto preliminare, sia	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Handwritten signature/initials

Handwritten signature/initials

Handwritten signature/initials

Handwritten signature/initials

Handwritten signature/initials

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - INTERVENTI FORESTALI			
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE
	<p>regionale 9 agosto 1989 n. 45 il parere positivo è subordinato al rispetto delle prescrizioni sotto indicate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sia durante i lavori che al termine dei medesimi dovrà essere effettuata una adeguata regimazione delle acque superficiali, tutte le acque in eccesso dovranno essere opportunamente raccolte e incanalate in adeguato sistema di smaltimento, evitando il deflusso incontrollato sul versante; • tutte le aree di scoperta dovranno essere inerbite mediante idrosemina o altra tecnica entro 3 mesi dall'esecuzione dei lavori di riprofilatura delle superfici secondo le prescrizioni progettuali; • in corso d'opera si dovrà verificare la stabilità degli scavi, dei riporti e di tutti i pendii, anche provvisori o di cantiere, in accordo con i disposti del decreto ministeriale 14 gennaio 2008. Tali verifiche e, se del caso, l'eventuale ricontrollo delle analisi di stabilità, dovranno far parte integrante del collaudo/certificato di regolare esecuzione; • i terreni movimentati dovranno essere opportunamente stoccati in attesa del riutilizzo, il deposito non dovrà interessare aree potenzialmente instabili (aree a rischio di esondazione, e/o soggette a movimenti gravitativi di versante, ecc); • per la ricostituzione della copertura boschiva e il ripristino vegetativo dovrà essere utilizzato postime forestale garantito e certificato ai sensi delle normative vigenti utilizzando le specie autoctone adatte al sito; • nelle zone rinaturalizzate dovranno essere effettuate le operazioni di controllo delle specie infestanti, le sostituzioni delle fallanze e le irrigazioni di soccorso per i 5 anni successivi all'impianto; • dovranno essere comunicate: la nomina del direttore dei lavori, le date di inizio e fine lavori al Comando provinciale del Corpo Forestale dello Stato e al Settore Foreste; alla comunicazione di termine lavori, dovrà essere allegata la dichiarazione del direttore dei lavori attestante che 	<p>generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>	<p>pianeggiante pertanto non si riscontra il rischio di innesco di fenomeni di instabilità dei versanti. Come desumibile dal PSC e relative planimetrie le aree di stoccaggio di materiale sono localizzate a nord del rilevato autostradale evitando qualsiasi rischio di inondazione. Per quanto attiene la gestione dei reimpianti sono previsti sia nel progetto, sia a livello di specifiche tute le misure di controllo circa la sostituzione delle fallanze e di manutenzione post impianto. Le viabilità di cantiere presentano pendenze moderate, data la morfologia locale, che assicurano una corretta gestione in termini di deflusso.</p>
			<p>Da verificare nelle successive fasi di Verifica Attuazione</p>
			<p>DOCUMENTAZIONE TRASMESSA</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3100_ - Piano di sicurezza e coordinamento • SYA_1_O_8_E_SU_PL_3001_ - Planimetria viabilità e di cantiere • OOA_0_O_G_E_GN_RE_0010_ - Capitolato speciale d'appalto - Norme tecniche • IAA_0_A_2_E_AM_R E_0070_ - Relazione tecnica sugli interventi di inserimento a verde

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE - INTERVENTI FORESTALI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
143	<p>gli interventi sono stati eseguiti conformemente al progetto approvato.</p> <p>Ai sensi del comma 4 dell'articolo 19 della legge regionale 10 febbraio 2009 n. 4, poiché è prevista la trasformazione di superfici boscate, sono a carico del destinatario dell'autorizzazione la compensazione della superficie forestale trasformata e la mitigazione degli impatti sul paesaggio, detta compensazione dovrà essere effettuata secondo le indicazioni progettuali e previa presentazione al Settore Foreste della Regione Piemonte, prima dell'inizio dei lavori, del progetto esecutivo delle opere compensative che saranno autorizzate secondo le procedure del Regolamento Forestale vigente.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>	<p>Il Progetto Definitivo dell'opera conteneva la Relazione Forestale redatta ai sensi della L.R 4/2009. Stante l'entrata in vigore della Deliberazione della Giunta Regionale 6 febbraio 2017, n. 23-4637 - LR 4/2009, articolo 19, Disposizioni sulle trasformazioni del bosco ad altra destinazione d'uso e approvazione dei criteri e delle modalità per la compensazione, si procederà attraverso compensazione monetaria in relazione alle superfici di bosco tagliate.</p>	<ul style="list-style-type: none"> OOA_0_0_G_E_GN_CE_0017_ - Quadro economico 	<p>RECEPITO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p>

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE - BENI PAESAGGISTICI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
144	<p>Nuova viabilità</p> <p>Relativamente alla Nuova viabilità si evidenzia che le opere in c.a. che risultano a vista, dovranno essere eseguite prestando particolare attenzione alla finitura superficiale del cls, da realizzarsi con casseforme predisposte per getti a vista ovvero attraverso il ricorso a trattamenti superficiali del cls.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>			<p>NON APPLICABILE</p>
145	<p>Nuova viabilità</p> <p>Analogamente dovrà essere posta particolare cura nella scelta delle opere complementari (guard-rail, recinzioni, ringhiere, ecc.) in modo da garantire un adeguato livello qualitativo degli interventi.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>			<p>NON APPLICABILE</p>
146	<p>Nuova viabilità</p> <p>I muri di sostegno previsti, che in alcuni casi sono di rilevante altezza, ancorché mascherati con piantumazioni di specie arbustive autoctone, dovranno essere realizzati con qualificate soluzioni di finitura esterna.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>			<p>NON APPLICABILE</p>

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - BENI PAESAGGISTICI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
147	<p>Arece di cantiere</p> <p>Relativamente alle aree di cantiere (imbocco tunnel, piana di Susa, interconnessione Bussoleno, sito Maddalena), in merito all'inserimento paesaggistico delle aree di cantiere stesse e degli edifici in progetto, oltre alle opere di mitigazione a verde già previste, le nuove soluzioni cromatiche scelte per alcuni edifici dovranno essere estese a tutti i manufatti (nastro trasportatore, eventuali strutture di copertura in PVC o simili, ecc.), privilegiando l'utilizzo di colorazioni scure (es. verdi e marroni scuri). tipo di integgiature/colorazioni da utilizzarsi siano di qualità tale da garantire nel tempo il mantenimento delle caratteristiche cromatiche, onde evitare effetti di deterioramento che comprometterebbero significativamente l'intervento mitigativo nel tempo.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
148	<p>Arece di cantiere</p> <p>La viabilità e i parcheggi delle aree di cantiere per le quali sia previsto l'utilizzo di pavimentazioni bituminose siano preferibilmente realizzate con asfalto colorato neutro, in modo da conferire un aspetto più naturale alla superficie; per gli interventi di mitigazione, sia in corso d'opera che a fine lavori, dovranno essere scelti esemplari arborei già sviluppati al fine di consentire di svolgere tempestivamente le funzioni di mascheramento loro attribuite.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - RISCHIO AMIANTO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
149	<p>Sondaggi prospezione di scavo:</p> <p>Durante le fasi di scavo di ogni "tratta" dovrà essere effettuata l'esecuzione di</p> <ul style="list-style-type: none"> sondaggi in prospezione sul fronte di Per ogni sondaggio effettuato sul fronte di scavo, è necessario che venga fornita una descrizione dettagliata della matrice e dei clasti più rappresentativi, indicando l'eventuale presenza di pietre verdi e il criterio di prelievo del sub- 	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE

Handwritten notes and signatures:

- Large handwritten signature "Su" at the top right.
- Handwritten signature "M S / 13" on the right side.
- Handwritten signature "R" at the bottom left.
- Handwritten signature "V" at the bottom left.
- Handwritten signature "S" at the bottom left.
- Handwritten signature "P" at the bottom left.

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - RISCHIO AMIANTO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
150	<p>campione sul quale viene effettuata la ricerca dell'amianto. Per la determinazione degli amianti dovrà essere effettuata un'analisi di tipo qualitativo. La metodica da prevedere è Microscopia ottica in Contrasto di Fase - tecnica della dispersione cromatica (MOCF DC) (Cfr. decreto ministeriale 6 settembre 1994 all. 3).</p> <p>Caratterizzazione marino e classificazione rifiuto: Deve essere effettuata l'analisi "quantitativa" dei campioni "tal quale", utilizzando qualsiasi metodo il cui limite di quantificazione sia inferiore a 0,1 per cento, secondo le tecniche indicate nel decreto ministeriale 6 settembre 1994 - all. 1, a cui sia associata eventualmente una procedura di arricchimento.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>			<p>NON APPLICABILE</p>
151	<p>Per lo smarino definito "CI3a": deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (0,1 per cento), nell'applicazione della "normale pratica industriale". Pertanto, devono essere adottate le precauzioni previste dalla vigente normativa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (0,1 per cento), per tutti i materiali che vengono impiegati per la realizzazione di rilevati, opere di attraversamento e ripristino ambientale; • con riferimento all'articolo 1 della legge n. 257/92, "Sono vietate l'estrazione, l'importazione, l'esportazione, la commercializzazione e la produzione di amianto, di prodotti di amianto o di prodotti contenenti amianto". • I materiali di classe CI3a possono essere destinati alla produzione di "inerti per calcestruzzi" solo se esenti da amianto; i materiali in classe "CI3a" in concentrazione inferiore a 1000 mg/kg siano ricollocati in situ, con messa in sicurezza permanente. 				<p>SUPERATA E SOSTITUITA Cfr. Parere CTVA n. 2647/2018: si rimanda alla prescrizione n. 47 dell'Allegato I della Delibera CIPE n. 39/2018</p>
152	<p>Condizioni operative in presenza di amianto:</p>	<p>Prescrizione non pertinente</p>			<p>NON</p>

156	<p>per cento);</p> <ul style="list-style-type: none"> • deve essere effettuato il calcolo del numero di casi attribuibili), associati agli incrementi di inquinanti previsti in fase di cantiere, in fase di deposito e in fase di esercizio, per PM10, individuato come tracciante dell'inquinamento. Deve inoltre essere calcolato il numero di casi attribuibili associati all'esposizione a radon e a rumore nelle diverse fasi di realizzazione dell'opera; nonché delle seguenti attività: • definire l'utilità della Valutazione nel caso concreto (screening); • definire gli obiettivi (scoping); • valutare gli impatti (assessment); • formulare raccomandazioni per minimizzare gli impatti (reporting); • controllare che gli impatti sulla salute siano effettivamente quelli previsti dal procedimento di VIS e che le raccomandazioni siano effettivamente attuate dai decisori (monitoring); • individuare i soggetti presenti al tavolo di pilotaggio (con compiti di indirizzo, discussione, valutazione e accompagnamento) del processo di VIS orientato alla valutazione complessiva degli impatti sulla vita della popolazione e la messa in opera degli interventi tesi a mitigare congiuntamente rischi e impatti; • definire una proposta di cronoprogramma delle attività della VIS (comprensivo dell'esplicitazione dei criteri che verranno usati per definire il gruppo di lavoro, la sua numerosità, le modalità di convocazione e luogo degli incontri, le modalità di comunicazione dei risultati); • definire una proposta di un piano di comunicazione inerente il processo e gli esiti della VIS. 	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
-----	---	--	--	--	-----------------

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - VALUTAZIONE DI INCIDENZA SIC/ZPS					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
157	Dovrà essere predisposto un piano di ripristino dell'habitat 6510 "Praterie magre da fieno a bassa altitudine" comprendente la manutenzione necessaria per la buona riuscita degli interventi. In ogni caso un congruo periodo di manutenzione dovrà essere previsto per tutti gli interventi a verde.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
158	La progettazione esecutiva dovrà prevedere le modalità operative e le tempistiche per una corretta manutenzione e verifica della funzionalità delle opere. Nel caso di constatazione della non efficienza della funzionalità delle opere è opportuno prevedere la possibilità di individuare a scala più ampia, sullo schema dei flussi di fauna vertebrata esistenti, i fabbisogni di deframmentazione del territorio e provvedere a rinforzare l'efficienza in termini di connettività risolvendo le problematiche di altri punti di barriera faunistica e migliorando la permeabilità del territorio di riferimento.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
159	Per il monitoraggio risulta opportuno: <ul style="list-style-type: none"> integrare come criterio di selezione delle specie le Orchidacee rinvenute nel sito di monitoraggio e uno o più plot di controllo nelle stazioni oggetto di monitoraggio nell'ambito del progetto Life "Xero-Grazing" previo coordinamento con l'Ente Gestore dell'area protetta; una migliore integrazione con quanto dispone il piano di monitoraggio della vegetazione del SIC che prevede l'esecuzione di campionamenti sia di vegetazione che delle acque nei medesimi punti; inserire gli interventi previsti tra le misure di accompagnamento dell'opera nella fase di progettazione esecutiva condividendoli con l'Ente Gestore del SIC (Ente di gestione delle Aree protette delle Alpi Cozie). 	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - GEOTECNICA					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
160	Monitoraggi geotecnici Per i monitoraggi geotecnici viene data specifica	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della			NON APPLICABILE

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE - GEOTECNICA					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
	<p>enfasi al sistema di strutturazione ed organizzazione dei dati geotecnici, ma non viene data sufficiente attenzione alla distribuzione e disseminazione degli stessi, pertanto si richiede che i dati riguardanti i monitoraggi geotecnici, soprattutto per quanto concerne quello che riguarda le misure all'esterno, siano considerati alla pari dei dati derivanti dal monitoraggio ambientale e siano trattati contestualmente a quest'ultimi per quanto concerne la verifica, validazione e diffusione.</p>	Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			
161	<p><u>Monitoraggi geotecnici</u> Per quanto concerne la galleria di Interconnessione, considerata la relativa superficialità dello scavo, la seppur solo teorica possibilità di indurre "sfornellamenti", l'incertezza sulla possibilità di incontrare depositi glaciali, sia opportuno installare un adeguato sistema di monitoraggio di superficie al fine di valutare possibili cedimenti dei terreni soprastanti la galleria. (inserire 102 e 103 nel PMA).</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
162	<p><u>Sismicità locale</u> Tenuto conto della rilevanza del progetto nel suo insieme, si ritiene non sufficientemente cautelativo l'approccio semplificato utilizzato dallo studio per la determinazione dei fenomeni di amplificazione sismica, e si richiede pertanto che, per i siti interessati da opere ed infrastrutture significative, le azioni sismiche da utilizzare nella progettazione delle opere siano determinate mediante specifiche analisi di risposta sismica locale, da predisporre secondo le indicazioni contenute ai par. 3.2 e 7.11 delle Norme Tecniche per le Costruzioni di cui al D.M. Infrastrutture 14 gennaio 2014 e della relativa Circolare 02 febbraio 2009 n.617/C.S.LL.PP. Gli approfondimenti in questione, da predisporre in sede di progetto esecutivo, dovranno riguardare in linea di massima:</p> <ul style="list-style-type: none"> • i ponti sulla Dora, • la stazione internazionale di Susa, • la zona dell'Autoporto di Susa. 	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
163	<p><u>Sismicità locale</u></p>	<p>Prescrizione di carattere generale</p>	<p>Le indagini specifiche</p>		RECEPITO

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - GEOTECNICA					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
164	<p>per definire i modelli geotecnici di sottosuolo dei diversi siti dovranno essere eventualmente predisposte specifiche indagini finalizzate a consentire la definizione di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • condizioni stratigrafiche e modello di sottosuolo; • proprietà fisiche e meccaniche degli strati di terreno, (con particolare riferimento alle condizioni cicliche); • regime delle pressioni interstiziali; profondità e morfologia del substrato rigido o di un deposito ad esso assimilabile. <p>Sismicità locale Ai fini delle analisi, sarà necessario il ricorso a schematizzazioni geometriche bidimensionali o tridimensionali in modo da tener conto delle eventuali modificazioni del segnale indotte dalla specifica configurazione della valle.</p>	<p>valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p> <p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>potranno essere realizzate una volta che il proponente avrà disponibilità delle aree oggetto di intervento.</p> <p>Il sottosuolo dell'area interessata dal progetto di realizzazione dell'Autoporto è stato schematizzato bidimensionalmente, sulla base delle risultanze delle indagini disponibili.</p>	<p>- Profili geologico-geotecnici OOA_0_O_G_0_E_GE_RE_0080_ - Relazione geologica OOA_0_O_G_0_E_GE_PL_0087_</p>	<p>Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p> <p>OTTEMPERATO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p>
165	<p><u>Programma delle indagini</u> Al fine di acquisire informazioni utili per la qualificazione dei terreni ai fini della prevenzione del rischio sismico si ritiene opportuno che i fori di sondaggio già compresi nel programma delle indagini definito e nei quali non viene prevista l'installazione di una verticale piezometrica, vengano attrezzati per la prova OH, da realizzarsi con misure ad intervallo di 1 m. Si propone tale soluzione per i siti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • S100 (Mompantero), • S103 (Interconnessione Bussoleno - ponte Dora). <p><u>Programma delle indagini</u> Che lo studio nel suo complesso sia integrato con misure HVSR distribuite in modo tale da fornire elementi di valutazione utili nella predisposizione della Carta del rischio sismico, e da fornire elementi conoscitivi di riferimento per la progettazione delle</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			<p>NON APPLICABILE</p>
166	<p><u>Programma delle indagini</u> Che lo studio nel suo complesso sia integrato con misure HVSR distribuite in modo tale da fornire elementi di valutazione utili nella predisposizione della Carta del rischio sismico, e da fornire elementi conoscitivi di riferimento per la progettazione delle</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>Le misure richieste potranno essere realizzate una volta che il proponente avrà disponibilità delle aree</p>		<p>RECEPITO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p>

R

50
 M
 S

[Handwritten signature]

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - GEOTECNICA					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
	opere ed infrastrutture significative.				
167	<p>Carta del rischio sismico</p> <p>Per la Carta del rischio sismico attualmente realizzata con tecniche speditive e non strettamente coerente con i criteri di riferimento in materia devono essere predisposti gli ulteriori elaborati secondo gli indirizzi, e criteri per la Microzonazione sismica, 2008 e dai successivi aggiornamenti che costituiscono i presupposti alla realizzazione della Carta delle microzone omogenee in prospettiva sismica ed in particolare la Carta delle indagini e la Carta geologico-tecnica.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>	<p>oggetto di intervento.</p>		NON APPLICABILE
168	<p>Carta del rischio sismico</p> <p>I complessi litostratigrafici devono essere raggruppati e codificati in base alle caratteristiche tessiturali dei depositi, mentre le informazioni relative agli ambienti genetico-deposizionali costituiscono solo un dato accessorio.</p>	<p>Prescrizione non applicabile rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
169	<p>Carta del rischio sismico</p> <p>Lo spessore minimo da considerare per le coperture è di 3 m.</p>	<p>Prescrizione non applicabile rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
170	<p>Carta del rischio sismico</p> <p>I margini di incertezza che in alcuni casi caratterizzano le stratigrafie delle diverse zone della carta, (ad esempio substrato a profondità variabili tra 5 m e 50 m), lasciano prevedere comportamenti non omogenei dal punto di vista della risposta sismica ed è pertanto necessario una revisione dell'approccio con conseguente aggiornamento delle zone.</p>	<p>Prescrizione non applicabile rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
171	<p>Carta del rischio sismico</p> <p>Gli standard citati in precedenza devono essere previsti con una rappresentazione a scala non inferiore al rapporto 1:10.000.</p>	<p>Prescrizione non applicabile rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
172	<p>Modelli geotecnica</p> <p>Molte indicazioni geotecniche sono estrapolate nell'impossibilità di realizzare indagini dirette, pertanto è necessario aggiornare il modello geologico e geotecnico di riferimento in base alle</p>	<p>Prescrizione non applicabile rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - GEOTECNICA					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
173	<p>indagini che dovranno comunque essere effettuate secondo i dettami del decreto ministeriale 14 gennaio 2008, perlomeno ai fini della tutela dell'assetto idrogeologico locale, in fase esecutiva, e di ripetere le verifiche prodotte in più relazioni in base al quadro aggiornato delle informazioni geotecniche acquisite nel corso delle indagini, eventualmente riattualizzando i sistemi di consolidamento dei versanti previsti.</p> <p><u>Modelli geotecnica</u> modello geologico e geotecnica di riferimento dovrà essere considerato come un quadro di riferimento flessibile e modificabile con l'avanzare dello stato conoscitivo dei luoghi.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - TERRITORIO RURALE, ATTIVITÀ AGRICOLE, FAUNA SELVATICA ED ACQUATICA - RETICOLO IDROGRAFICO AD USO IRRIGUO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
174	<p>Il proponente dovrà concordare con i Consorzi Irrigui operanti nelle aree di intervento le soluzioni individuate per risolvere le interferenze con gli impianti irrigui e con il reticolo irriguo esistente, nonché il cronoprogramma relativo alla realizzazione delle opere, in modo da assicurare la funzionalità della rete irrigua e da permettere l'effettuazione delle operazioni di manutenzione della rete stessa in maniera agevole e in sicurezza. Per quanto riguarda la Valle di Susa, il soggetto da contattare è il Consorzio irriguo delle Valli di Susa e Cenischia (Via Trattenero 15- 10053 Bussoleno (TO) - tel.0122/647092 - fax 0122/642850). Per quanto riguarda le aree irrigue ricadenti nel territorio del Comune di Torrazza Piemonte, si dovrà fare riferimento al Consorzio irriguo di grado del Canavese (do Agritex - Via Gallo 29 -10034 Chivasso (TO) - tel. 011/9131646 - fax 011/9107734).</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE - TERRITORIO RURALE, ATTIVITÀ AGRICOLE, FAUNA SELVATICA ED ACQUATICA – INTERVENTI DI RECUPERO, DI MITIGAZIONE E DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
175	<p>Si esprimono perplessità sulla scelta delle specie individuate da utilizzare negli interventi di mitigazione dei muri individuate nella Relazione tecnica delle opere a verde di mitigazione e recupero ambientale in fase di cantiere (elaborato PD2- C3C-TS3-0193-A- AP-NOT) e nella Relazione tecnica delle opere a verde di mitigazione e recupero ambientale (elaborato PD2-C3CTS3-0171-A-AP-NOT).</p> <p>La Vitis vinifera, oltre a non essere una pianta rampicante tappezzante, è una specie agraria che necessita di cure assidue (potature, trattamenti anticrittogamici, ecc.) per poter sopravvivere, che configurano interventi manutentivi costanti e ripetuti nel tempo tali da non essere compatibili, anche finanziariamente, con opere che sono effettuate a scopo di mitigazione ambientale e paesaggistica. Dovrà quindi essere affrontata la criticità derivante dall'emergenza fitosanitaria dovuta all'espandersi della flavescenza dorata, che la Regione Piemonte, in attuazione del decreto ministeriale del 31 maggio 2000 "Misure per la lotta obbligatoria contro la Flavescenza dorata della vite", sta affrontando con interventi obbligatori di lotta con insetticidi e di espianto delle piante infette e dei vigneti abbandonati, trascurati e inselvaticiti.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
176	<p>Nel caso si intendano utilizzare varietà con valenza maggiormente ornamentale, quali la varietà purpurea (indicata nel Capitolato tecnico delle opere a verde –elaborato PD2-C3CTS3-0114-B-AP-NOT), occorre verificare se ospitano lo Scaphoideus titanus, insetto vettore, specifico per l'intero genere Vitis, del fitoplasma che provoca la malattia.</p> <p>La scelta del Rubus fruticosus suscita perplessità poiché se si intende utilizzare la specie selvatica, questa è fortemente infestante, è a fogliame deciduo e non è rampicante tappezzante, si richiede pertanto di utilizzare proporre specie alternative idonee a svolgere la funzione di mitigazione richiesta.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
177	<p>La scelta del Rubus fruticosus suscita perplessità poiché se si intende utilizzare la specie selvatica, questa è fortemente infestante, è a fogliame deciduo e non è rampicante tappezzante, si richiede pertanto di utilizzare proporre specie alternative idonee a svolgere la funzione di mitigazione richiesta.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - TERRITORIO RURALE, ATTIVITÀ AGRICOLE, FAUNA SELVATICA ED ACQUATICA - SOTTOPASSO FAUNISTICO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
178	Il sottopasso faunistico, così come progettato presenta alcune criticità di carattere funzionale che possono inficiare il suo effettivo utilizzo da parte della fauna selvatica, pertanto si richiede che nella progettazione dei passaggi per la fauna selvatica di media e grossa taglia, sia data fondamentale importanza alla posa in opera di elementi naturali (quinte arboree ed arbustive) che svolgano la funzione di invito ad invogliare gli animali ad utilizzare i varchi all'uoopo destinati. Si richiede, pertanto, che tali aspetti siano adeguatamente sviluppati in fase di progettazione esecutiva concordandoli con la Direzione Agricoltura e con Arpa Piemonte.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
179	In fase esecutiva dovranno essere ricercate soluzioni alternative in corrispondenza degli imbocchi, prevedendo una corretta progettazione degli inviti a verde indispensabili al corretto funzionamento della struttura. Tali aspetti dovranno essere adeguatamente sviluppati in accordo con la Direzione Agricoltura e con Arpa Piemonte.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - TERRITORIO RURALE, ATTIVITÀ AGRICOLE, FAUNA SELVATICA ED ACQUATICA - BARRIERE ANTIRUMORE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
180	Quale misura di mitigazione nei confronti dell'avifauna, i pannelli fonoassorbenti trasparenti dovranno essere realizzati con materiali opachi o colorati o satinati, evitando materiali riflettenti o totalmente trasparenti, in modo da risultare visibili agli uccelli ed evitare collisioni.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
181	Gli aspetti inerenti la tutela degli habitat e della fauna acquatica dovranno essere in coerenza con quanto stabilito dalla D.G.R. n. 75-2074 del 17 maggio 2011 anziché dalla D.G.R. n. 72-13725 del 29 marzo 2010.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - TERRITORIO RURALE, ATTIVITÀ AGRICOLE, FAUNA SELVATICA ED ACQUATICA - INTERVENTI DI COMPENSAZIONE A SEGUITO DI TAGLI BOSCHIVI (PRESCRIZIONI CIPE N.7-45)

ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA <i>Generale</i>	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
182	L'individuazione delle superfici sulle quali intervenire e la progettazione definitiva/esecutiva degli interventi di compensazione dei tagli boschivi dovranno essere sviluppati anche in un'ottica di ricostituzione e di potenziamento dei corridoi ecologici e faunistici presenti in Valle Susa.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	Il Progetto Definitivo dell'opera conteneva la Relazione Forestale redatta ai sensi della LR 4/2009. Stante l'entrata in vigore della Deliberazione della Giunta Regionale 6 febbraio 2017, n. 23-4637 - LR 4/2009, articolo 19. Disposizioni sulle trasformazioni del bosco ad altra destinazione d'uso e approvazione dei criteri e delle modalità per la compensazione, si procederà attraverso compensazione monetaria in relazione alle superfici di bosco tagliate.	<ul style="list-style-type: none"> OOA_0_0_G_E_GN_CE_0017_ - Quadro economico 	RECEPITO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - MONITORAGGIO AMBIENTALE IN FASE REALIZZATIVA					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA <i>Generale</i>	AZIONI	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	VALUTAZIONI CTVA
183	Piano di Monitoraggio Ambientale, suoi contenuti e modalità operative, nonché il Sistema di Gestione Ambientale dovranno essere concordati con Arpa Piemonte sulla scorta di quanto già avvenuto per la realizzazione del cunicolo esplorativo di Chiomonte. Nell'ambito del sistema di gestione ambientale dovrà essere definita una procedura operativa in grado di evidenziare ruoli e responsabilità in merito al controllo e gestione dei mezzi utilizzati in cantiere sia on-road che off-road, anche se di proprietà degli appaltatori dei lavori.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	Il Piano di Monitoraggio Ambientale è stato elaborato a valle di riunioni tecniche tenutesi con ARPA Piemonte. Si richiamano in particolare i seguenti tavoli tecnici: <ul style="list-style-type: none"> 30 marzo 2016 Componenti biotiche e suolo; 30 marzo 2016 Componente 	<ul style="list-style-type: none"> MAA_0_0_G_E_AM_RE_0030_ - Piano di Monitoraggio Ambientale - Relazione MAA_0_0_G_E_AM_RE_0031_ - Piano di Monitoraggio Ambientale - Planimetria dei punti di monitoraggio MAA_0_0_G_E_AM_RE_0021_ - Piano di gestione ambientale e dei cantieri 	OTTEMPERATO Da verificare nelle successive fasi di Verifica di Attuazione

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - MONITORAGGIO AMBIENTALE IN FASE REALIZZATIVA				VALUTAZIONI CTVA
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	AZIONI	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO
183.1	<p><u>Amianto</u> I punti di monitoraggio indicati devono essere confermati a seguito di sopralluogo congiunto con Arpa Piemonte; per tutte le tratte di scavo devono essere adottate le "frequenze di campionamento" e le "soglie di riferimento" indicate nella tabella 1: Al superamento della soglia d'intervento devono essere interrotte tutte le attività di cantiere (cfr. punto 96 - delibera CIPE 57/2011) e devono essere adottate tutte le procedure indicate dal decreto ministeriale 6 settembre 1994, cap.5, punto 11).</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<ul style="list-style-type: none"> rumore; 7 aprile 2016 Componente amianto; 8 aprile 2016 Risorse idriche; 13 aprile 2016 Atmosfera e data base. 	
183.2	<p><u>Aria</u> L'individuazione dei punti di monitoraggio ambientale relativi alla qualità dell'aria dovrà essere supportata da un dettagliato esame delle risultanze delle simulazioni modellistiche presentate dal proponente per il progetto definitivo che individuiamo le aree maggiormente sollecitate e quindi i ricettori maggiormente esposti. A tale scopo è necessario che siano prodotte le mappe in formato vettoriale o raster su grigliato di calcolo del modello relative ai diversi indicatori e ai relativi inquinanti derivanti dall'impatto sia delle sole attività legate</p>	<p>Prescrizione di carattere generale parzialmente valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>Il Piano di Monitoraggio Ambientale è stato elaborato a valle di riunioni tecniche tenutesi con ARPA Piemonte. Si richiamano in particolare i seguenti tavoli tecnici:</p> <ul style="list-style-type: none"> 30 marzo 2016 Componenti 	<p>NON APPLICABILE</p>
				<p>OTTEMPERATO Da verificare nelle successive fasi di Verifica di Attuazione</p> <ul style="list-style-type: none"> MAA_O_G_E_AM_RE_0030 - Piano di Monitoraggio Ambientale - Relazione MAA_O_G_E_AM_RE_0031 - Piano di Monitoraggio Ambientale - Planimetria dei punti di monitoraggio

Au

Handwritten signatures and scribbles at the bottom of the page.

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE - MONITORAGGIO AMBIENTALE IN FASE REALIZZATIVA			
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	AZIONI
	<p>all'opera in costruzione, sia dell'impatto cumulato. Siano inoltre forniti per tutti gli anni di simulazione (in formato da concordare con Arpa) i seguenti dati relativi a tutte le celle del dominio di calcolo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • mappe di concentrazione degli impatti aggiuntivi (solo attività connesse all'opera) e cumulati per tutti gli indicatori calcolati (medie annuali e percentili); • mappe di concentrazione della VAQ2008 riportati alla risoluzione target di 250 m per tutti gli indicatori calcolati (medie annuali e percentili); • mappe di concentrazione degli impatti aggiuntivi per i seguenti indicatori: NO2 massime medie orarie, PM10 massime medie giornaliere; • mappe emissive per tutte le sorgenti considerate (separate per inquinante e tipologia emissiva, totali per inquinante) per i diversi anni di simulazione; • file .shp relativi alle sorgenti considerate (cantieri, tratte stradali) e domini di calcolo. <p>Analogo al Monitoraggio del Cunicolo de La Maddalena, i dati di Qualità dell'aria AO e CO, parametri chimici, polveri ecc. sia giornalieri, sia orari dei rilevamenti in continuo dovranno essere resi disponibili sulla base dati del Sistema regionale di rilevamento della QA (SRRQA), attuando tutte le procedure necessarie per il trasferimento. Il monitoraggio ante operam sarà da attivare almeno</p>		<p>biotiche e suolo;</p> <ul style="list-style-type: none"> • 30 marzo 2016 • Componente rumore; • 7 aprile 2016 • Componente amianto; • 8 aprile 2016 • Risorse idriche; • 13 aprile 2016 • Atmosfera e data base.
			<p>In particolare per la componente atmosfera il Piano di Monitoraggio definisce le frequenze, la durata, i punti di misura, le tecniche di campionamento e le modalità di restituzione dei dati.</p>

LOTTO DI COMPETENZA				VALUTAZIONI CTVA	
ID. punto	DESCRIZIONE	AZIONI	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO		
	<p>necessaria una sua riformulazione nel modo seguente:</p> <p>"Protocollo Operativo: Regione Piemonte stipula un Protocollo Operativo, per la sola fase di cantiere, con Provincia di Torino, ARPA Piemonte ed Enti Locali interessati che, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine previsti dall'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE recepita con il decreto legislativo n. 155/2010 e s.m.i., contenga i provvedimenti efficaci per limitare e se necessario sospendere le attività che contribuiscono al rischio</p> <p>che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva, siano superati.</p> <p>Il Protocollo dovrà altresì stabilire,</p> <ul style="list-style-type: none"> • per le rispettive competenze degli Enti territoriali e del Proponente, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio afferente alla Nuova linea (in fase di cantiere), evidenzi il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della Direttiva; • i criteri con cui, al superamento dei suddetti valori limite, è definita la significatività del contributo delle attività di cantiere rispetto alle altre fonti di inquinamento atmosferico presenti; • le modalità con le quali l'Agenzia provvede alla messa a disposizione dei dati mediante gli strumenti disponibili nell'ambito del Sistema regionale rilevamento della Qualità dell'Aria. <p>I superamenti saranno riferiti alle misurazioni di un sistema di punti di misura dedicati, da attivare almeno 12 mesi prima dell'inizio delle attività di cantiere, e i dati prodotti dovranno essere inseriti a tutti gli effetti nel Sistema regionale di rilevamento della Qualità dell'Aria, con le tempistiche previste dal Protocollo operativo. L'acquisto dei beni strumentali, necessari all'allestimento dei</p>				

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - MONITORAGGIO AMBIENTALE IN FASE REALIZZATIVA					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	AZIONI	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	VALUTAZIONI CTV/A
183.3	<p>punti di misura, e la loro messa in esercizio sarà effettuato dal proponente sulla base di specifiche tecniche fornite da Arpa Piemonte che conterranno le indicazioni riguardo il tipo di strumentazione con le relative caratteristiche tecniche, il numero e ubicazione dei punti di misura. Arpa Piemonte provvederà ad aggiornare le specifiche tecniche della strumentazione in relazione all'evoluzione normativa e tecnica; gli eventuali oneri economici aggiuntivi per la realizzazione di quanto previsto da tale aggiornamento saranno interamente a carico del proponente. La gestione dei punti di misura dovrà essere affidata ad ARPA Piemonte sulla base di un accordo formale a titolo oneroso da stipularsi fra le parti. Il proponente dovrà farsi carico di tutti gli oneri economici - compresi quelli relativi ai costi del personale dell'Agenzia, delle determinazioni analitiche di laboratorio e dell'inserimento e gestione dei dati nel Sistema regionale di rilevamento della Qualità dell'Aria - necessari a garantire un corretto funzionamento dei punti di misura e a conseguire il rispetto degli obiettivi di qualità previsti dal decreto legislativo D. 55/2010 e s.m.i. Arpa Piemonte provvederà a mettere a disposizione degli Enti competenti i dati prodotti tramite le procedure previste dal Sistema Regionale di Rilevamento della Qualità dell'Aria e la reportistica concordata all'interno del Protocollo Operativo."</p> <p><u>Ambiente idrico</u> Dovrà essere data contestualizzazione degli interventi e degli impatti attesi rispetto ai CI. GWB e Complessi Idrogeologici interessati. Dovrà essere fornita la valutazione degli impatti in relazione agli obiettivi di qualità definiti dal PdG Po. Dovrà essere considerata la correlazione degli impatti con le diverse categorie di elementi di qualità/parametri</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>Il Piano di Monitoraggio Ambientale è stato elaborato a valle di riunioni tecniche tenutesi con ARPA Piemonte. Si richiamano in particolare i seguenti</p>	<ul style="list-style-type: none"> • MAA_0_0_G_E_AM_RE_0030 - Piano di Monitoraggio Ambientale - Relazione • MAA_0_0_G_E_AM_RE_0031 - Piano di Monitoraggio Ambientale - Planimetria dei punti di monitoraggio 	<p>OTTEMPERATO Da verificare nelle successive fasi di Verifica di Attuazione</p>

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - MONITORAGGIO AMBIENTALE IN FASE REALIZZATIVA			
LOTTO DI COMPETENZA			
ID. punto	DESCRIZIONE	Generale	AZIONI
	(chimico-fisici, morfologici, potenzialmente definite le soglie riferite alla situazione operam da adottare nell'analisi dei dati derivanti dai monitoraggi di Corso d'opera e Post operam.		<p>tavoli tecnici:</p> <ul style="list-style-type: none"> 30 marzo 2016 Componenti biotiche e suolo; 30 marzo 2016 Componente rumore; 7 aprile 2016 Componente amianto; 8 aprile 2016 Risorse idriche; 13 aprile 2016 Atmosfera e data base. <p>In particolare per l'ambiente idrico il Piano di Monitoraggio definisce le frequenze, la durata, i punti di misura, le tecniche di campionamento e le modalità di restituzione dei dati.</p>
183.4	Inquinamento acustico La previsione di un sistema di monitoraggio in continuo (h24) all'interno di ogni cantiere (analogo al sistema di monitoraggio esistente	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Aeroporto di Susa	<ul style="list-style-type: none"> MAA_0_O_G_E_AM_RE_0030 -- Piano di Monitoraggio Ambientale -- Relazione
			<p>VALUTAZIONI CTVA</p> <p>OTTEMPERATO Da verificare nelle successive fasi di Verifica di Attuazione</p>

Prescrizioni – REGIONE PIEMONTE - MONITORAGGIO AMBIENTALE IN FASE REALIZZATIVA					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	AZIONI	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	VALUTAZIONI CTVA
	<p>nel cantiere per la realizzazione del cunicolo esplorativo de La Maddalena) dovrà comprendere un'adeguata taratura dei livelli presso il perimetro dei cantieri e presso i ricettori potenzialmente più esposti e dovranno essere definite, in contraddittorio con Arpa, specifiche soglie di attenzione e di allarme.</p>		<p>riunioni tecniche tenutesi con ARPA Piemonte. Si richiamano in particolare i seguenti tavoli tecnici:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 30 marzo 2016 – Componenti biotiche e suolo; • 30 marzo 2016 – Componente rumore; • 7 aprile 2016 – Componente amianto; • 8 aprile 2016 – Risorse idriche; • 13 aprile 2016 – Atmosfera e data base. <p>In particolare per la componente rumore, data la tipologia di intervento, è previsto per la fase di corso d'opera un monitoraggio settimanale durante la fase maggiormente</p>	<ul style="list-style-type: none"> • MAA_0_O_G_E_AM_RE_0031 - Piano di Monitoraggio Ambientale – Pianimetria dei punti di monitoraggio 	

Prescrizioni - REGIONE PIEMONTE - MONITORAGGIO AMBIENTALE IN FASE REALIZZATIVA				
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	AZIONI	
			DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
			VALUTAZIONI CIVTA	
183.5	Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti Nel PMA dovrà essere introdotto un paragrafo dedicato completamente alle radiazioni ionizzanti, in cui inserire tutti i riferimenti a questa tematica ad oggi distribuiti nelle varie sezioni del documento stesso. La definizione dei contenuti e le modalità operative dovranno essere concordate con Arpa Piemonte (così come previsto dalla prescrizione 62 della Delibera CIPE 57/2011) in specifici incontri dedicati.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	impattante costituita dalla fase di demolizione degli edifici esistenti.	NON APPLICABILE
183.6	Funzionalità ecologica e Valutazione d'Incidenza 183.6 Deve essere previsto un monitoraggio per le zone umide.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa		NON APPLICABILE
184	Accompagnamento ambientale del progetto in fase realizzativa Richiamando l'essenzialità dell'accompagnamento ambientale dell'opera come già definito nella D.G.R. n. 18-1954 del 29 aprile 2011 con la quale è stato espresso il parere regionale in ordine al progetto preliminare, si riscontra la mancata ottemperanza alle prescrizioni della deliberazione CIPE n. 57 del 2011 nn. 61 e 197 e pertanto proponente dovrà dare seguito all'ottemperanza delle prescrizioni nn. 61 e 197 della deliberazione CIPE n. 57 del 2011, previo accordo con Arpa, anche ai fini della definizione delle necessarie risorse finanziarie da mettere a disposizione.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa		NON APPLICABILE

Prescrizioni - PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO			
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE
			DOCUMENTAZIONE TRASMESSA
			VALUTAZIONI CIVTA

Handwritten signatures and initials:
 - Top right: "Su"
 - Middle right: "e"
 - Bottom left: "Ar"
 - Bottom center: "G"
 - Bottom right: "B3"
 - Far right: "e"

Prescrizioni - PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI ED ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
185	<p>Per quanto attiene alla tutela archeologica e alla relativa prevenzione del rischio:</p> <p>Si prescrive che gli scavi archeologici esplorativi non vengano compiuti durante i periodi di massime precipitazioni atmosferiche o nel quale lo sviluppo stagionale della vegetazione impedisca una concreta visibilità del terreno, che potrebbero di conseguenza causare ostacolo ad una corretta esplorazione del sottosuolo.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			<p>ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019</p>
186	<p>Per quanto attiene alla tutela archeologica e alla relativa prevenzione del rischio:</p> <p>Si prescrive ai sensi dell'articolo 90, "Scoperte fortuite", del decreto legislativo n. 42/2004 s.m.i. che se durante i lavori dovessero essere casualmente ritrovati resti antichi, manufatti o elementi di natura archeologica, anche di apparente non interesse, siano immediatamente sospesi tutti i lavori in atto e ne sia data immediata comunicazione alla competente Soprintendenza per i beni archeologici, la quale se ne ravviserà la necessità, chiederà l'ampliamento delle indagini al fine di consentire una corretta ed adeguata documentazione e conservazione dei resti sepolti.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			<p>ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019</p>
187	<p>Per quanto attiene alla tutela archeologica e alla relativa prevenzione del rischio:</p> <p>Alla Società Lyon Turin Ferroviare s.a.s. si richiede di prevedere che nel quadro economico del progetto esecutivo siano accantonate adeguate somme per la realizzazione di eventuali scavi archeologici che si rendessero necessari nel caso in cui fossero rinvenuti siti o contesti di interesse archeologico allo stato attuale non conosciuti.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			<p>ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019</p>
188	<p>Per quanto attiene alla tutela archeologica e alla relativa prevenzione del rischio:</p> <p>Qualunque attività di indagine geognostica (relativa sia al progetto definitivo principale che a quelli di competenza della Società</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>Per quanto attiene il progetto in esame, non avendo disponibilità delle aree, non sono</p>		<p>ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019</p>

Prescrizioni - PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI ED ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
	SITAF S.p.A. che della Società CONSEPI S.p.A), che eventualmente fosse nel frattempo realizzata, dovrà in ogni caso essere effettuata con assistenza archeologica continua da parte di operatori specializzati sotto la supervisione della competente Soprintendenza per i beni archeologici, con oneri a carico del proponente, allo scopo di verificare la presenza e prevenire possibili danneggiamenti a strutture e/o depositi di natura archeologica non altrimenti individuabili - come evidenziato nel parere della competente Soprintendenza per i beni archeologici n. 229 del 14/01/2010 indirizzata alla Società Lyon Turin Ferroviaire s.a.s..		state realizzate ulteriori indagini geognostiche rispetto a quanto fatto per il Progetto Definitivo. Una volta acquisita la disponibilità delle aree, le ulteriori indagini geognostiche che saranno realizzate saranno fatte con il supporto dell'assistenza archeologica.		
189	Per quanto attiene alla tutela archeologica e alla relativa prevenzione del rischio: Qualsiasi opera di scavo superficiale che possa compromettere l'eventuale stratigrafia archeologica ed eventualmente introdotta in variante agli elaborati attuali, sarà soggetta ad apposita autorizzazione preventiva della competente Soprintendenza per i beni archeologici e all'assistenza archeologica di cui alle prescrizioni n. 4.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019
190	<u>Progetto di ricollocazione dell'Autoporto della Società SITAF S.p.A.:</u> Qualora le 'carote' prodotte nel corso dei sondaggi geognostici già realizzati siano state ancora conservate, le stesse dovranno essere analizzate dal punto di vista archeologico da personale qualificato, allo scopo di integrare i dati della relazione archeologica allegata al progetto con le informazioni desumibili da tali sondaggi.	Prescrizione di carattere specifico riferita al Progetto di Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa.	Le carote prodotte nel corso della Progettazione Definitiva non sono più conservate. Si richiamano i contenuti della prescrizione 188 per cui, una volta acquisita la disponibilità delle aree, le ulteriori indagini geognostiche		ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten mark

Handwritten mark

Prescrizioni – PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI ED ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
191	<p>Progetto di ricollocazione dell'Autoporto della Società SITAF S.p.A. E' necessario provvedere alla stesura di un progetto di indagini archeologiche preventive - indagini che avrebbero dovuto aver luogo in una fase progettuale-precedente la definitiva, così come previsto dall'art. 96, c. 1, lett. a) del decreto legislativo n. 163/2006 -, in modo da orientare eventuali indagini di scavo in estensione ad integrazione della progettazione esecutiva (come da art. 96, c. 1, lett. b, del citato decreto); il progetto dovrà essere sottoposto al parere preventivo della competente Soprintendenza per i beni archeologici, per l'avvio della procedura di verifica archeologica preventiva.</p>	<p>Prescrizione di carattere specifico riferita al Progetto di Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa.</p>	<p>che saranno realizzate saranno fatte con il supporto dell'assistenza archeologica. E' stato predisposto il piano delle indagini archeologiche preventive autorizzato dalla Soprintendenza con Nota del 5 giugno 2018. La realizzazione delle opere prevederà comunque una continua assistenza archeologica durante tutte le fasi di scavo per la realizzazione delle opere.</p>	<ul style="list-style-type: none"> BBA 4 O 4 E GN RE 3300 0 – Relazione Archeologica BBA 4 O 4 E GN RE 3301 0 – Relazione Tecnico – descrittiva sui sondaggi archeologici preventivi BBA 4 O 4 E GN PL 3302 0 – Planimetria sondaggi archeologici preventivi OOA_0 O G_E_GN_CE_0017_- Quadro economico 	<p>ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019</p>
192	<p>Progetto di ricollocazione dell'Autoporto della Società SITAF S.p.A. Le indagini saranno effettuate mediante sondaggi di verifica archeologica ai sensi dell'art. 96, comma 1, del decreto legislativo n. 163/2006, da posizionarsi nelle aree individuate nel relativo Studio archeologico come a "rischio medio-alto", ovvero in corrispondenza della bretella R1-R2, della rotatoria R2, dei nuovi edifici previsti (area di servizio e posto di controllo centralizzato) e delle rampe sui lati nord-est ed ovest dell'area. Alla luce delle risultanze di tali sondaggi, si valuteranno le modalità di indagine nell'area</p>	<p>Prescrizione di carattere specifico riferita al Progetto di Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa.</p>	<p>E' stato predisposto il piano delle indagini archeologiche preventive autorizzato dalla Soprintendenza con Nota del 5 giugno 2018. La realizzazione delle opere prevederà comunque una continua assistenza</p>	<ul style="list-style-type: none"> BBA 4 O 4 E GN RE 3300 0 – Relazione Archeologica BBA 4 O 4 E GN RE 3301 0 – Relazione Tecnico – descrittiva sui sondaggi archeologici preventivi BBA 4 O 4 E GN PL 3302 0 – Planimetria sondaggi archeologici preventivi OOA_0 O G_E_GN_CE_0017_- Quadro economico 	<p>ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019</p>

Prescrizioni - PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI ED ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
193	centrale destinata a parcheggio, anche in considerazione delle profondità di scavo e di posa dei sottoservizi. Progetto di ricollocazione dell'Autoporto della Società SITAF S.p.A.: Eventuali rinvenimenti di natura archeologica saranno indagati esaustivamente, così come previsto dall'art. 96, comma 1, lett. b) del decreto legislativo n. 163/2006.	Prescrizione di carattere specifico riferita al Progetto di Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa.	E' prevista l'assistenza archeologica durante l'esecuzione degli scavi. Nel caso di rinvenimenti si procederà secondo quanto indicato.	<ul style="list-style-type: none"> OOA_0_O_G_E_GN_CE_0017_ Quadro economico 	ALTRO ENTE
194	Progetto di ricollocazione della pista Guida Sicura della Società CONSEPI S.p.A.: E' necessario provvedere alla stesura di un progetto di indagini archeologiche preventive- indagini che avrebbero dovuto aver luogo in una fase progettuale precedente la definitiva, così come previsto dall'art. 96, comma 1, lett. a) del decreto legislativo n.163/2006 -, in modo da orientare eventuali indagini di scavo in estensione ad integrazione della progettazione esecutiva (come da art. 96, comma 1, lett. b, del citato decreto); il progetto dovrà essere sottoposto al parere preventivo della competente Soprintendenza per i beni archeologici, per l'avvio della procedura di verifica archeologica preventiva.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
195	Progetto di ricollocazione della pista Guida Sicura della Società CONSEPI S.p.A.: Le indagini saranno effettuate mediante sondaggi di scavo, da posizionarsi nelle aree individuate nel citato studio archeologico come a "rischio medio", ovvero lungo i lati est e ovest dell'area oggetto di intervento, non interessate dai riporti di terreno durante i lavori di costruzione dell'autostrada A32. Alla	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Handwritten signature/initials

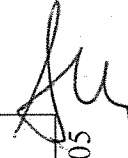


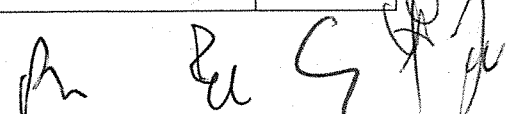
Handwritten mark

Handwritten signature

Handwritten signature

Prescrizioni – PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI ED ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
196	<p>luce delle risultanze di tali sondaggi, si valuteranno le modalità di indagine nell'area individuata nello studio archeologico come a "rischio medio-basso", dal momento che è possibile che in alcuni punti di tale area le opere di scavo raggiungano il livello originale del terreno al di sotto dei notevoli riporti citati.</p> <p>Progetto di ricollocazione della pista Guida Sicura della Società CONSEPI S.p.A.:</p> <p>In alternativa, sempre per l'area evidenziata come a "rischio medio-basso", si potrà prevedere un controllo archeologico in corso d'opera sugli scavi, così come dovrà essere previsto per l'area individuata come a "rischio molto basso", secondo modalità operative che saranno concordate con la competente Soprintendenza per i beni archeologici.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
197	<p>Per quanto attiene alla tutela dei beni architettonici:</p> <p>La prescrizione ha carattere cautelativo nell'eventualità che sull'immobile denominato "Caserma Cascino" trovi in futuro attuazione come evidenziano le stesse osservazioni a margine di codesto Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti-autorizzazione ai sensi dell'articolo 21 del decreto legislativo n. 42/2004, a meno che non ne venga accertata l'assenza di interesse culturale secondo le procedure previste dagli articoli 12-13 del medesimo decreto legislativo n. 42/2004; ciò tanto più appare opportuno nel caso che l'intervento venga effettuato per il tramite di un soggetto privato, il quale deve comunque essere edotto dell'attuale stato di tutela dell'immobile e quindi della sua non piena e incondizionata disponibilità per quanto di competenza di questo Ministero.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
198	<p>Per quanto attiene alla tutela dei beni architettonici:</p> <p>Per quanto attiene agli interventi di Ristrutturazione di parte del Complesso della</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE

Prescrizioni - PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI ED ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
199	<p>Caserna Henry da destinare a Punto informativo a Susa - Lotti 1 e 2, si ottempererà alle specifiche prescrizioni impartite rispettivamente per il Lotto 1 da questo Ministero con il parere n. 30564 del 21 novembre 2013, allegato al presente, e per il Lotto 2 a quelle di seguito elencate dal n. 223 al n. 233.</p> <p>Per quanto attiene alla tutela paesaggistica: Con il progetto esecutivo si produrranno specifici elaborati grafici per evidenziare le possibili interazioni, anche di reciproca intersibilità, delle opere di imbocco ferroviario con l'area della "Cascina San Giacomo o Cascina Vazone", evidenziando se del caso, gli interventi di restauro / consolidamento eventualmente necessari, i quali dovranno in ogni caso essere preventivamente autorizzati ai sensi dell'articolo 21 del decreto legislativo n. 42/2004 e s.m.i. dalla competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici, vista la relativa dichiarazione di culturalità ai sensi del D.D.R. O. 239 del 25/07/2011.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
200	<p>Per quanto attiene alla tutela paesaggistica: Per ciò che concerne i materiali di rivestimento o di tamponatura della nuova Stazione internazionale di Susa si dovranno predisporre idonee campionate su superfici sufficientemente estese onde verificare l'effetto cromatico / materico delle medesime. In particolare per le lastre della relativa copertura sembrerebbe preferibile un tipo di copertura di color grigio opaco e non grigio lucido, poiché maggiormente evocativo delle lose locali tradizionali.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
201	<p>Per quanto attiene alla tutela paesaggistica: Per quanto concerne i fabbricati e le strutture dell'Area tecnica di Susa non è stato ancora sufficientemente indagato il tema della vista dalle alture sovrastanti la conca di Susa. Per</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE

Prescrizioni - PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI ED ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
202	<p>tale motivo la compatibilità delle strutture di copertura a traliccio e i diversi schemi proposti di posa dei pannelli solari dovrà essere valutata in sede di progetto esecutivo in accordo con la competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici.</p> <p>Per quanto attiene alla tutela paesaggistica: Per ciò che attiene le schermature acustico-visive nei tratti della linea, ovvero ai lati del piano del ferro saranno presentate per l'approvazione alla competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici soluzioni di maggiore qualità architettonica. Dovrà avere nelle pannellature un elemento di distinzione architettonica che contraddistingua l'intero percorso in progetto.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
203	<p>Per quanto attiene alla tutela paesaggistica: Nella successiva fase di progetto esecutivo si dovrà allegare opportuna relazione aggiornata, corredata di elaborati grafici in numero adeguato, delle opere di cantiere e della logistica di servizio alla realizzazione della infrastruttura in esame, con particolare riferimento alle possibili interferenze con patrimonio culturale esistente ed agli impatti dovuti al passaggio di mezzi nei centri storici, nel rispetto degli "Obiettivi specifici di qualità paesaggistica per ambiti di paesaggio" elencati nell'allegato B delle Norme Tecniche di Attuazione (di seguito NTA) del Piano paesaggistico regionale (di seguito PPR) ai punti 1.8.4; 1.9.3; 2.4.1; 4.5.1. In particolare per gli edifici previsti per le installazioni di cantiere si produrrà con il medesimo progetto esecutivo un approfondimento progettuale in merito alle relative coloriture esterne (sia delle pareti che delle coperture), che tenda ad individuare tra le possibili soluzioni adottabili quella più consona all'intorno paesaggistico e tale da ridurre maggiormente la visibilità dai</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>		<ul style="list-style-type: none"> Relazione Paesaggistica (cfr. elaborato MIA_0_O_G_E_AM_RE_0060_C) 	ALTRO ENTE

Prescrizioni - PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI ED ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
204	<p>principali punti panoramici della valle.</p> <p>Per quanto attiene alla tutela paesaggistica: Per tutte le aree boscate interessate dall'opera dovrà essere rispettato quanto previsto dalla legge regionale n. 4/2009, articolo 19, comma 7. Nel merito si richiede, visto l'impegno territoriale dell'opera in esame, di rispettare con riguardo ai territori coperti da boschi le indicazioni contenute nell'articolo 16, comma 5, delle NTA del PPR.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			ALTRO ENTE
205	<p>Per quanto attiene alla tutela paesaggistica: Considerato che il progetto in esame interferisce con territorio ad uso agricolo si richiede, visto l'impegno territoriale dell'opera in esame, di rispettare in ogni caso quanto indicato in merito dall'articolo 20, "Aree di elevato interesse agronomico", delle NTA del PPR, prevedendo di conseguenza adeguati e pari recuperi in siti limitrofi alle aree interessate.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
206	<p>Per quanto attiene alla tutela paesaggistica: In riferimento all'illuminazione del percorso, dei cantieri e delle stazioni, si dovranno privilegiare apparecchi illuminanti che non disperdano flusso luminoso verso l'alto, evitando di contribuire all'inquinamento luminoso. Particolare approfondimento progettuale esecutivo dovrà essere effettuato in ogni caso in cui le opere siano a diretta visione di un bene culturale.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			ALTRO ENTE
207	<p>Per quanto attiene alla tutela paesaggistica: Con il progetto esecutivo dovrà essere redatto un conseguente aggiornamento del piano di monitoraggio dedicato alla verifica in continuo degli impatti prodotti sul patrimonio culturale interessato dai cantieri e dalla medesima infrastruttura in esame, tale da consentire con immediatezza, tramite procedure preliminari, l'individuazione di criticità e quindi la progettazione e realizzazione delle</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			ALTRO ENTE

Prescrizioni – PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI ED ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
208	necessarie varianti o mitigazioni. Per quanto attiene alla tutela paesaggistica: Tutte le opere di mitigazione vegetale e di eventuale reimpianto delle piante recuperate dai siti dell'infrastruttura in esame e di cantiere previste nel progetto definitivo - prima fase dovranno essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi e con l'obbligo di una verifica continua dell'attecchimento e vigore delle essenze piantate. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno immediatamente sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica. Si intende che le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate immediatamente con l'impianto dei cantieri, se non prima se tecnicamente possibile.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			ALTRO ENTE
209	Per quanto attiene alla tutela paesaggistica: La Società Lyon Turin Ferroviaire s.a.s. dovrà porre in opera in fase di realizzazione dell'opera principale, come anche dei relativi cantieri, ogni necessario intervento di eliminazione o mitigazione degli impatti sul patrimonio culturale derivanti da eventuali situazioni impreviste o modifiche progettuali, qualora ciò fosse richiesto dalla Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee del Ministero dei beni e delle attività culturali.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			ALTRO ENTE
210	Per quanto attiene alla tutela paesaggistica: Tutte le aree agricole temporaneamente occupate dai cantieri relativi all'intervento in argomento, come anche le piste di servizio, dovranno essere riportate al termine dei lavori ai caratteri morfologici e vegetazionali originari.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			ALTRO ENTE
211	Per quanto attiene alla tutela paesaggistica: Si può sin d'ora ritenere indispensabile ai fini della tutela, tanto monumentale che paesaggistica, la inderogabile necessità della valutazione preventiva in cantiere a cura della	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			ALTRO ENTE

Prescrizioni - PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI E ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
212	<p>competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici di materiali / finiture afferenti le porzioni di opere di competenza del medesimo Ufficio con successiva emanazione dei relativi provvedimenti autorizzativi di merito, volta per volta. La competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici assicura al proponente la propria disponibilità a valutare soluzioni alternative o migliorative afferenti le opere in oggetto.</p> <p><u>Progetto di ricollocazione dell'Autoporto della Società SITAF S.p.A.:</u> Per il collegamento dell'infrastruttura con la limitrofa autostrada, prima della redazione del progetto esecutivo della soluzione architettonica strallata per i due ponti sovrappasso presentata con il progetto definito di 1^ fase, saranno verificate ulteriori soluzioni strutturali per gli stessi ponti o viabilistiche per l'accesso all'autoporto di minore impatto paesaggistico rispetto a quella proposta. Le suddette ulteriori soluzioni strutturali o viabilistiche saranno presentate al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo.</p>	<p>Prescrizione di carattere specifico riferita al Progetto di Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa.</p>	<p>Preliminarmente alla redazione del Progetto Esecutivo, sono state elaborate soluzioni tecniche alternative ai ponti strallati previsti nel Progetto Definitivo. Tali soluzioni sono state sottoposte all'attenzione della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio e al Ministero dei Beni per le Attività Culturali e del Turismo.</p> <p>Dall'interlocuzione con i suddetti enti è stata condivisa la scelta di procedere con una soluzione tecnica di attraversamento a via di corsa superiore. Con parere Prot. n.</p>	<p>Elaborati di riferimento relativi alla sezione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opere d'arte maggiori/Sovrappasso Rampa di ingresso • Opere d'arte maggiori/Sovrappasso • MIA_0_O_G_E_AM_RE_0060 - Relazione Paesaggistica • MIA_0_O_G_E_AM_RE_0069 - Dossier fotografico e fotosimulazioni di inserimento 	<p>ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019 in particolare cfr. la nota prot. n. 7769 del 13/03/2017</p>

Prescrizioni - PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
213	<p><u>Progetto di ricollocazione dell'Autoporto della Società SITAF S.p.A.:</u> Per ciò che attiene l'architettura degli edifici si richiede l'uso di materiali di rivestimento consoni al luogo essendo le forme proposte di tipo astratto e avulse dal contesto della tradizione locale. Il relativo progetto esecutivo sarà sottoposto alla preventiva approvazione della competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici.</p>	<p>Prescrizione di carattere specifico riferita al Progetto di Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa.</p>	<p>7769 del 13/03/2017 il MIBACT si è espresso formalmente con parere favorevole alla soluzione in acciaio a via di corsa superiore. Il rivestimento degli edifici in Zn-Ti previsto nel PD è sostituito dalla verniciatura delle facciate. Con Nota Prot. 16967 del 15/10/2018 la Soprintendenza ha espresso preliminare parere favorevole.</p>	<ul style="list-style-type: none"> OCA_0_O_G_E_GC_RE_0003 - Relazione tecnico-descrittiva opere civili 	<p>ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019 in particolare cfr. la nota prot. n. 7769 del 13/03/2017</p>
214	<p><u>Progetto di ricollocazione dell'Autoporto della Società SITAF S.p.A.:</u> Con il progetto esecutivo saranno ulteriormente incrementate le sochermature vegetazionali all'intorno dell'infrastruttura, il cui attecchimento in opera è soggetta a verifica triennale con obbligo di sostituzione delle essenze trovate secche. Il progetto e la messa in opera delle essenze vegetazionali saranno realizzati con il contributo di esperti botanici.</p>	<p>Prescrizione di carattere specifico riferita al Progetto di Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa.</p>	<p>Il progetto esecutivo delle opere a verde prevede l'uso di specie autoctone scelte tra quelle con caratteristiche autoecologiche compatibili con le condizioni stagionali del sito. Si evidenzia inoltre che per gli interventi a verde non sono state utilizzate le specie alloctone ed invasive indicate nella DGR 46-5100 del 18 dicembre 2012</p>	<ul style="list-style-type: none"> OOA_0_O_G_E_GN_RE_0010 - Capitolato speciale d'appalto - Norme tecniche IAA_0_A_2_E_AM_RE_0070 - Relazione tecnica sugli interventi di inserimento a verde IAA_0_A_2_E_AM_PL_0072 - Planimetria di dettaglio degli interventi di inserimento 	<p>ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019 in particolare cfr. la nota prot. n. 7769 del 13/03/2017</p>

Prescrizioni - PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI ED ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
			<p>aggiornata con la DGR 23-2975 del 29 febbraio 2016 ("Identificazione degli elenchi, Black List, delle specie vegetali esotiche invasive del Piemonte e promozione di iniziative di informazione e sensibilizzazione"). Gli effetti di mascheramento della nuova infrastruttura sono garantiti dalla piantumazione di essenze arboree e arbustive lungo il perimetro della nuova opera compatibilmente con lo sviluppo delle aree di esproprio. E' inoltre previsto un periodo di manutenzione di 5 anni per gli impianti di progetto che si pone l'obiettivo della verifica del buon esito delle piantumazioni. In detto periodo è prevista la sostituzione delle eventuali</p>		

R

GF
2

2

2

Prescrizioni – PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI ED ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
215	<p><u>Progetto di ricollocazione dell'Autoporto della Società SITAF S.p.A.:</u> La prescrizione intende assicurare una verifica in corso d'opera - sotto il profilo della coerenza con i caratteri e i valori paesaggistici dei luoghi - degli aspetti di dettaglio e di finitura, non pienamente valutabili nella presente fase progettuale, da intendersi quale ottimizzazione progettuale, fermo restando il quadro economico prestabilito.</p>	<p>Prescrizione di carattere specifico riferita al Progetto di Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa.</p>	<p>In corso d'opera sarà possibile condividere con gli enti preposti gli aspetti di dettaglio e finitura con particolare riferimento alla colorazione delle facciate degli edifici.</p>		<p>ALTRO ENTE Cf: nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019 in particolare cf: la nota prot. n. 7769 del 13/03/2017</p>
216	<p><u>Progetto di ricollocazione della pista Guida Sicura della Società CONSEPI S.p.A.</u> Per quanto attiene il fabbricato principale si proporrà una soluzione avente maggior qualità architettonica, stante che quello proposto riporta caratteristiche avulse dal contesto paesaggistico circostante. A tale scopo ci si avvarrà nel gruppo di progettazione della consulenza di un architetto paesaggista che specificamente individui e proponga tematiche e soluzioni adeguate. Il relativo progetto esecutivo sarà sottoposto alla preventiva approvazione della competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			<p>NON APPLICABILE</p>
217	<p><u>Progetto di ricollocazione della pista Guida Sicura della Società CONSEPI S.p.A.</u> Con il progetto esecutivo saranno ulteriormente incrementate le schermature vegetazionali all'intorno dell'infrastruttura - con particolare attenzione verso il sedime autostradale -, il cui attecchimento in opera è soggetto a verifica triennale con obbligo di sostituzione delle essenze trovate secche. progetto e la messa in opera delle essenze vegetazionali saranno realizzati - con il contributo di esperti botanici.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			<p>NON APPLICABILE</p>
218	<p><u>Progetto di ricollocazione della pista Guida Sicura della Società CONSEPI S.p.A.</u> Con il progetto esecutivo si approfondirà il</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto</p>			<p>NON APPLICABILE</p>

Prescrizioni - PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI ED ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
219	<p>progetto illuminotecnico della pista al fine di individuare il giusto livello di illuminamento e l'adozione di apparecchi tali da evitare l'inquinamento nell'intorno nelle ore di utilizzo.</p> <p>Progetto di ricollocazione della pista Guida Sicura della Società CONSEPI S.p.A.</p> <p>Ai fini della tutela paesaggistica, il proponente dovrà costantemente informare la competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici sui materiali prescelti, comprese le relative finiture, per una loro preventiva valutazione in corso d'opera.</p>	<p>di Susa</p> <p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
220	<p><u>Prescrizioni di carattere generale:</u></p> <p>Entro sei mesi dalla prevista dismissione di ogni singola area di cantiere sarà presentato per l'approvazione alla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea e alle Soprintendenze di settore competenti un progetto esecutivo aggiornato relativo alla sistemazione definitiva dell'area occupata.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>Data la tipologia di opera, l'area di cantiere è compresa all'interno dell'opera definitiva. Si rimanda pertanto al progetto dei Ripristini e delle Mitigazioni Ambientali per una valutazione relativa alla configurazione finale dell'area.</p>	<ul style="list-style-type: none"> IAA_0_A_2_E_AM_RE_0070_- Relazione tecnica sugli interventi di inserimento a verde IAA_0_A_2_E_AM_PL_0071_- Corografia degli interventi di inserimento IAA_0_A_2_E_AM_PL_0072_- Planimetria di dettaglio degli interventi di inserimento IAA_0_A_2_E_AM_PL_0073_- Carta dei tipologici e dei sestri di impianto IAA_0_A_2_E_AM_PL_0074_- Sezioni tipologiche 	<p>ALTRO ENTE</p> <p>Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019 in particolare cfr. la nota prot. n. 7769 del 13/03/2017</p>
221	<p><u>Prescrizioni di carattere generale:</u></p> <p>In corso d'opera le Soprintendenze di settore competenti potranno impartire ulteriori e maggiori prescrizioni per tutti gli interventi corollari al progetto non dettagliatamente illustrati nella documentazione presentata. Per quanto sopra la Società Lyon Turin Ferroviaire s.a.s. avrà cura di comunicare con congruo anticipo l'inizio di tutti i lavori, compresi gli impianti di cantiere, alle competenti Soprintendenze di settore e alla</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>La prescrizione non determina la predisposizione di elaborati specifici nel PE ma attiene la fase di cantiere.</p>		<p>ALTRO ENTE</p>

[Handwritten signatures and initials are present in the right margin of the page, including a large signature at the top right and several initials below it.]

Prescrizioni - PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI ED ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
222	<p>Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea.</p> <p>Prescrizioni di carattere generale: Tutte le suddette prescrizioni dovranno essere ottemperate dalla Società Lyon Turin Ferroviaire s.a.s. con la redazione del progetto esecutivo, se non diversamente specificato nelle suddette prescrizioni dal n. 1 al n. 41, da presentarsi prima dell'inizio delle opere (compresi i cantieri) e i relativi elaborati progettuali di recepimento andranno sottoposti alla verifica di ottemperanza da parte della Direzione Generale per paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea e delle Soprintendenze di settore".</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>Il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa è stato redatto in ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE 19/2015. La presente relazione illustra la sintesi dell'ottemperanza alle prescrizioni applicabili al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa.</p>	<p>Elaborati del Progetto Esecutivo</p> <ul style="list-style-type: none"> • OOA_0_0_G_E_GN_RE_0007 - Relazione di verifica ottemperanza 	<p>ALTRO ENTE</p>
223	<p>Progetto Definitivo del Lotto 2 dei lavori di ristrutturazione di parte del Complesso della Caserma Henry da destinare a Punto informativo a Susa</p> <p>Il presente parere e quello della competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici n. 4669 del 7 marzo 2014 potranno subire variazioni o annullamento ove la documentazione progettuale consegnata risulti imprecisa, oppure successivamente ai riscontrino situazioni o ritrovamenti non accertabili preliminarmente.</p> <p>Progetto Definitivo del Lotto 2 dei lavori di ristrutturazione di parte del Complesso della Caserma Henry da destinare a Punto informativo a Susa</p> <p>La Società Lyon Turin Ferroviaire s.a.s. dovrà adeguare progetto di ristrutturazione consegnato secondo le prescrizioni e richieste</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			<p>NON APPLICABILE</p>
224	<p>Progetto Definitivo del Lotto 2 dei lavori di ristrutturazione di parte del Complesso della Caserma Henry da destinare a Punto informativo a Susa</p> <p>La Società Lyon Turin Ferroviaire s.a.s. dovrà adeguare progetto di ristrutturazione consegnato secondo le prescrizioni e richieste</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			<p>NON APPLICABILE</p>

Prescrizioni - PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI ED ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
225	<p>contenute nel parere della competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici n. 4669 del 7 marzo 2014. Il progetto adeguato sarà nuovamente inoltrato alla medesima Soprintendenza per le determinazioni di competenza prima dell'inizio dei lavori, compresi quelli di impianto del cantiere.</p> <p>Progetto Definitivo del Lotto 2 dei lavori di ristrutturazione di parte del Complesso della Caserma Henry da destinare a Punto Informativo a Susa</p> <p>Gli estremi di protocollo e la data del presente parere e delle autorizzazioni ai sensi degli articoli 21 e 22 del decreto legislativo n. 42/2004 s.m.i. della competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici dovranno essere chiaramente indicati sul cartello di cantiere.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
226	<p>Progetto Definitivo del Lotto 2 dei lavori di ristrutturazione di parte del Complesso della Caserma Henry da destinare a Punto Informativo a Susa</p> <p>La competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici sarà quindi costantemente informata dell'andamento dei lavori, per poter compiere verifiche o pronunciarsi su prove o campionature per le quali la medesima rimane sempre disponibile, come anche di eventuali circostanze impreviste e problematiche che dovessero insorgere durante l'esecuzione delle opere, al fine di poter intervenire ai sensi della prescrizione esecutiva n. 47.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
227	<p>Progetto Definitivo del Lotto 2 dei lavori di ristrutturazione di parte del Complesso della Caserma Henry da destinare a Punto Informativo a Susa</p> <p>In corso d'opera le Soprintendenze di settore competenti potranno impartire ulteriori e maggiori prescrizioni per tutti gli interventi correlati al progetto non dettagliatamente</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE

Prescrizioni – PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI ED ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
228	<p>illustrati nella documentazione presentata.</p> <p>Progetto Definitivo del Lotto 2 dei lavori di ristrutturazione di parte del Complesso della Caserma Henry da destinare a Punto informativo a Susa</p> <p>Le competenti Soprintendenze potranno verificare in qualsiasi momento che le opere autorizzate siano eseguite conformemente alla documentazione di progetto approvata e a regola d'arte.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
229	<p>Progetto Definitivo del Lotto 2 dei lavori di ristrutturazione di parte del Complesso della Caserma Henry da destinare a Punto informativo a Susa</p> <p>Entro due mesi dal termine dei lavori del progetto definitivo - Lotto 2 sarà trasmessa alla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea e alle Soprintendenze di settore competenti, una relazione di quanto eseguito, corredata da adeguata documentazione fotografica eseguita anche in corso d'opera oltre che alla fine degli stessi.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE

Prescrizioni – LA TUTELA ARCHEOLOGICA E LA PREVENZIONE DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO – CASERMA HENRY					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	AZIONI	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	VALUTAZIONI CTVA
230	<p>In corso d'opera e immediatamente dopo la rimozione delle attuali pavimentazioni interne agli edifici e degli spazi esterni, dato che in area prossima al complesso della Caserma Henry sono documentati rinvenimenti di sepolture di epoca romana (regione Cappuccini), deve essere eseguita una serie di sondaggi per la verifica archeologica.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE
231	<p>I sondaggi di cui alla prescrizione esecutiva O. 50 sono soggetti all'assistenza archeologica costante in corso d'opera da parte di operatori specializzati (i cui oneri saranno a carico del proponente) e sotto la direzione scientifica della competente Soprintendenza per i beni archeologici. I nominativi e i curricula degli operatori specializzati o della</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>			NON APPLICABILE

Prescrizioni - LA TUTELA ARCHEOLOGICA E LA PREVENZIONE DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO - CASERMA HENRY					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	AZIONI	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	VALUTAZIONI CTVA
232	Ditta specializzata incaricata saranno preventivamente sottoposti alla verifica della competente Soprintendenza per i beni archeologici. Qualsiasi opera di scavo, anche superficiale e che possa compromettere la stratigrafia archeologica, eventualmente introdotta in variante agli elaborati presentati, sarà soggetta ad autorizzazione della competente Soprintendenza per i beni archeologici e all'assistenza archeologica di cui alla prescrizione n. 51.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE
233	Si prescrive ai sensi dell'articolo 90, "Scoperte fortuite", del decreto legislativo n. 42/2004 s.m.i. che se durante i lavori dovessero essere casualmente ritrovati resti antichi, manufatti o elementi di natura archeologica, anche di apparente non interesse, siano immediatamente sospesi tutti i lavori in atto e ne sia data immediata comunicazione alla competente Soprintendenza per i beni archeologici, la quale se ne ravviserà la necessità, chiederà l'ampliamento delle indagini al fine di consentire una corretta ed adeguata documentazione e conservazione dei resti sepolcrali".	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			NON APPLICABILE

Prescrizioni - PRESCRIZIONE DELLA COMMISSIONE INTERGOVERNATIVA					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	AZIONI	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	VALUTAZIONI CTVA
234	Impianto di comunicazione denominato Sistema PUMA Su richiesta della Commissione Intergovernativa e dei suoi organi tecnici (nei rappresentanti dei Vigili del Fuoco italiani) si prescrive, in sede di progettazione esecutiva, lo studio di un impianto di telecomunicazione per tutta la sezione transfrontaliera basato su apparecchi portatili tipo PUMA omologati "ATEX" (ovvero adatti all'utilizzo in atmosfere esplosive). Tali apparecchi, pur se adatti a funzionare in condizioni estreme con frequenze analogiche comprese tra 412 e 422 Mhz, presentano una potenza limitata in grado di coprire soltanto 600/700 m di galleria. Quanto sopra rende il sistema realmente efficace solo in corrispondenza	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa			ALTRO ENTE

(Handwritten signatures and initials)

Prescrizioni - PRESCRIZIONE DELLA COMMISSIONE INTERGOVERNATIVA					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	AZIONI	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	VALUTAZIONI CTVA
	dell'incidente/incendio. Per tutte le "normali" telecomunicazioni al di fuori dell'intorno dell'incendio/incidente, i Vigili del Fuoco italiani richiedono che venga installata anche un'altra banda di frequenza a maggior potenza (in gergo detta "banda portante") che è operante a frequenze analogiche comprese tra 73 e 74.600 Mhz.	Generale			

Prescrizioni - PRESCRIZIONI DI ALTRI ENTI					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
235	Studio di una ottimizzazione della cantierizzazione. In sede di progettazione esecutiva dovrà essere studiata una localizzazione alternativa dei cantieri in funzione delle esigenze di sicurezza delle persone e nel rispetto delle esigenze operative dei lavori, così come espresso, nel parere del Comune di Susa depositato nella seduta di CdS del 10 marzo 2014. Tale studio dovrà valutare e quantificare anche il costo conseguente alla qualificazione dei suddetti cantieri quali siti di interesse strategico. Laddove, in esito allo studio, dovesse essere accertata la migliore rispondenza, alle esigenze di sicurezza sopramenzionate, di siti alternativi a quelli previsti nel progetto definitivo, la approvazione degli stessi avverrà nell'ambito delle procedure delineate dall'art. 169 decreto legislativo 163/2006 e s.m.i..	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	Ottemperata mediante la previsione delle predisposizioni civili e impiantistiche sulla base di quanto già realizzato a Maddalena	<ul style="list-style-type: none"> • SYA_I O_3_E_SU_RE_3000 - Relazione apprestamenti security • SYA_I O_8_E_SU_PL_3001_ - Planimetria viabilità e di cantiere • SYA_I O_3_E_SU_PL_3002_ -Planimetria degli impianti per la messa in sicurezza delle aree • SYA_I O_3_E_SU_PL_3004_ - Schemi di cantiere • SYA_I O_3_E_SU_PL_3005_ - Quaderno delle fasi realizzative • SYA_I O_4_E_SU_PL_3015 - Schemi elettrici • SYA_I O_5_E_SU_PL_3006 - Schemi impianto distribuzione H2O tav. 1/3 • SYA_I O_5_E_SU_PL_3007 - Schemi impianto distribuzione H2O tav. 2/3 • SYA_I O_5_E_SU_PL_3008 - Schemi impianto distribuzione H2O tav. 3/3 • SYA_I O_4_E_SU_PL_3009 - Planimetria impianto di videosorveglianza tav. 1/3 • SYA_I O_4_E_SU_PL_3010 - Planimetria impianto di videosorveglianza tav. 2/3 • SYA_I O_4_E_SU_PL_3011 - Planimetria impianto di videosorveglianza tav. 3/3 	OTTEMPERATO Cfr. Delibera CIPE n. 30/2018 e n. 39/2018

119
Su

Pr

GP
Su

3
W J

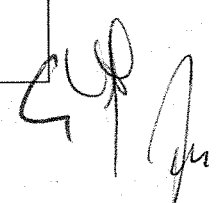


Verifica di Ottemperanza alla Delibera CIPE 39/2018

Prescrizioni MATTM			LOTTO DI COMPETENZA	VALUTAZIONI CTVA
ID. punto	PRESCRIZIONE		Generale	
1	trasmettere lo studio redatto da specialisti del settore e adottato, prima della messa in opera del cantiere, per le indagini sugli spostamenti della fauna selvatica con particolare riferimento al lupo ma anche alle altre specie oggetto di incidentalità presenti nell'area vasta di Salbertrand in relazione al SIC ITI 110010 «Gran Bosco di Salbertrand», e, in particolare considerare i risultati ottenuti nel corso del Progetto Life Wolfalps non solo relativamente alle tecniche di monitoraggio ma anche relativamente alla riduzione degli impatti attraverso le misure di mitigazione adottate nel progetto;		Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
2	attivare a seguito dell'approvazione del Progetto definitivo della variante gli studi propedeutici, le indagini e i monitoraggi sugli attuali spostamenti della fauna selvatica e sul reale utilizzo dei sottopassi esistenti, con particolare riferimento al lupo, nel tratto prossimo all'area del cantiere di Salbertrand, al fine di acquisire tutti gli elementi necessari alla realizzazione degli interventi di mitigazione, in particolare saranno da definire: i corridoi di transito di fondovalle; la frequenza di attraversamento delle vie ad alto rischio d'impatto per la mortalità; la variazione dell'utilizzo dei corridoi di passaggio già presenti;		Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
3	monitorare l'utilizzo da parte della fauna selvatica del sovrappasso esistente presso Salbertrand, in località Chenebrières;		Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
4	prevedere misure protettive riferite all'ecosistema fluviale presente nel tratto di Dora Riparia prossimo al cantiere con la presenza di numerosi habitat acquatici e umidi di elevato pregio conservazionistico		Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
5	verificare l'analisi degli impatti cumulativi generati dalle opere esistenti e dal cantiere di Salbertrand sulla componente faunistica con particolare riferimento alla specie di interesse conservazionistico		Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
6	redigere il Progetto esecutivo ottemperando alle prescrizioni dei pareri emessi da tutte le Autorità competenti coinvolte;		Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	OTTEMPERATO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
7	trasmettere il documento di Valutazione di impatto sanitario sul progetto complessivo della N.L.T.L., tenendo conto delle risultanze della VIS dei cunicoli esplorativi de La Maddalena, che comprenda tutti i comuni interessati dalle opere, che preveda azioni informative per tutta la durata dei cantieri, da redigere secondo quanto indicato dal Documento finale del progetto «Linee guida VIS per valutatori e proponenti - T4HIA,» finanziato dal CCM - Centro per il controllo e la prevenzione delle malattie del Ministero della salute - giugno 2016;		Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
8	acquisire e trasmettere al MATTM il parere relativo a quanto disposto dall'art. 38 delle NTA del PAI;		Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
9	acquisire per l'area di cantiere di Salbertrand: la documentazione relativa alla bonifica delle terre nelle aree di deposito da parte di Itinera; la documentazione relativa allo spostamento della linea elettrica da parte di Tema. In caso di mancata ottemperanza da parte dei soggetti obbligati ad ogni adempimento in materia		Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE

Prescrizioni MATTEM				
10	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa		NON APPLICABILE
11	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa		NON APPLICABILE
12	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa		NON APPLICABILE
13	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa		NON APPLICABILE
14	APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa		APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
15	APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa		APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
16	NON APPLICABILE	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa		NON APPLICABILE
17	NON APPLICABILE	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa		NON APPLICABILE
18	NON APPLICABILE	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa		NON APPLICABILE
19	NON APPLICABILE	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa		NON APPLICABILE
20	NON APPLICABILE	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	<p>ambientale in tempi coerenti con il programma dei lavori dell'Opera, TELT è autorizzata ad eseguire in danno dei responsabili (non essendo i relativi costi a carico dell'opera ferroviaria) le necessarie attività di rimozione dei rifiuti, di caratterizzazione ed eventuale bonifica del sito;</p> <p>date le caratteristiche idrologiche dell'area del cantiere di Salbertrand, predisporre uno specifico Piano di protezione civile che, nella fase di cantiere, garantisca il monitoraggio delle situazioni di emergenza e preveda adeguati interventi atti a garantire la sicurezza dei lavoratori e l'evacuazione delle aree;</p> <p>redigere il Piano della sicurezza con tutte le informazioni relative agli scenari di rischio, sia all'interno della galleria che all'esterno (camino e stazioni di monitoraggio) e in relazione al funzionamento degli impianti di ventilazione dell'area di sicurezza e dell'estrazione dei fumi in caso di incendio ed emergenza in galleria;</p> <p>in accordo con SITAF, valutare la possibilità, negli anni in cui il traffico per il trasporto dei materiali da Chiomonte a Salbertrand è più intenso, l'utilizzo del varco diretto sull'autostrada A32 per i viaggi di ritorno da Salbertrand;</p> <p>verificare la realizzazione del progetto della rotonda per l'inversione di marcia all'uscita Susa ovest;</p> <p>utilizzare solo mezzi di trasporto dotati di tutti gli accorgimenti tecnici atti a minimizzare le emissioni nocive (gas di combustione, polveri, rumori, etc.), almeno di classe Euro VI. I capitolati di affidamento dei lavori dovranno prevedere elementi di premialità in ordine all'utilizzo di mezzi di classe superiore alla prevista Euro VI;</p> <p>valutare una diversa distribuzione delle fasce orarie di movimentazione delle terre nell'arco giornaliero, al fine di diminuire il carico nelle ore di punta (mattutine e serali);</p> <p>predisporre un programma trimestrale di utilizzo dell'autostrada A32 attraverso un Piano esecutivo per la movimentazione delle terre concordato con il Gestore dell'autostrada;</p> <p>prevedere un impianto di trattamento delle acque di tipo modulare ed espandibile in tempi successivi in funzione delle reali portate drenate durante lo scavo delle gallerie;</p> <p>dettagliare la strategia del riutilizzo dell'acqua reflua trattata per fini industriali, evitando o minimizzando i prelievi diretti dalla risorsa idrica superficiale e limitando le portate scaricate nei corpi recettori;</p> <p>dettagliare e approfondire la documentazione riguardante l'approvvigionamento idrico supplementare, stimato in circa 9 l/sec., indicando se il prelievo avverrà dall'acquedotto di valle o da pozzi di emungimento;</p> <p>trasmettere secondo le tempistiche definitive dalla normativa, l'aggiornamento di tutta la documentazione relativa alla gestione delle terre e rocce da scavo alla luce della variante disciplinata dal decreto legislativo n. 152/2006 e successive modificazioni e integrazioni, dal decreto ministeriale n. 161/2012 e dal decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2017, che illustri la movimentazione dei materiali, le aree di stoccaggio provvisorio e definitivo, la valorizzazione e il trasporto dei materiali provenienti dalle operazioni di scavo prodotte dagli interventi previsti dal progetto della NLTL;</p>	NON APPLICABILE

Au

le

54




Prescrizioni MATTM			
21	in base al diverso livello di probabilità/certezza di occorrenza di minerali di amianto si richiedono interventi di monitoraggio in avanzamento sulla TBM e l'attivazione di procedure che ne permettano il tempestivo e certo riconoscimento, la determinazione sul contenuto totale e l'effettiva pericolosità dello stesso materiale scavato;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
22	redigere il Piano di accertamento dei valori di fondo ex art. 5 comma 4 del decreto ministeriale n. 161/12 in via definitiva, individuando il set di parametri da analizzare per la caratterizzazione dei materiali sulla base della loro correlazione con le caratteristiche mineralogiche del materiale di scavo e del rischio dato dalle specifiche tecniche di scavo, dai materiali coadiuvanti lo scavo comunque impiegati in cantiere e delle pressioni ambientali al contorno, eliminando parametri non pertinenti (es. pesticidi e fitofarmaci) e valutando in alcuni casi l'effettiva necessità di ricerca (es. composti organici);	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 VIP. 4465
23	gestire le aree di deposito temporaneo dei rifiuti conformemente alle disposizioni di cui all'art. 183, comma 1, lettera bb), del decreto legislativo n. 152/2006 e successive modificazioni e integrazioni, prevedendo la copertura dei cumuli, il loro isolamento dal suolo sottostante e un idoneo sistema d'intercettazione e gestione delle eventuali acque di percolazione;	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	CFR. ISTRUTTORIA EX ART. 9 DM 150/2007 VIP. 4465
24	prevedere una campagna di indagini su ulteriori sondaggi e pozzetti integrativi, su tutte le aree diverse dal tracciato medesimo, sia come sito di scavo che di deposito, e aree di cantiere con riferimento, per quantità, campioni e metodi di analisi, alle specifiche di cui all'allegato 2 del decreto ministeriale n. 161/2012, al fine di verificare la caratterizzazione litologica dei terreni attraversati;	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
25	eseguire la caratterizzazione sul fronte di avanzamento dall'inizio dello scavo concordandone le modalità, tra cui la frequenza di campionamento, secondo il Piano di accertamento;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
26	eseguire in fase di progetto esecutivo una caratterizzazione della fratturazione e fagliazione di dettaglio (in scala almeno 1/500) delle gallerie che saranno successivamente occupate dal deposito di rocce contenenti minerali amiantiferi;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
27	trasmettere le risultanze del Protocollo di gestione amianto;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
28	prevedere, verificata la fattibilità tecnica, normativa e amministrativa, l'utilizzo da parte delle amministrazioni locali di una limitata quantità delle terre da scavo idonee per la realizzazione di rilevati (C12) e per ripristini ambientali (C13a), per interventi di manutenzione del proprio territorio, per la manutenzione delle strade bianche e delle strade ex militari (cfr. prescrizione n.81 delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 57/2011);	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
29	rispetto al problema dell'erosione spondale del fiume Dora, a regime torrentizio e con un elevato trasporto solido, nella tratta in cui insiste il cantiere, prevedere interventi, da estendere a tutto l'alveo, di sistemazione, manutenzione idraulica e consolidamento spondale (antierosivo) per salvaguardare le infrastrutture esistenti, gli attraversamenti e alcune zone prossime all'abitato, in accordo con l'Autorità competente;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
30	realizzare progetti di messa in sicurezza e salvaguardia del rischio per il dissesto idrogeologico	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE

Prescrizioni MATTM		Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa
	<p>sui versanti lungo i principali rii e torrenti esistenti sul territorio di Salbertrand lungo: il Rio Secco; il Rio Chanteloube; il Rio Gironda.</p> <p>Attraverso la realizzazione di opere di difesa quali paravalanghe e valli, l'adeguamento degli apparati di protezione esistenti e l'attivazione di sistemi di monitoraggio e allertamento;</p> <p>per quanto riguarda il progetto di riambientalizzazione dell'area di cantiere di Salbertrand verificare la possibilità di attuare un progetto che privilegi la destinazione originale delle aree, prevalente- mente prativa e pascoliva, con impianti forestali limitati al contorno e finalizzati ad arricchire e qualificare il contesto paesaggistico nel rispetto delle criticità relative alla situazione idrogeologica e idraulica dell'area (Fascia b del PAI) e della presenza dei viadotti autostradali. Le soluzioni individuate non dovranno comunque comportare variazioni agli esiti della Valutazione di incidenza;</p>	NON APPLICABILE
31	<p>in considerazione della dimensione contenuta della stazione di Carex alba: traslocarla completamente e ampliare le superfici delle aree di trapianto nelle due aree individuate;</p> <p>definire con precisione le tempistiche e le modalità del monitoraggio delle popolazioni trapiantate;</p> <p>nel caso l'intervento non portasse ai risultati auspicati, prevedere interventi di soccorso mirati nel tempo fino alla sua buona riuscita;</p> <p>È auspicabile, infine, che a seguito del ripristino naturalistico pre- visto al termine delle attività di cantiere, la specie traslocata a monte della futura area industriale di Salbertrand, venga utilizzata per essere reintrodotta nel sito, quando su di esso si saranno sviluppate comunità vegetali autoctone;</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>
32	<p>la sottostazione elettrica de La Maddalena per alimentare il cantiere di Chiomonte sia costruita come opera permanente, nel rispetto delle norme vigenti relativamente alla tutela della salute umana, per il prelievo e il conferimento di energia di AEM-Chiomonte, RFI, IREN; sia realizzato un elettrodoto interrato per il collegamento del- la sottostazione de La Maddalena alla Sottostazione RFI di Chiomonte; e di conseguenza: siano demoliti gli oltre 70 km di linee ad alta tensione (428 traiecci) ai lati della linea storica, tratta Bussoleno-Salbertrand;</p> <p>Il progetto di dismissione e ripristino dei luoghi per le linee rica- denti in ambiti tutelati ai sensi della parte II (beni culturali) del decreto legislativo n. 42/2004 deve essere sottoposto all'approvazione preventi- va della competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio, rimanendo pertanto di competenza del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ogni autorizzazione in merito.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>
33	<p>Fatte salve diverse indicazioni degli Enti territoriali preposti, realizzare, una volta ultimati i lavori, nell'ambito delle attività di ripristino delle aree di cantiere e delle aree presidiate per la sicurezza, su una superficie di almeno 10 ettari, in coerenza con il progetto «Chiomonte 2025: opportunità di sviluppo territoriale», delle piantagioni di vigneto nelle aree: di pertinenza del cantiere de La Maddalena; nelle aree della località La Riviero, adiacente all'area presidiata;</p> <p>attuare, per quanto possibile e se verificate, le risultanze del progetto di ricerca sulla «Valorizzazione risorse geotermiche Tunnel di base nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione» avviato da TELT con il Politecnico di Torino;</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>
34		<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>
35		<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa</p>

Prescrizioni MATTM			
36	<p>Valutare in accordo con le Autorità preposte a tutela della sicurezza, di approntare, durante tutta la durata dei lavori, le opere necessarie al fine di salvaguardare la percorribilità attualmente interrotta dal cantiere;</p> <p>della Strada delle Gallie;</p> <p>del percorso Chiomonte-Giaglione (per lunghi tratti parallelo alla Strada delle Gallie);</p> <p>di alcuni sentieri: 500 gradini e sentiero Cels-Ramat;</p> <p>e a fine lavori ripristinare la funzionalità, realizzando tutte le opere necessarie al fine di valorizzarne l'importanza storica, il recupero dei manufatti e l'inserimento nel paesaggio, all'interno di un piano di recupero della rete sentieristica locale;</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
37	<p>arretrare, per quanto possibile, le opere di difesa spondale lungo la sponda sinistra, dall'alveo del torrente Clarea e, una volta finiti i lavori, ripristinare con interventi naturalistici e di ripristino della morfologia, attraverso l'impiego di specie autoctone, la disposizione sparsa di cumuli di ramaglie, piccole catoste di legna, cumuli di pietre e ceppaie;</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
38	<p>in relazione alla criticità idraulica rappresentata dalla presenza del ponte sulla Strada delle Gallie dell'attraversamento del Torrente Clarea, situato a monte della nuova area di cantiere, prevedere in corso d'opera:</p> <p>interventi di pulizia dell'alveo per evitare l'ostruzione della fornice del ponte in occasione di eventi alluvionali con abbondante portata solida;</p> <p>per quanto possibile, la realizzazione di ulteriori opere per il contenimento del trasporto solido e il miglioramento delle condizioni di deflusso delle portate di piena;</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
39	<p>attuare tutte le verifiche tecniche necessarie al fine di re-alizzare un nuovo percorso di collegamento del cavidotto interrato a 132 kv nel Comune di Venaus che limiti le interferenze in prossimità dell'abitato che, partendo dalla centrale idroelettrica di Venaus utilizzi la strada esistente realizzata da Enel e, proseguendo lungo il torrente Cenischia nella sede di una strada bianca sull'argine destro sino alla via Mompantero, si ricongiunga al pozzo di collegamento con la linea ferroviaria in galleria;</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
40	<p>A completamento dell'anno di monitoraggio post operam previsto dalla normativa vigente e a seguito dell'analisi di significatività degli esiti del monitoraggio dei singoli cantieri, si valuterà, sentito anche il MIBACT per i relativi profili di competenza sul patrimonio culturale e il paesaggio, di prolungare il monitoraggio post opera per una durata massima di 3 anni;</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p>
41	<p>al fine di valorizzare l'attività scientifica del monitoraggio ambientale della NLT, si richiede, visti e analizzati i dati raccolti nelle fasi ante operam, in itinere e post operam, la trasmissione al MATTM e a ISPRA di un documento conclusivo che valuti criticamente le risultanze delle attività di controllo sulle diverse componenti ambientali rispetto agli effetti e/o impatti indotti dalle lavorazioni eseguite;</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p>
42	<p>trasmettere le risultanze del protocollo operativo a integrazione del PMA come parte integrante del Sistema di gestione ambientale;</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p>
43	<p>trasmettere le risultanze del tavolo tecnico coordinato dalla Regione Piemonte relativo al monitoraggio faunistico e alle relative opere di mitigazione e compensazione per gli impatti sulla fauna selvatica;</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p>

su

Prescrizioni MATTM	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
44	prevedere l'esecuzione dei sondaggi in prospezione di scavo di ogni «tratta» sul fronte di avanzamento, fornendo per ogni sondaggio effettuato sul fronte di scavo una descrizione dettagliata della matrice e dei clasti più rappresentativi, indicando l'eventuale presenza di pietre verdi e il criterio di prelievo del sub-campione sul quale viene effettuata la ricerca dell'amianto; l'analisi da effettuare sul campione «tal quale» (senza eseguire in campo la preventiva separazione della frazione maggiore a 2 cm), per la determinazione degli amianti è di tipo qualitativo; la metodica da prevedere è: Microscopia ottica in contrasto di fase-tecnica della dispersione cromatica (MOCF -DC) (Cfr. decreto ministeriale 6 settembre 1994 ali. 3);	APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
45	per la determinazione analitica del parametro amianto per la caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo effettuare l'analisi «quantitativa» del campione «tal quale» (senza eseguire in campo la preventiva separazione della frazione maggiore a 2 cm) utilizzando qualsiasi metodo il cui limite di quantificazione sia inferiore a 0,1 %, secondo le tecniche indicate nel decreto ministeriale 6 settembre 1994 -Ali. 1, a cui sia associata eventualmente una procedura di arricchimento, in analogia con quanto già prescritto per il tunnel geognostico della Maddalena.	APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
46	per la l'analisi «quantitativa», è necessario procedere alla determinazione dell'amianto totale sul campione «tal quale» sottoposto a macinazione senza eseguire in campo la preventiva separazione della frazione maggiore a 2 cm;	APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
47	per lo smarino definito «C13a»: deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto, anche con concentrazioni inferiori al limite di 1000 mg/kg (0,1 %), per tutti i materiali che vengono impiegati per la realizzazione di rilevati, opere di attraversamento, ripristino ambientale ed eventuale applicazione di tecniche di pratica industriale; con riferimento all'art. 1 della legge n. 257 / 1992, i materiali di classe C13a possono essere destinati alla produzione di «nerti per cal- cestruzi» solo se esenti da amianto; i materiali in classe «C13a» in concentrazione inferiore a 1000 mg/kg siano ricollocati in situ, con messa in sicurezza permanente;	NON APPLICABILE
48	nei monitoraggi delle acque di drenaggio delle gallerie dovrà essere verificata anche l'eventuale presenza di fibre amiantifere;	NON APPLICABILE
49	in merito alla modellizzazione e in particolare in relazione al calcolo delle emissioni associate ai flussi di traffico pesante, esplicitare i calcoli che portano, dai dati relativi al numero di transiti medi giornalieri per anno e per tratta (cfr. tabella 3) e tenendo conto dei fattori di emissione (cfr. tabella 1) e dei chilometri di lunghezza delle singole tratte, a calcolare le emissioni giornaliere e annuali (tabelle 37 + 40);	APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
50	verificare i limiti per le attività alfa totale e beta totale delle risorse idriche superficiali e sotterranee non potabili, così come quelli del particolato aerodisperso;	NON APPLICABILE
51	sviluppare il monitoraggio del radon all'interno delle aree di scavo durante tutte le fasi di lavorazione e in tutti i cantieri, tenendo conto della direttiva 2013/59/Euratom in cui agli artt. 54 e 74 viene regolamentata l'esposizione al radon sia nei luoghi di lavoro sia in ambienti chiusi e si	NON APPLICABILE




(Handwritten signatures and initials)

Prescrizioni MATTM				
	afferma che i livelli di riferimento per la media annua della concentrazione di attività in aria non devono essere superiori a 300 Bq/m ³ ;		Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Aeroporto di Susa	NON APPLICABILE
52	dettagliare ulteriormente, la campagna di rilievi proposta e volta ad evidenziare le modalità di alimentazione idrica delle aree con mosaico perfluviiale in sponda sinistra della Dora a Salbertrand per monitorare costantemente la permanenza degli habitat presenti e delle relative caratteristiche intrinseche e per tutelarne la continuità sino alla dismissione del cantiere e alla fase post operam;			
53	definire un dettagliato piano di monitoraggio per il contenimento delle specie esotiche/invasive in fase di cantiere e di esercizio, e, in particolare: prediligere, come soluzione di approvvigionamento delle specie autoctone da impiegarsi nei rinforzi, il prelievo direttamente in natura in località prossime al sito di intervento; verificare l'effettivo attecchimento delle talee/piantine autoctone; verificare la comparsa di nuovi esemplari di Buddleja davidii e di altre specie esotiche/invasive che dovranno essere eradicati periodicamente; sostituire le talee in caso di non attecchimento;		Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Aeroporto di Susa	APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
54	trasmettere le risultanze del tavolo tecnico coordinato dalla Regione Piemonte in merito al monitoraggio dei chiroterri;		Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Aeroporto di Susa	APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
55	predisporre il monitoraggio finalizzato a verificare lo scenario a ridotto impatto luminoso previsto, includendo anche il monitoraggio degli effettivi valori di illuminamento in prossimità dei punti più sensibili;		Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Aeroporto di Susa Prescrizione non pertinente	APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
56	trasmettere al MATTM per le verifiche di competenza, il progetto relativo alla passerella dello spazio visitatori, da redigere privilegiando gli aspetti relativi alla divulgazione e all'informazione del pubblico dei temi ambientali e realizzativi più significativi del progetto, in accordo con le attività dell'Osservatorio dell'asse Torino-Lione;		Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Aeroporto di Susa	NON APPLICABILE

Prescrizioni MIBACT				
ID. punto	PRESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	VALUTAZIONI CTVA	
57	per quanto riguarda l'area di ampliamento del cantiere di Chiomonte in riva destra del Torrente Clara, tutti i lavori di movimento terra finalizzati alla predisposizione del cantiere e quelli relativi alle successive realizzazioni dovranno essere eseguite con assistenza archeologica continuativa da parte di operatori specializzati sino al raggiungimento degli affioramenti naturali, per garantire l'immediato riconoscimento e salvaguardia di eventuali preesistenze di natura archeologica, non altrimenti individuabili.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Aeroporto di Susa	NON APPLICABILE	
58	per quanto riguarda le aree individuate nello studio archeologico preventivo come a rischio «basso» (ovvero a Chiomonte: l'ampliamento del cantiere a ovest dell'imbocco del cunicolo esplorativo e l'area della Colombera; a Salbertrand: tutta l'area interessata dal cantiere), dovrà essere concordato con la competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio (Area funzionale: Patrimonio archeologico) un piano di monitoraggio archeologico da effettuarsi in	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Aeroporto di Susa	NON APPLICABILE	

Prescrizioni MIBACT			
	corso d'opera, che comprenda anche le operazioni preliminari di allestimento dei cantieri.		
59	tutte le opere di movimento di terreno che saranno preventivamente realizzate per la bonifica degli ordigni bellici, la recinzione dei cantieri, l'illuminazione, la sorveglianza e la relativa viabilità di servizio saranno eseguite con assistenza archeologica continuativa da parte di operatori specializzati, per garantire l'immediato riconoscimento e salvaguardia di eventuali presistenze di natura archeologica, non altrimenti individuabili.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019
60	i progetti di sondaggi archeologici preventivi nell'area di ampliamento del cantiere di Chiomonte e in quella dei pozzi di Venaus (autorizzati dalla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio con nota prot. n. 1433 del 31 gennaio 2018) devono essere realizzati - preventivamente all'inizio di qualsivoglia relativa opera prevista - non appena vi sia la disponibilità dei terreni, fatte salve le esigenze di sicurezza dei cantieri. Qualora per il nuovo cavidotto inter-rato nel Comune di Venaus fosse adottata in fase di approvazione del presente progetto di variante un diverso tracciato, non già oggetto delle verifiche preventive in materia di rischio archeologico come sopra autorizzate, la Società Tunnel Euralpin Lyon Turin s.a.s. deve provvedere al conseguente aggiornamento degli elaborati di settore già presentati alla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio, acquisendo la relativa preventiva nuova autorizzazione alla realizzazione.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019
61	il rinvenimento di strutture e depositi di interesse archeologico durante l'esecuzione dei sondaggi preventivi, da condursi quest'ultimi con metodologia stratigrafica sino al raggiungimento della quota degli affioramenti naturali e integralmente documentati, comporterà l'ampliamento in estensione degli stessi sondaggi sino all'esaurimento dei depositi archeologici, ai sensi delle procedure stabilite dall'art. 25, comma 8, del decreto legislativo n. 50/2016 e con lo scopo di giungere a un completo quadro conoscitivo, che potrà richiedere approfondimenti dell'indagine anche attraverso analisi e datazioni di laboratorio.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019
62	il rinvenimento di strutture di interesse archeologico, ai sensi della vigente normativa, comporterà una necessaria valutazione da parte della competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio della compatibilità tra le opere previste in progetto e la salvaguardia di quanto rinvenuto.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019
63	si prescrive che gli scavi archeologici esplorativi non vengano compiuti durante i periodi di massime precipitazioni atmosferiche o nel quale lo sviluppo stagionale della vegetazione impedisca una concreta visibilità del terreno, che potrebbero di conseguenza causare ostacolo ad una corretta esplorazione del sottosuolo.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019
64	qualsiasi opera di scavo superficiale che possa compromettere l'eventuale stratigrafia archeologica ed eventualmente introdotta in variante agli elaborati consegnati per la presente procedura di variante, è soggetta ad apposita autorizzazione preventiva della competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019
65	si prescrive, ai sensi dell'art. 90, Scoperte fortuite, del decreto legislativo n. 42/2004, che se durante l'attività previste per la realizzazione del progetto di cui trattasi - comprese le attività di impostazione dei cantieri, ovvero delle relative opere connesse - dovessero essere casualmente ritrovati resti, relitti o manufatti di qualsiasi natura e di rilevanza archeologica, anche di dubbio	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019

Au

Handwritten signatures and initials:






Prescrizioni MIBACT			
	<p>interesse, sia immediatamente sospesa la specifica attività in atto e ne sia data immediata comunicazione alla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio (Area funzionale: Patrimonio archeologico), la quale se ne ravviserà la necessità, fornirà le specifiche indicazioni per la verifica di quanto irrovato e l'eventuale conservazione.</p> <p>per tutto quanto non specificatamente indicato nelle presenti condizioni ambientali (prescrizioni) per la variante in ottemperanza e, in particolare, tutte le restanti opere in territorio italiano, restano ferme le prescrizioni già impartite nei precedenti pareri del MIBACT per le quali all'interno del PRV non si è ancora proceduto all'ottemperanza e conseguente verifica. Si richiamano inoltre le attività già approvate, ma non ancora realizzate, di archeologia preventiva (elab. PD2_C3C_0129_01-82-01_10-03, Piano esecutivo di indagini di archeologia preventiva).</p> <p>il progetto di cantierizzazione e di realizzazione delle opere relative all'imbocco est del tunnel di base in Comune di Susa, posto in area contornate al bene culturale della «Cascina San Giacomo o Cascina Vazone» (vincolata con DDR n. 239 del 25 luglio 2011 per il suo interesse culturale particolarmente importante) ed in quanto non ricompresso nel presente Progetto definitivo in variante, deve conseguentemente essere sottoposto all'aggiornamento e modifica da parte della Società Tunnel Euralpin Lyon Turin s.a.s in ottemperanza alle prescrizioni nn. 71, 72, 199 e 203 della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica del 20 febbraio 2015, n. 19.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>ALTRO ENTE Cfr. nota trasmessa al prot. CTVA n. 4199 del 31/10/2019</p>
66	<p>prescritto il riutilizzo dell'edificio ferroviario della Stazione di Salbertrand, nelle more della relativa procedura di verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del decreto legislativo n. 42/2004 ed a scopo cautelativo stante la sua vicinanza all'area del nuovo cantiere, devono esserne verificate a cura dello stesso proponente ed in accordo con la proprietà, preventivamente all'inizio dell'installazione del medesimo nuovo cantiere, le condizioni statiche ante operam del relativo fabbricato, predisponendone il monitoraggio continuo in corso d'opera ed alla fine dei lavori di smantellamento del suddetto nuovo cantiere, provvedendo se del caso all'effettuazione dei necessari interventi di consolidamento previa l'autorizzazione della competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio.</p> <p>Nel caso fossero necessari interventi di restauro e consolidamento indipendenti dalle attività di cantiere, tali interventi saranno da considerarsi opere di compensazione.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
67	<p>prescritto il riutilizzo dell'edificio ferroviario della Stazione di Salbertrand, nelle more della relativa procedura di verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del decreto legislativo n. 42/2004 ed a scopo cautelativo stante la sua vicinanza all'area del nuovo cantiere, devono esserne verificate a cura dello stesso proponente ed in accordo con la proprietà, preventivamente all'inizio dell'installazione del medesimo nuovo cantiere, le condizioni statiche ante operam del relativo fabbricato, predisponendone il monitoraggio continuo in corso d'opera ed alla fine dei lavori di smantellamento del suddetto nuovo cantiere, provvedendo se del caso all'effettuazione dei necessari interventi di consolidamento previa l'autorizzazione della competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio.</p> <p>Nel caso fossero necessari interventi di restauro e consolidamento indipendenti dalle attività di cantiere, tali interventi saranno da considerarsi opere di compensazione.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>ALTRO ENTE</p>
68	<p>tutte le opere di mitigazione vegetale e di eventuale reimpianto delle piante recuperate dai siti dell'infrastruttura in esame e di cantiere previste nel Progetto definitivo in variante devono essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi e con l'obbligo di una verifica continua dell'attecchimento e vigore delle essenze piantate. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno immediatamente sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica. Si intende che le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate immediatamente con l'impianto dei cantieri, se non prima se tecnicamente possibile.</p> <p>l'area a parcheggio deve essere maggiormente rinaturalizzata prevedendo la messa a dimora di ulteriori elementi arborei a basso/ medio fusto ed arbustivi oltre a quelli già presenti per il parcheggio in modo da ricreare una massa boschiva spontanea con conformazione non geometrica.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
69	<p>l'area a parcheggio deve essere maggiormente rinaturalizzata prevedendo la messa a dimora di ulteriori elementi arborei a basso/ medio fusto ed arbustivi oltre a quelli già presenti per il parcheggio in modo da ricreare una massa boschiva spontanea con conformazione non geometrica.</p> <p>le recinzioni previste lungo il perimetro dell'area siano in Corten, o con effetto similare, e mitigate esternamente da siepi arbustive di mascheramento a pronto effetto.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
70	<p>l'area a parcheggio deve essere maggiormente rinaturalizzata prevedendo la messa a dimora di ulteriori elementi arborei a basso/ medio fusto ed arbustivi oltre a quelli già presenti per il parcheggio in modo da ricreare una massa boschiva spontanea con conformazione non geometrica.</p> <p>le recinzioni previste lungo il perimetro dell'area siano in Corten, o con effetto similare, e mitigate esternamente da siepi arbustive di mascheramento a pronto effetto.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
71	<p>l'area a parcheggio deve essere maggiormente rinaturalizzata prevedendo la messa a dimora di ulteriori elementi arborei a basso/ medio fusto ed arbustivi oltre a quelli già presenti per il parcheggio in modo da ricreare una massa boschiva spontanea con conformazione non geometrica.</p> <p>le recinzioni previste lungo il perimetro dell'area siano in Corten, o con effetto similare, e mitigate esternamente da siepi arbustive di mascheramento a pronto effetto.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>

Prescrizioni MIBACT			
72	per la sistemazione dell'area tecnica Tema deve essere valutata la possibilità di integrare il previsto muro in c.a. (comunque da prevedersi con un rivestimento a faccia vista in pietra locale) con un rimodellamento morfologico del versante o l'impiego di terrazzamenti di limitata altezza in continuità con quelli già previsti nell'area circostante.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
73	Eventuali interventi di consolidamento dei versanti, che dovessero rendersi necessari in fase esecutiva, dovranno assicurare la salvaguardia del sistema storico di terrazzamenti (comprese le barricate e le strade storiche) e non interferire con gli stessi.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
74	le recinzioni previste siano in Corten, o con effetto similare, e sia valutata la possibilità di un miglioramento qualitativo delle restanti opere complementari (guard-rail, ringhiere, etc.) al fine di garantire una loro maggiore integrazione ed omogeneità in fase di esercizio.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
75	sia assicurata la durabilità nel tempo delle coloriture/integriature dei manufatti di cantiere (che dovranno rifarsi alle gamme di colori del contesto paesaggistico di riferimento tenuto conto anche delle diverse stagionalità) in modo che non venga meno la funzione mitigativa loro attribuita.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
76	per gli interventi di mitigazione mediante impiego di specie arboree e arbustive, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, vengano messi a dimora esemplari a pronto effetto e ne venga assicurata la costante manutenzione prevedendo la sostituzione degli elementi deperenti al fine di non verificare l'efficacia dell'intervento mitigativo.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	ALTRO ENTE
77	siano effettuati ulteriori approfondimenti progettuali per la fase di cantiere con i relativi fotoinserti rispetto alla viabilità pubblica principale (A32 e SS24) con particolare attenzione all'individuazione di ulteriori interventi di mitigazione per le opere di progetto in fase di cantiere sia mediante l'inserimento di quinte arboree sia attraverso la definizione di dettaglio dei materiali e dei cromatismi più adeguati al contesto paesaggistico di riferimento, tenuto conto anche delle diverse stagionalità. Qualora non sia possibile realizzare ulteriori interventi di mascheratura arborea/arbustiva siano valutati interventi alternativi quali, ad esempio, elementi da sovrapporsi ai prospetti degli edifici più elevati. Venga ulteriormente indagata la possibilità di frammentare la lunghezza dei fronti con l'impiego di cromie/materiali differenti, in accordo con le valutazioni in materia di sicurezza dettate dagli Organi preposti alla pubblica sicurezza, nel rispetto anche delle norme in materia di tutela del patrimonio culturale e del paesaggio; relativamente all'illuminazione dell'area di cantiere, fatte salve le indicazioni per la sicurezza, sia privilegiata l'illuminazione dei percorsi schermando il più possibile l'illuminazione dei fronti costruiti, in modo da limitare la loro perceibilità anche in visione notturna.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
78	per quanto riguarda la viabilità e le aree a parcheggio sia previsto l'impiego di pavimentazioni con asfalto colorato neutro che consenta di ottenere un aspetto più naturale della superficie.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
79	per gli interventi di mitigazione mediante impiego di specie arboree e arbustive, vengano messi a dimora esemplari a pronto effetto e ne venga assicurata in fase di cantiere la costante manutenzione prevedendo la sostituzione degli elementi deperenti al fine di non vanificare l'efficacia dell'intervento mitigativo.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
80	la Società Tunnel Euralpin Lyon Turin s.a.s. deve garantire per almeno cinque anni il mantenimento delle opere realizzate per il ripristino vegetazionale dell'area di cantiere di Salbertrand, provvedendo se del caso alla sostituzione delle essenze vegetazionali non adeguatamente attecchite.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE

Am

ELV 8-3

[Handwritten signature]

Presenzioni MIBACT			
82	la Società Tunnel Euralpin Lyon Turin s.a.s., con almeno trenta giorni di preavviso, deve comunicare la data di inizio dei lavori - comprese le attività di predisposizione delle aree di cantiere e anche qualora gli stessi siano attivati per lotti successivi - alla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e alla Direzione genera- le archeologia, belle arti e paesaggio;	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	ALTRO ENTE
83	la Società Tunnel Euralpin Lyon Turin s.a.s., con almeno trenta giorni di preavviso, deve consegnare alla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio il cronoprogramma definitivo generale di esecuzione delle opere - comprese quelle di impianto del cantiere - che prevedano movimenti di terra, scavi o sondaggi nel sottosuolo;	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	ALTRO ENTE
84	la Società Tunnel Euralpin Lyon Turin s.a.s., con almeno trenta giorni di preavviso, deve presentare alla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio i titoli professionali di abilitazione previsti dalla legge per il personale specializzato in archeologia incaricato della relativa sorveglianza in corso d'opera;	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	ALTRO ENTE
85	la Società Tunnel Euralpin Lyon Turin s.a.s., con almeno trenta giorni di preavviso, deve garantire alla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio che il personale incaricato della sorveglianza di cui alla lettera c) concordi con la medesima Soprintendenza le modalità attuate della relativa assistenza, come anche l'obbligo per lo stesso personale di mantenere costanti contatti con lo stesso ufficio del MIBACT al fine di fornire al medesimo un continuo aggiornamento sullo svolgimento e le risultanze dell'assistenza operata	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	ALTRO ENTE
86	entro un anno dalla prevista dismissione di ogni singola area di cantiere (di cui comunque si deve rimuovere ogni struttura provvisoria, comprese tutte le strutture del nuovo ponte provvisorio all'interno dell'area di cantiere de La Maddalena) sarà presentato, per la preventiva approvazione, alla Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio e alla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio un progetto esecutivo aggiornato relativo alla sistemazione definitiva delle specifiche aree occupate, tenendo anche conto dell'eventuale necessario ripristino delle zone limitrofe alle suddette aree di cantiere comunque interferite o modificate a seguito dell'esecuzione dei lavori previsti.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
87	per le aree di cantiere, quelle di deposito temporaneo, quelle utilizzate per lo stoccaggio dei materiali, le eventuali piste di servizio realizzate per l'esecuzione delle opere, nonché ogni altra area che risultasse degradata a seguito dell'esecuzione dei lavori in progetto, deve essere effettuato in continuità con il termine dei relativi lavori il recupero e il ripristino morfologico e tipologico dei siti impegnati dalle relative opere e cantieri.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	ALTRO ENTE
88	prendendo atto dell'ipotesi progettuale relativa al percorso di visita per i visitatori all'interno del cantiere de La Maddalena nel Comune di Chiomonte (elab. PRV C3C 6831 01-88-96 10-01), la società Tunnel Euralpin Lyon Turin sas deve verificare in accordo con il Comune e la competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio la possibilità di integrare nello stesso percorso anche la visita all'area archeologica di cui ai «Resti di insediamento preistorico» (decreto ministeriale 4 gennaio 1988; scheda archeo 067 del catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte - seconda parte del Piano paesaggistico regionale) ed al Museo La Maddalena, per la quale area e museo in ogni caso deve essere predisposto a carico dello stesso proponente ed in accordo con la sud- detta Soprintendenza, un progetto di risistemazione e riallestimento del Museo e per entrambi (area e Museo) un monitoraggio preventivo delle condizioni ambientali in corso di realizzazione ed al termine delle opere di cui trattasi, provvedendo se del caso ai necessari interventi di restauro.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE

Prescrizioni MIBACT		Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
89	<p>Prendendo atto della proposta dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione, la Società Tunnel Eurralpin Lyon Turin s.a.s. deve provvedere durante i lavori svolti nell'area di cantiere La Maddalena a garantire la tutela e conservazione del tracciato della «strada delle Gallie», attuando al termine dei lavori ivi previsti il relativo restauro e ripristino del tracciato nei Comuni di Chiomonte e Giaglione. Inoltre, il proponente in accordo con la competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio ed i Comuni interessati, deve progettare ed attuare la proposta di tracciato alternativo di collegamento tra la «via dell'Avanà», la «strada dei cannoni» e la «via delle Gallie», onde consentire comunque la loro fruibilità pubblica in continuità anche con quanto proposto nella condizione ambientale (prescrizione) n. 88. Le attività previste dalla presente prescrizione sono subordinate alla previa valutazione positiva delle Autorità preposte alla tutela dell'ordine pubblico, nel rispetto anche delle norme in materia di tutela del patrimonio culturale e del paesaggio.</p>		
90	<p>Prendendo atto della proposta dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione, la Società Tunnel Eurralpin Lyon Turin s.a.s. deve provvedere, anche in base a quanto previsto dall'art. 42, rete di connessione paesaggistica (commi 4, 5 e 6), delle Norme di attuazione del Piano paesaggistico regionale, a sviluppare ed attuare d'intesa con i comuni interessati e la competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio, un progetto complessivo di individuazione della rete sentieristica (compresa la «strada militare n. 79») presente nelle aree di intervento - con particolare attenzione a quella de La Maddalena - e, quindi, di intervento per rendere la stessa rete fruibile sia in fase di cantiere che in quella di esercizio della nuova infrastruttura ferroviaria. Il suddetto progetto deve comunque tenere conto di quanto previsto per l'attuazione delle condizioni ambientali (prescrizioni) nn. 88 e 89. Le attività previste dalla presente prescrizione sono subordinate alla previa valutazione positiva delle Autorità preposte alla tutela dell'ordine pubblico, nel rispetto anche delle norme in materia di tutela del patrimonio culturale e del paesaggio.</p>	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE

Prescrizioni REGIONE PIEMONTE		LOTTO DI COMPETENZA	VALUTAZIONI CTVA
ID. punto	PRESCRIZIONE	Generale	APPLICABILE
91	relativamente alle opere ricadenti all'interno delle aree soggette a tutela paesaggistica, gli interventi che nel progetto esecutivo dovessero costituire variazioni/modificazioni di quanto rappresentato nel progetto definitivo, dovranno essere sottoposti a preventiva autorizzazione paesaggistica da rilasciarsi secondo le procedure previste dalla normativa vigente;	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
92	il proponente dovrà accantonare in via preventiva una somma ritenuta adeguata al ristoro della collettività uso civista locale. Detta somma verrà poi rideterminata nell'ambito dell'autorizzazione rilasciata dalla Regione Piemonte ai sensi dell'art. 4, primo comma, lettera a) della legge regionale n. 29/2009, acquisito il parere da parte dei Comuni interessati;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
93	nel corso della successiva fase progettuale, a seguito della definizione di maggior dettaglio della reale configurazione dell'area di cantiere e comunque prima della consegna dei lavori, dovrà essere richiesta dal soggetto proponente al Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino, l'attivazione di un tavolo tecnico a cui parteciperanno le autorità competenti in materia di protezione civile e previsione del rischio meteoridrologico, per definire la predisposizione di un adeguato Piano di monitoraggio dei livelli idrici, con l'indicazione delle soglie di attenzione e	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa	NON APPLICABILE

Am

Am

	di allarme, da coordinare con il piano di protezione civile comunale;		
94	nella fase di progettazione esecutiva dei corpi di fabbrica previsti in sponda sinistra del fiume Dora Riparia, dovranno essere considerate nelle verifiche di carattere strutturale anche le eventuali azioni dovute alla dinamica idraulica del corso d'acqua;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
95	il soggetto proponente dovrà mettere in atto le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'area di cantiere, che si renderanno necessarie al fine di garantire il regolare deflusso delle acque, sempre previa autorizzazione del Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
96	l'eventuale materiale demaniale che potrebbe depositarsi nell'area di cantiere, dovrà essere esclusivamente utilizzato dal soggetto proponente ad imbottimento di sponda o a colmataura di depressioni in alveo in prossimità dell'area medesima;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
97	i fabbricati di cantiere e tutte le opere previste in tale area, terminati i lavori di costruzione della linea ferroviaria Torino-Lione, dovranno essere completamente rimossi;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
98	nel corso della successiva fase progettuale a seguito della definizione di maggior dettaglio della reale configurazione dell'area di cantiere e comunque prima della consegna dei lavori, dovrà essere richiesta dal soggetto proponente al Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino, l'attivazione di un tavolo tecnico a cui parteciperanno le autorità competenti in materia di protezione civile e previsione del rischio meteorologico, per definire la predisposizione di un adeguato Piano di monitoraggio dei livelli idrici, con l'indicazione delle soglie di attenzione e di allarme, da coordinare con il piano di protezione civile comunale;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
99	il soggetto proponente dovrà mettere in atto le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'area temporanea a parcheggio, che si renderanno necessarie al fine di garantire il regolare deflusso delle acque, sempre previa autorizzazione del Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
100	l'eventuale materiale demaniale che potrebbe depositarsi nell'area di che irratiasi, dovrà essere esclusivamente utilizzato dal soggetto proponente ad imbottimento di sponda o a colmataura di depressioni in alveo in prossimità dell'area medesima;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
101	nessuna variazione alle opere idrauliche progettate potrà essere introdotta senza la preventiva autorizzazione da parte del Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
102	prima dell'inizio dei lavori dovrà essere inoltrata dal proponente al Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino, richiesta di concessione demaniale a titolo oneroso per il ponte provvisorio, ai sensi della legge regionale n. 12/2004 e del regolamento regionale n. 14/R del 6 dicembre 2004;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
103	dovranno essere eseguiti accuratamente i calcoli di verifica strutturale delle opere in argomento ai sensi delle norme tecniche per le costruzioni vigenti;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
104	i piani di posa delle strutture di fondazione del ponte temporaneo e i piani di appoggio dei massi delle scogliere, dovranno essere posti a profondità maggiori di almeno m 1,00 rispetto alle quote più depresse del fondo alveo di progetto nelle sezioni trasversali interessate dalle opere;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
105	i materassi metallici a protezione del rilevato arginale nelle zone prossime all'alveo inciso, dovranno essere fondati a profondità maggiori di almeno m 1,00 rispetto alle quote più depresse del fondo alveo di progetto nelle sezioni interessate;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
106	i massi costituenti le opere di protezione dovranno essere posizionati in modo da offrire	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della	NON APPLICABILE

	reciprocamente garanzie di stabilità. Non dovranno essere prelevati dall'alveo del corso d'acqua, ma provenire da cava. Essi dovranno essere a spacco di struttura compatta, non geliva né lamellare; dovranno avere volume non inferiore a 0,30 mc e peso superiore a 8,0 q.li; inoltre dovrà essere verificata analiticamente l'idoneità della dimensione dei massi impiegati a non essere mobilitati dalla corrente, tenendo conto degli opportuni coefficienti di sicurezza;	Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
107	i tratti terminali delle scogliere previste a valle del ponte temporaneo dovranno essere immorsati nelle sponde per una sufficiente lunghezza con risvolti a 45°. Anche il tratto iniziale della scogliera in sponda sinistra a monte del viadotto autostradale, dovrà essere adeguatamente immorsato per un tratto di sufficiente lunghezza nella sponda, con risvolto a 45°, mentre il tratto iniziale della scogliera da realizzare in sponda destra, dovrà essere raccordata senza soluzione di continuità alla scogliera esistente, evitando il restringimento delle sezioni idrauliche di deflusso;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
108	il materiale litoido demaniale proveniente dagli scavi in alveo dovrà essere usato esclusivamente, per la colmataura di depressioni in alveo o di sponda, ove necessario, in prossimità delle opere di cui trattasi, mentre quello proveniente dalle demolizioni di manufatti esistenti dovrà essere asportato dall'alveo;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
109	per le aree di cantiere poste in prossimità delle sponde del torrente Clarea, potenzialmente soggette a dissesto di tipo torrentizio, nel corso della successiva fase progettuale e comunque prima della consegna dei lavori dovrà essere richiesta dal soggetto proponente al Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino, l'attivazione di un tavolo tecnico a cui parteciperanno le autorità competenti in materia di protezione civile e previsione del rischio meteorologico, per definire la predisposizione di un adeguato Piano di monitoraggio dei livelli idrici, con l'indicazione delle soglie di attenzione e di allarme, da coordinare con il piano di protezione civile comunale;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
110	è a carico della società proponente l'onere conseguente la sicurezza idraulica del cantiere;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
111	durante il corso dei lavori è fatto divieto assoluto di depositi, anche temporanei, di materiali che determinino la pregiudizievole restrizione della sezione idraulica, nonché dell'utilizzo dei materiali medesimi, ad interruzione del regolare deflusso delle acque, per la formazione di accessi o per facilitare le operazioni stesse;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
112	durante l'esecuzione dei lavori non dovrà essere causata turbativa del buon regime idraulico del corso d'acqua;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
113	la società proponente dovrà comunicare al Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino, l'inizio e l'ultimazione dei lavori, al fine di consentire eventuali accertamenti tesi a verificare la rispondenza fra quanto previsto e quanto realizzato, nonché il nominativo del tecnico incaricato della direzione dei lavori; ad avvenuta ultimazione il proponente dovrà inviare dichiarazione del Direttore dei lavori attestante che le opere sono state eseguite conformemente al progetto approvato;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
114	la società proponente dovrà mettere in atto le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria, sia dell'alveo che delle sponde, in corrispondenza ed immediatamente a monte e a valle dei manufatti, che si renderanno necessarie al fine di garantire il regolare deflusso delle acque, sempre previa autorizzazione del Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
115	il ponte provvisorio sul torrente Clarea, terminati i lavori di costruzione della linea ferroviaria	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE

Lu

Handwritten signatures and initials:
 - A large signature at the top right.
 - A signature below it.
 - A signature below that.
 - A signature below that.
 - A signature below that.
 - A signature below that.

	Torino-Lione, dovrà essere completamente rimosso; Autorizzazione ai sensi della legge regionale n. 45/1989 (Nuove norme per gli interventi da eseguire in terreni sottoposti a vincolo per scopi idrogeologici)	Rilocalizzazione dell'Autoportò di Susa	
116	il taglio degli alberi e lo sgombero del materiale di risulta dovranno precedere i movimenti di terra; nessun danno dovrà essere arrecato agli alberi non destinati all'abbattimento e nel corso dei lavori dovranno essere rispettate le norme tecniche previste dal Regolamento forestale;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoportò di Susa	NON APPLICABILE
117	al fine di evitare ostacolo al regolare deflusso delle acque, non si dovrà abbandonare materiale di risulta e residui legnosi, rami e cimali in canali e corsi d'acqua in genere;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoportò di Susa	NON APPLICABILE
118	dovrà essere assicurata la regimazione delle acque superficiali, evitando che si determinino fenomeni di ristagno delle acque o di erosione nei terreni oggetto di intervento ed in quelli limitrofi;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoportò di Susa	NON APPLICABILE
119	le date di inizio e fine lavori dovranno essere comunicate al Comando provinciale dei Carabinieri forestali e al Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino. Alla comunicazione di ultimazione dei lavori, dovrà essere allegata la dichiarazione del direttore dei lavori attestante che gli interventi sono stati eseguiti conformemente al progetto approvato;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoportò di Susa	NON APPLICABILE
120	nel progetto esecutivo, la verifica geotecnica del rilevato paramassi previsto nell'area della Maddalena in Comune di Giaglione deve comprendere anche le azioni derivanti dall'impatto dei massi stessi;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoportò di Susa	NON APPLICABILE
121	entro 90 giorni dall'approvazione del progetto di variante il richiedente dovrà prendere contatti con il Settore tecnico regionale Area metropolitana di Torino per concordare la localizzazione e la tipologia degli interventi di miglioramento boschivo. Come richiesto nel corso della valutazione ambientale del progetto definitivo, approvato con delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 19 del 2015, gli interventi di compensazione della superficie forestale trasformata dovranno essere sviluppati in un'ottica di ricostituzione e di potenziamento dei corridoi ecologici e faunistici presenti in Valle;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoportò di Susa	NON APPLICABILE
122	in relazione alla necessità di integrazione dell'analisi degli impatti nei confronti della fauna selvatica originati dall'azione di disturbo e dall'effetto barriera generati dalla presenza del cantiere industriale di Salbertrand e di individuazione delle misure di mitigazione/compen-sazione ambientale da attuare nel periodo prolungato di permanenza del cantiere temporaneo e successivamente sulla base degli impatti residui da esso generati, si richiede che il proponente presenti alla Regione Piemonte una proposta di protocollo di monitoraggio faunistico relativo a ungulati e carnivori. In seguito, sulla base della proposta presentata, il protocollo, che dovrà essere applicato dal proponente, sarà definito nell'ambito di un tavolo tecnico, coordinato dalla Regione Piemonte (Direzione agricoltura) a cui parteciperanno, oltre al proponente, la Città metropolitana di Torino, l'Ente di gestione delle aree protette delle Alpi Cozie ed Arpa Piemonte. È fatta salva la possibilità per il proponente di richiedere l'attivazione del tavolo tecnico anche prima dell'approvazione del progetto di variante. Le attività di monitoraggio dovranno comunque iniziare all'atto di definizione del protocollo;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoportò di Susa	NON APPLICABILE
123	il monitoraggio ante operam dovrà svilupparsi in modo tale da raccogliere i dati relativi ad almeno i primi 12 mesi di rilevamento prima dell'inizio delle attività di preparazione dell'area e di installazione del cantiere, anche in considerazione del fatto che, secondo quanto indicato nel documento «Relazione di incidenza ambientale (pag. 43), alla luce della tempistica dell'attuale iter autorizzativo e di appalto, l'area industriale TELT potrà prevedibilmente avviarsi a partire dalla seconda metà del 2020»;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoportò di Susa	NON APPLICABILE

124	a seguito della conclusione della prima campagna annuale di monitoraggio, i dati derivati dal monitoraggio, i dati bibliografici e quelli desunti dalle attività di monitoraggio svolte da altri soggetti (Parco delle Alpi Cozie, Centro regionale grandi carnivori, Città metro- politana) nell'ambito delle proprie attività istituzionali dovranno essere forniti al tavolo tecnico sopra citato e dovranno essere utilizzati per la definizione delle misure di mitigazione/compensazione ambientale necessarie per limitare gli impatti attesi sulla fauna selvatica;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
125	nell'ambito del tavolo tecnico sopra citato saranno concordate le misure e gli interventi di mitigazione/compensazione ambientale necessari per limitare gli impatti attesi sulla fauna selvatica ed i relativi tempi di realizzazione. Gli interventi che coinvolgono infrastrutture esistenti dovranno essere concordati anche con i relativi soggetti gestori;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
126	le attività di monitoraggio dovranno proseguire per tutta la durata del cantiere ed anche nel post operam con le tempistiche e le modalità indicate nel protocollo per verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione/compensazione ambientale e consentire adeguate misure di retroazione finalizzate a superare le criticità riscontrate;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
127	si richiede che a seguito dell'approvazione del progetto di variante, il proponente presenti alla Regione Piemonte una proposta di protocollo di monitoraggio faunistico relativo ai chiroterri. In seguito sulla base della proposta presentata, il protocollo, che dovrà essere applicato dal proponente, sarà definito nell'ambito di un tavolo tecnico, coordinato dalla Regione Piemonte (Direzione agricoltura) a cui parteciperanno, oltre al proponente, la Città metropolitana di Torino, l'Ente di gestione delle aree protette delle Alpi Cozie ed Arpa Piemonte. È fatta salva la possibilità per il proponente di richiedere l'attivazione del tavolo tecnico anche prima dell'approvazione del progetto di variante. Le attività di monitoraggio dovranno comunque iniziare all'atto di definizione del protocollo;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
128	a seguito della conclusione della prima campagna annuale di monitoraggio, i dati derivati dal monitoraggio, i dati bibliografici e quelli desunti dalle attività di monitoraggio svolte da altri soggetti nell'ambito delle proprie attività istituzionali dovranno essere forniti al tavolo tecnico sopra citato e dovranno essere utilizzati per la definizione delle misure di mitigazione/compensazione ambientale necessarie per limitare gli impatti attesi sui chiroterri;	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	APPLICABILE Da verificare nelle successive fasi di Verifica di Attuazione
129	nell'ambito del tavolo tecnico sopra citato saranno concordate le misure e gli interventi di mitigazione/compensazione ambientale necessari per limitare gli impatti attesi sui chiroterri ed i relativi tempi di realizzazione;	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	APPLICABILE Da verificare nelle successive fasi di Verifica di Attuazione
130	le attività di monitoraggio dovranno proseguire per tutta la durata del cantiere ed anche nel post operam con la metodica indicata nel protocollo per verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione/compensazione ambientale e consentire adeguate misure di retroazione finalizzate a superare le criticità riscontrate;	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	APPLICABILE Da verificare nelle successive fasi di Verifica di Attuazione
131	la progettazione degli interventi di compensazione forestale relativi alle aree di Salbertrand, Chiomonte e Giaghione, che dovrà essere prodotta in ottemperanza a quanto disposto dal decreto legislativo n. 227/2001 e dalla legge regionale n. 4/2009, dovrà essere sviluppata anche in un'officina di ricostituzione e di potenziamento dei corridoi eco- logici e faunistici presenti in Valle Susa;	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
132	in fase di progettazione esecutiva, dovrà essere maggiormente definito il piano di monitoraggio delle aree umide, fondando il sistema di controllo su uno studio idrogeologico preventivo che consenta di ottimizzare la disposizione dei punti di misura e consentire la segnalazione precoce	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE

133	<p>di eventi anomali, per poter intervenire tempestivamente;</p> <p>il taglio degli esemplari arborei individuati all'interno del castagneto da frutto (presente a nord-est del cantiere attuale in destra idrografica e nell'area de la Maddalena est, in sinistra idrografica), qualora necessario, dovrà essere effettuato con estrema cautela, onde evitare l'eccessiva perturbazione dei Chiroteri presenti. Dovranno essere seguiti tutti gli accorgimenti previsti nel documento integrativo, con particolare attenzione all'area di Maddalena dove i rilievi chiroterologici realizzati nell'ambito dei monitoraggi svolti per la realizzazione del Cunicolo esplorativo de La Maddalena in ante operam e corso opera del cantiere esistente hanno evidenziato elevata attività oraria di Chiroteri, relativamente a numerose specie, in relazione alla presenza di molteplici potenziali siti di rifugio, sia arborei che in edifici;</p> <p>le indicazioni circa gli interventi proposti per la tutela della popolazione residua delle specie di Anfibi presenti nel fondovalle Clarea dovranno essere approfondite e dettagliate in fase di progettazione esecutiva;</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
134	<p>dovranno essere effettuate indagini specifiche per individuare ulteriori potenziali habitat con presenza della specie nutrice Aristolochia, idonei per la specie Zerynthia polyxena, nell'intorno dell'area de La Maddalena per valutare la consistenza della popolazione e caratterizzare la presenza del lepidottero almeno in un intorno di area vasta (raggio di circa 2,5 km dal cantiere). Solo a seguito di tale evidenza risulta sostenibile la realizzazione, così come presentata, del cantiere oggetto della variante in sinistra orografica del torrente Clarea che comprometterebbe la popolazione individuata a valle della borgata Clarea, ma che non determinerebbe comunque la scomparsa della specie nel territorio di interesse.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
135	<p>Nel caso in cui nell'intorno dell'area di progetto del cantiere della Maddalena non venga riscontrata la presenza di Zerynthia polyxena, il progetto esecutivo dovrà contenere un piano d'azione per il mantenimento nel sito della specie mediante:</p> <p>la salvaguardia del terrazzo in sponda sinistra Clarea, la gestione dell'area circostante la borgata Clarea, il censimento della specie nell'intorno in cui è riscontrabile la pianta nutrice, gli interventi previsti nei vigneti abbandonati in cui è presente la pianta nutrice comprese le forme di valorizzazione, anche in termini di recupero produttivo e agro ecologico, con particolare riferimento alla presenza di fauna invertebrata, e di fruizione paesaggistica, le modalità di raccolta semente e propagazione della specie nutrice, con la descrizione delle tecniche utilizzate e l'individuazione dei siti di messa a dimora;</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
136	<p>in fase di progettazione esecutiva, dovrà essere avviato un censimento in media e bassa Valle di Susa di potenziali siti donatori di semi di specie erbacee con caratteristiche ecologiche simili ai siti di ripristino, che dovrà essere accompagnato da specifici rilievi floristico-vegetazionali e da un'indagine presso le aziende che praticano prateria in valle, che consenta di verificarne la disponibilità e interesse all'utilizzo delle tecniche ed attrezzature ritenute idonee. Per quanto riguarda l'utilizzo delle tecniche di propagazione di Aristolochia, dovranno essere approfonditi gli esiti della ricerca dell'IBIMET di Bologna in termini di successo riproduttivo della Zerynthia e della possibilità di ricorso e replica nel territorio in oggetto, con particolare riferimento alla conservazione nei vigneti mediante approccio agro-ecologico;</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
137	<p>per l'individuazione dei punti di monitoraggio (stazioni di ricaduta, di cantiere e meteorologiche) si dovrà prevedere un sopralluogo congiunto tra Arpa Piemonte e proponente, come già previsto con prescrizioni delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica del 2015.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p>
139	<p>per quanto riguarda le analisi delle componenti metalliche, si ritiene necessario che il proponente</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE</p>	<p>APPLICABILE</p>

	<p>proceda ad uniformare i parametri analizzati e le tempistiche con quelle di Arpa Piemonte in modo che i dati ricavati siano tra loro confrontabili. Il set di metalli da analizzare è rappresentato dai parametri: Arsenico, Cadmio, Ferro, Nichel, Piombo, Antimonio, Cromo, Manganese, Rame, Titanio, Vanadio e Zinco.</p> <p>in accordo con Arpa Piemonte dovranno essere identificate le stazioni significative sui cui effettuare la caratterizzazione della matrice. L'analisi dovrà essere effettuata su campioni composti mensili (1 campione mensile costituito da aliquote dei filtri di PM10 giornalieri), in modo che i dati siano confrontabili con quelli determinati da Arpa Piemonte.</p> <p>per quanto riguarda il monitoraggio degli ossidi di azoto nelle due porzioni dei SIC (Oasi xerotermica della Val di Susa e Parco Naturale Gran Bosco), è necessario approfondire l'adeguatezza delle tempistiche proposte. Sono infatti previsti nei due punti individuati e per il corso d'opera, monitoraggi semestrali della durata di 15 giorni in continuo; tuttavia, se i dati ottenuti saranno utilizzati per verificare il rispetto del livello critico per la protezione della vegetazione che è su base annuale, sarà necessario prevedere un monitoraggio continuo annuale o valutare la possibilità di effettuare misurazioni indicative come previsto nel decreto legislativo n. 155/2010, allegato I.</p> <p>si richiede che, nella fase di progettazione esecutiva, venga fornita una descrizione esaustiva e dettagliata dei sistemi di impermeabilizzazione delle aree di deposito intermedio.</p>	<p>della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p>
140	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>	
141	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>	
142	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>APPLICABILE</p> <p>Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p>	
143	<p>si richiede che in fase di progettazione esecutiva, il proponente concordi con Arpa Piemonte e Regione Piemonte un protocollo specifico di gestione amianto per quelle tratte di scavo in cui dalla modellistica geologica la presenza di lenti di pietre verdi risulta di difficile previsione e le tecniche geognostiche al fronte non risultano efficaci. Ciò in particolar modo per quelle tratte in avanzamento mediante l'in-piogo di esplosivo (D&B).</p> <p>stante la presenza di contesti urbanizzati in superficie, a scopo precauzionale per il controllo dei possibili cedimenti, si richiede che, nell'ambito del sistema di monitoraggio geotecnico da redigersi in sede di progetto esecutivo, siano previste campagne di monitoraggio preventive dei possibili cedimenti per i settori attraversati da scavo in depositi porosi interessati da permeabilità primaria (fondovalle Cenischia tra pK 56+0,58 e pK 56+776</p> <p>in relazione al monitoraggio in corso d'opera da parte della Società Musinet Engineering sulla frana della Maddalena, si prescrive che, in fase esecutiva, venga redatto un elaborato che chiarisca il flusso delle informazioni tra il proponente TELT e la Società Musinet Engineering ed evidenzi le azioni che verranno operate nel caso si verifichino segnalazioni di movimento presunto da parte degli strumenti installati, eventualmente inserendo tali indicazioni nella pianificazione di emergenza.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
144	<p>si richiede che in fase di progettazione esecutiva, il proponente concordi con Arpa Piemonte e Regione Piemonte un protocollo specifico di gestione amianto per quelle tratte di scavo in cui dalla modellistica geologica la presenza di lenti di pietre verdi risulta di difficile previsione e le tecniche geognostiche al fronte non risultano efficaci. Ciò in particolar modo per quelle tratte in avanzamento mediante l'in-piogo di esplosivo (D&B).</p> <p>stante la presenza di contesti urbanizzati in superficie, a scopo precauzionale per il controllo dei possibili cedimenti, si richiede che, nell'ambito del sistema di monitoraggio geotecnico da redigersi in sede di progetto esecutivo, siano previste campagne di monitoraggio preventive dei possibili cedimenti per i settori attraversati da scavo in depositi porosi interessati da permeabilità primaria (fondovalle Cenischia tra pK 56+0,58 e pK 56+776</p> <p>in relazione al monitoraggio in corso d'opera da parte della Società Musinet Engineering sulla frana della Maddalena, si prescrive che, in fase esecutiva, venga redatto un elaborato che chiarisca il flusso delle informazioni tra il proponente TELT e la Società Musinet Engineering ed evidenzi le azioni che verranno operate nel caso si verifichino segnalazioni di movimento presunto da parte degli strumenti installati, eventualmente inserendo tali indicazioni nella pianificazione di emergenza.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
145	<p>si richiede che in fase di progettazione esecutiva, il proponente concordi con Arpa Piemonte e Regione Piemonte un protocollo specifico di gestione amianto per quelle tratte di scavo in cui dalla modellistica geologica la presenza di lenti di pietre verdi risulta di difficile previsione e le tecniche geognostiche al fronte non risultano efficaci. Ciò in particolar modo per quelle tratte in avanzamento mediante l'in-piogo di esplosivo (D&B).</p> <p>stante la presenza di contesti urbanizzati in superficie, a scopo precauzionale per il controllo dei possibili cedimenti, si richiede che, nell'ambito del sistema di monitoraggio geotecnico da redigersi in sede di progetto esecutivo, siano previste campagne di monitoraggio preventive dei possibili cedimenti per i settori attraversati da scavo in depositi porosi interessati da permeabilità primaria (fondovalle Cenischia tra pK 56+0,58 e pK 56+776</p> <p>in relazione al monitoraggio in corso d'opera da parte della Società Musinet Engineering sulla frana della Maddalena, si prescrive che, in fase esecutiva, venga redatto un elaborato che chiarisca il flusso delle informazioni tra il proponente TELT e la Società Musinet Engineering ed evidenzi le azioni che verranno operate nel caso si verifichino segnalazioni di movimento presunto da parte degli strumenti installati, eventualmente inserendo tali indicazioni nella pianificazione di emergenza.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
146	<p>stante la possibilità che dal viadotto autostradale posizionato sopra il cantiere della Maddalena possa cadere oltre alla neve ghiacciata presente sui teloni degli autotreni in transito anche: materiali, anche di notevole peso e dimensione, proiettati all'esterno in caso di incidenti; oggetti contundenti od ordigni lanciati da un malintenzionato all'esterno dell'autostrada sul sottostante cantiere;</p> <p>frammenti della barriera antirumore rotta a causa di un sinistro;</p> <p>carichi dispersi da veicoli per trasporto merci;</p> <p>fuoriuscita di veicoli pesanti per sfondamento dei new jersey laterali.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>

Am

Rn
Cell
5
W 8 3

	Si richiede la redazione di uno studio per la sicurezza delle maestranze che tenga conto degli aspetti sopra citati.		
147	Si richiede che in fase di progettazione esecutiva venga redatto un protocollo operativo ad integrazione del Piano di monitoraggio ambientale, da concordare con Arpa Piemonte, e parte integrante del Sistema di gestione ambientale, nel quale vengano specificati, per ciascuna componente, gli assetti operativi del monitoraggio (in termini di sorveglianza, attenzione e intervento) definiti in base alle pressioni attese, le modalità di transizione tra essi e gli eventuali interventi mitigativi da adottare, secondo l'approccio metodologico consolidato nel corso del monitoraggio del cantiere de «La Maddalena».	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE
148	i monitoraggi previsti dal PMA, condiviso con Arpa Piemonte, dovranno essere flessibili e rimodulabili sulla base dei dati acquisiti e delle criticità eventualmente emerse in corso d'opera, sia in termini di modifica e/o eventualmente aggiunta di punti di rilievo, sia per quanto attiene le metodiche e le frequenze di misura.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
149	il monitoraggio ambientale «esterno cantiere», per la fase realizzativa, dovrà essere messo in relazione con il monitoraggio «interno cantiere» (parte integrante del SGA), per i diversi lotti costruttivi e per le diverse componenti ambientali, sia in termini di scelta delle stazioni, sia in termini di frequenze di monitoraggio. Tale relazione risulta fondamentale per poter ricostruire la catena degli impatti e permettere il controllo delle condizioni ambientali in modo da rilevare, tempestivamente, eventuali situazioni critiche nell'area vasta derivanti dalle attività del cantiere.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
150	le procedure per la gestione delle anomalie delle componenti ambientali dovranno essere concordate con Arpa Piemonte.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
151	le modalità e le frequenze di restituzione dei dati di monitoraggio ambientale dovranno essere concordate con Arpa Piemonte.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione

Raccomandazioni REGIONE PIEMONTE			
ID. punto	PRESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	VALUTAZIONI CTVA
1	Scarichi acque di cantiere. Si ricorda che l'autorizzazione allo scarico in acque superficiali dovrà essere richiesto alla Città metropolitana di Torino.	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
2	Il nuovo cantiere di Salbertrand è posto in un'area estremamente delicata dal punto di vista geologico geomorfologico, dove la principale criticità è da ricondursi all'interferenza con le fasce fluviali di cui, nell'ambito dei lavori della conferenza, si è ampiamente occupata l'autorità idraulica competente. Si vuole qui evidenziare che esistono, con una probabilità di accadimento estremamente modesta, anche altri possibili scenari di rischio, connessi a attivazioni catastrofiche delle adiacenti frane del Cas-sas, Serre la Voute, Sapè, identificate negli studi geologici allegati al progetto (elaborato PRV_C3B_7400_33-03-75_30_01); una eventuale attivazione di tali dissesti difatti potrebbe interagire con la viabilità di accesso e modificare il regime idraulico della Dora.	Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell' Autoporto di Susa	NON APPLICABILE

Am

	<p>In tal senso si raccomanda di realizzare, in fase esecutiva, uno studio sui possibili effetti di eventi rari catastrofici relativi ai suddetti dissesti e di ipotizzare, nell'ambito della pianificazione di emergenza, le possibili azioni di risposta a tali eventi.</p> <p>Il cantiere di Salbertrand al fine di garantire la trasparenza idraulica prevede importanti opere fondazionali, a fronte di un quadro conoscitivo geologico-geotecnico esclusivamente basato su scarsi dati bibliografici, che non escludono la possibilità della presenza di orizzonti a granulometria fine.</p> <p>In tal senso si raccomanda di attuare completamente il piano delle indagini previsto (elaborato C3B0005051001) eventualmente infittendo le indagini qualora venissero individuati terreni differenti rispetto alle previsioni, nel caso in cui dalle indagini venissero riconosciuti dei terreni problematici dal punto di vista geotecnico e sismico.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
<p>3</p>	<p>Tra le opere previste viene proposto un rilevato paramassi finalizzato alla protezione dell'area dalla caduta dei massi provenienti sia dal versante immediatamente a tergo che dalla retrostante frana della Maddalena. Concordando con l'esecuzione e necessità di tale opera, si raccomanda di realizzarla il prima possibile in ragione dell'esistenza di un'area ampiamente utilizzata a valle. Dal punto di vista del vincolo idrogeologico ai sensi della legge regionale n. 45/89 si osserva che nelle modifiche proposte sono presenti oltre al rilevato paramassi, numerosi muri di terrazzamento e una berlinese. Di queste opere esiste una adeguata verifica ai sensi delle NTC (decreto ministeriale 14 gennaio 2008) alla sezione di progetto C3A264835, ricordando che la maggior parte di queste sussiste in un'area ampiamente antropizzata e già modificata da numerosi interventi, si ritiene che le opere previste siano assentibili. Si raccomanda che nel progetto esecutivo la verifica geotecnica del rilevato paramassi debba comprendere anche le azioni derivanti dall'impatto dei massi stessi.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
<p>4</p>	<p>Si ribadisce che, come già espresso nei precedenti pareri, si rimane in attesa dell'attivazione dell'iter procedurale previsto dalla legge regionale n. 23/2016 artt. 10, 13 e 14 per l'autorizzazione dei singoli interventi di Caprie e Torrazza Piemonte, in variante ai rispettivi progetti autorizzati di recupero ambientale delle attività estrattive già in essere, con la trasmissione al settore regionale competente della relativa istanza e documentazione progettuale definitiva.</p> <p>In merito al previsto impiego di una quota di smarino per le necessità delle amministrazioni locali, tale utilizzo potrà avvenire previa comunicazione alla Regione Piemonte dei quantitativi che verranno impiegati per tali fini.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione NON APPLICABILE</p>
<p>5</p>	<p>Si ritiene opportuno cogliere l'occasione per addivire ad una programmazione coordinata degli interventi di mitigazione dal rischio idraulico già previsti. Si richiama inoltre l'esigenza di anticipare la programmazione degli argini previsti, al fine di allinearsi alle tempistiche ed alle attività che sta conducendo AIPO nel medesimo territorio</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
<p>6</p>	<p>Dagli elaborati progettuali non emergono elementi ostativi, esclusivamente dal punto di vista degli specifici aspetti forestali di competenza, al rilascio dell'autorizzazione ex art. 1 della legge regionale n. 45/1989 per la realizzazione degli interventi sui terreni correntemente individuati e perimetrati nelle specifiche planimetrie allegata alla documentazione progettuale. Relativamente agli interventi di compensazione forestale che dovranno essere realizzati in ottemperanza a quanto disposto dal decreto legislativo n. 227/2001 e dalla legge regionale 4/2009, si prevede la compensazione fisica mediante realizzazione di miglioramento boschivo; la stima economica della compensazione viene elaborata in coerenza con l'allegato A alle «Disposizioni sulle trasformazioni del bosco ad altra destinazione d'uso e approvazione dei</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>

M

Eu

Handwritten signature

SAVA 3

Handwritten signature

	<p>criteri e delle modalità per la compensazione», approvate con D.G.R. n. 23-4637 del 6 febbraio 2017 in attuazione dell'art. 19 della legge regionale n. 4/2009. Le «Relazioni di compensazione al taglio delle superfici boscate» non forniscono però indicazioni chiare circa gli interventi di compensazione, ma rimandano «alla fase di progettazione esecutiva l'individuazione delle aree sulle quali saranno effettuati gli interventi di cui sopra e la definizione delle tipologie forestali». Si ricorda che ai sensi del comma 4 dell'art. 19 della legge regionale n. 4 del 10 febbraio 2009 è a carico del destinatario dell'autorizzazione la compensazione della superficie forestale trasformata. Come sottolineato dalle «Disposizioni sulle trasformazioni del bosco ad altra destinazione d'uso e approvazione dei criteri e delle modalità per la compensazione», approvate con D.G.R. n. 23-4637 del 6 febbraio 2017, la trasformazione del bosco in altra destinazione d'uso non è possibile in caso di mancato accoglimento o assenza del progetto di intervento compensativo della superficie forestale trasformata e/o mancato versamento del deposito cauzionale ovvero, in alternativa, mancato versamento del corrispettivo in denaro. Il progetto di compensazione costituisce requisito indispensabile per la validità e legittimità dell'autorizzazione paesaggistica. Qualora la compensazione non fosse realizzata, l'atto di autorizzazione deve considerarsi nullo e gli interventi conseguenti sarebbero realizzati in assenza di autorizzazione e soggetti alle sanzioni previste dal Codice dei beni culturali e del paesaggio e, per quanto concerne le norme in materia forestale, alle sanzioni previste al comma 1, lettera L della legge regionale n. 4/2009.</p>		
7	<p>Considerata l'esigenza di garantire un'ottimale e dignitosa dimora per l'ospitalità delle maestranze e l'assenza di campi base, Telt sia invitata a valutare ed eventualmente a promuovere soluzioni per un'ottimale ospitalità delle maestranze sul territorio. Essendo la cantierizzazione trasferita a La Maddalena di Chiomonte ed in accordo a quanto prescritto nel merito dal MATIM si raccomanda di sviluppare il progetto relativo alla passerella dello spazio visitatori del cantiere di Chiomonte e le attività di informazione nel territorio dell'area che ospita i lavori principali.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
8	<p>Nuovo assetto del cantiere di Chiomonte. Si chiede di valutare la predisposizione di nuovi accessi, che non modifichino il livello di sicurezza attuale, ai boschi ed alle aree coltivate nella zona sud-est, con l'accordo delle Autorità competenti in materia di Pubblica sicurezza. Per l'area della Colombera si richiede di valutare la possibilità di sosta dei mezzi privati e pubblici oltre al parcheggio per i dipendenti ed alla pista di elisoccorso. Infine si auspica una maggiore integrazione (funzionale e paesaggistica) degli spazi e delle opere che si realizzeranno con riferimento alle nuove installazioni previste passerella e centro visita rispetto agli altri siti di interesse nell'area.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
9	<p>Edificio per impianto di ventilazione e camino. Si raccomanda, come anche richiesto dall'amministrazione di Chiomonte, di condividere le valutazioni modellistiche sulle emissioni attese nell'area della Maddalena nei diversi scenari di rischio.</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
10	<p>Si richiede che: ai sensi dell'art. 4, comma 5, del decreto legislativo n. 227/2001, le aree sulle quali possono essere realizzati gli interventi compensativi devono ricadere all'interno del medesimo bacino idrografico nel quale è stata autorizzata la trasformazione d'uso; in loro assenza si fa riferimento al bacino idrografico più vicino; gli interventi di compensazione eseguiti direttamente non possono godere di sovvenzioni o benefici pubblici di qualunque natura e fonte; con la compensazione fisica trova applicazione il regolamento forestale (DPGR 8/r/2011 e</p>	<p>Prescrizione non pertinente rispetto al PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>NON APPLICABILE</p>

		<p>successive modificazioni e integrazioni); il progetto di miglioramento boschivo deve essere allegato alla comunicazione semplice o all'istanza di autorizzazione (art. 4 e 6 del D.P.G.R. 8/1/2011 e successive modificazioni e integrazioni) trasmessa al Settore territorialmente competente in materia di foreste;</p> <p>gli interventi di miglioramento boschivo devono avere macchiatico negativo e avere una superficie minima accorpata superiore a 1 ha;</p> <p>gli interventi di compensazione fisica devono essere realizzati entro il termine indicato nell'autorizzazione paesaggistica, comunque non superiore a cinque anni;</p> <p>a garanzia della corretta esecuzione degli interventi di compensazione, il richiedente è tenuto a versare una cauzione infruttifera pari all'importo derivante dal calcolo economico della compensazione (Allegato A delle «Disposizioni sulle trasformazioni del bosco ad altra destinazione d'uso e approvazione dei criteri e delle modalità per la compensazione», approvate con D.G.R. n. 23-4637 del 6 febbraio 2017). La costituzione della cauzione deve avvenire prima dell'inizio dei lavori;</p> <p>ai sensi delle disposizioni approvate con D.G.R. 23-4637 del 6 febbraio 2017, il calcolo della compensazione e la progettazione e l'accertamento della corretta esecuzione degli interventi di compensazione fisica sono a cura di un tecnico forestale abilitato. Il progetto di compensazione forestale dovrà quindi essere redatto a cura e firma di un tecnico forestale abilitato e costituito dagli elaborati specificati dall'allegato C delle «Disposizioni sulle trasformazioni del bosco ad altra destinazione d'uso e approvazione dei criteri e delle modalità per la compensazione», approvate con D.G.R. n. 23-4637 del 6 febbraio 2017.</p>
--	--	---

Au

Au

Aut

MS 3

5

2

17. CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA

VALUTATO che:

- la Delibera CIPE 19/2015 con la prescrizione n. 235 ha richiesto lo studio di una localizzazione alternativa dei cantieri "in funzione delle esigenze di sicurezza delle persone e nel rispetto delle esigenze operative dei lavori", modificando sostanzialmente lo scenario dell'attuazione del progetto durante le sue fasi realizzative, sia per quanto riguarda i siti dei cantieri che per quanto riguarda la logistica del trasporto e del conferimento dei materiali prodotti dagli scavi;
- la variante alla cantierizzazione è stata valutata sostanziale ed è stata oggetto di nuova Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 167 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. che ha trovato conclusione con la pubblicazione della Delibera CIPE 30/2018 e della Delibera CIPE 39/2018;
- la cantierizzazione del nuovo scenario prevede le attività di scavo del Tunnel di Base a partire dal Cunicolo esplorativo della Maddalena concentrando a Chiomonte il cantiere principale della NLTL e a Salbertrand il sito di valorizzazione dello smarino derivante dagli scavi;
- poiché dalla Delibera CIPE 39/2018 si evincono le condizioni poste per l'approvazione della variante alla cantierizzazione del Progetto Definitivo già approvato con la Delibera CIPE n. 19/2015, ne consegue che i due quadri prescrittivi devono essere necessariamente soddisfatti alla luce delle varianti introdotte considerando anche la risoluzione dell'interferenza del progetto con l'Autoporto di Susa;
- i quadri prescrittivi delle Delibere CIPE n. 19/2015 e n. 39/2018 devono essere verificati e soddisfatti per tutte le opere del Progetto della NLTL, comprendendo anche il Progetto Esecutivo dell'Autoporto di San Didero;

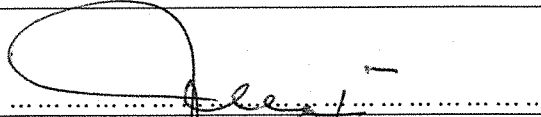
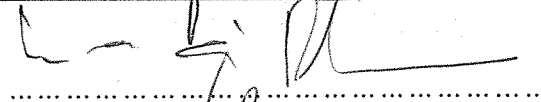
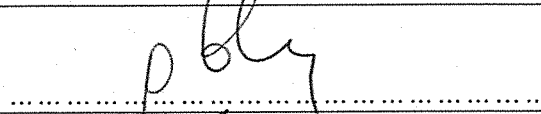


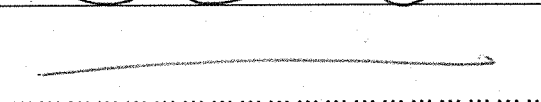
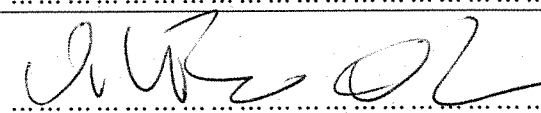
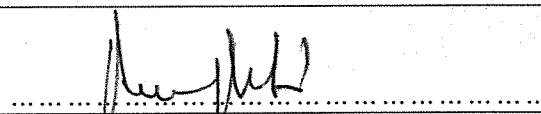
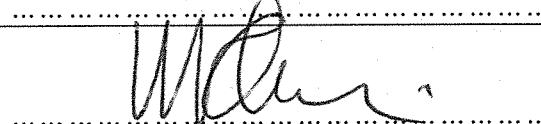
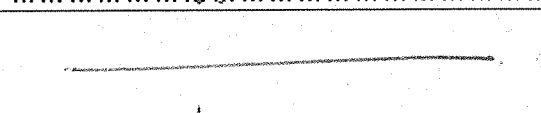
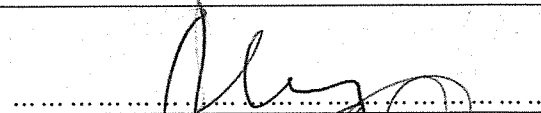
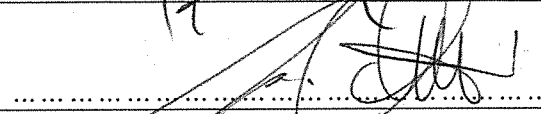
**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

valuta

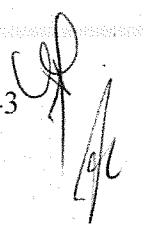
per quanto di competenza la positiva conclusione delle attività di verifica e controllo nell'ambito della procedura di Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006 del *Progetto Esecutivo Rilocalizzazione dell'autoporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo (I lotto costruttivo)*, condizionandola all'ottemperanza delle seguenti prescrizioni:



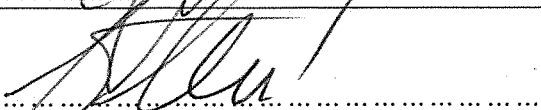
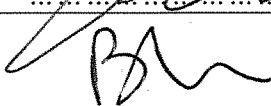

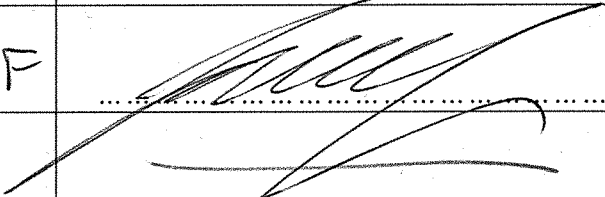
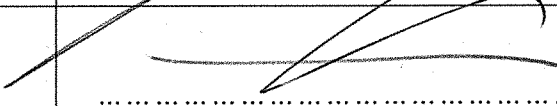

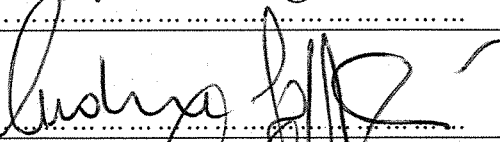
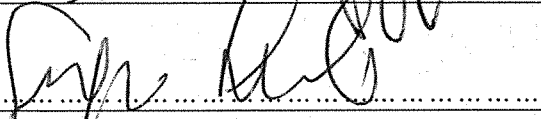
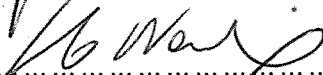
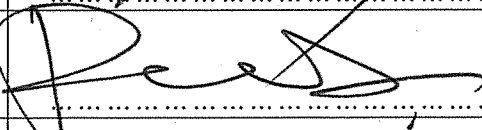

trasmettere al MATTM prima dell'inizio dei lavori:

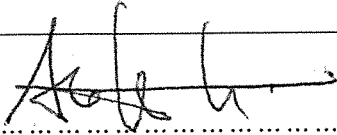
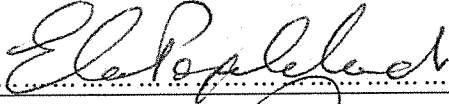
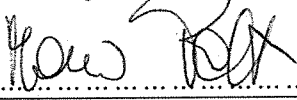
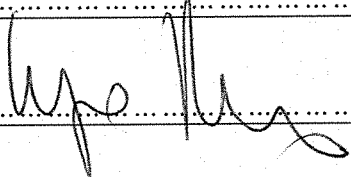

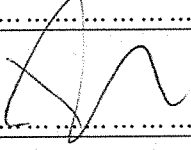
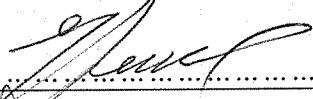
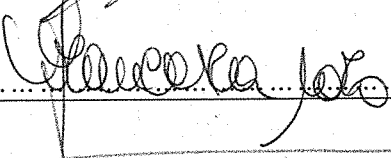

1. l'ottemperanza a tutte le prescrizioni delle Delibere CIPE n. 19/2015 e 39/2018 tenendo conto degli esiti contenuti nel presente parere;
2. l'acquisizione di tutti i pareri e della loro ottemperanza in relazione alla Verifica di Attuazione I FASE dell'Autoporto di San Didero da parte degli Enti coinvolti;
3. le risultanze del monitoraggio ambientale *ante operam* per tutte le componenti coinvolte, con particolare attenzione agli impatti cumulativi per la componente rumore;
4. i Progetti Esecutivi della risoluzione delle interferenze con tutti i sotto servizi interferiti (SMAT, ITALGAS, TERNA, ecc.);
5. l'ottemperanza alle condizioni del *Parere Art. 9 DM 150/07 sul Piano di Utilizzo delle Terre ex D.M. 161/2012* del progetto della *Rilocalizzazione dell'autoporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo (I lotto costruttivo) Progetto esecutivo Aggiornamento del Piano di Utilizzo Terre IDVIP 4465*.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	FAVOREVOLE (F)	
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)	F	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	F	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	F	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	F	
Prof. Saverio Altieri		
Prof. Vittorio Amadio	F	
Dott. Renzo Baldoni	F	
Avv. Filippo Bernocchi		ASSENTE
Ing. Stefano Bonino		ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	F	Borgia
Ing. Silvio Bosetti		ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	F	
Cons. Giuseppe Caruso		
Ing. Antonio Castelgrande	F	
Arch. Giuseppe Chiriatti	F	
Arch. Laura Cobello		ASSENTE

M S



Prof. Carlo Collivignarelli	F	
Dott. Siro Corezzi	F	
Dott. Federico Crescenzi	F	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	F	
Cons. Marco De Giorgi		ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	F	
Ing. Francesco Di Mino		ASSENTE
Ing. Graziano Falappa	F	
Arch. Antonio Gatto		
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini		ASSENTE
Prof. Antonio Grimaldi		
Ing. Despoina Karniadaki		ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	F	
Arch. Sergio Lembo	F	
Arch. Salvatore Lo Nardo	F	
Arch. Bortolo Mainardi	F	
Avv. Michele Mauceri	F	

Ing. Arturo Luca Montanelli	F	
Ing. Francesco Montemagno		ASSENTE
Ing. Santi Muscarà		ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	F	
Ing. Mauro Patti	F	
Cons. Roberto Proietti		ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	F	
Dott. Vincenzo Sacco		
Avv. Xavier Santiapichi	F	
Dott. Paolo Saraceno		ASSENTE
Dott. Franco Secchieri	F	
Arch. Francesca Soro	F	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana		
Ing. Roberto Viviani	F	