



5.2. *[Handwritten signature]*

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. 3237 del 10 Gennaio 2020

[Handwritten notes and signatures on the right margin]

Progetto:	<p><i>Parere Art. 9 DM 150/07 su PUT ex D.M. 161/2012</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><i>Aggiornamento del Piano di Utilizzo Terre</i></p> <p><i>IDVIP 4465</i></p>
Proponente:	<i>Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS</i>

[Handwritten notes and signatures at the bottom left]

[Handwritten notes and signatures at the bottom center]

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

VISTA la nota prot. DVA/1263 del 21/01/2019, acquisita al prot. CTVA/349 del 30/01/2019, 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 aggiornamento del Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo, ai sensi dell'art. 8 del DM 161/2012 del "Progetto esecutivo Rilocalizzazione dell'autoporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo (1 lotto costruttivo)" in aggiornamento al Piano di Utilizzo terre precedentemente approvato con la Delibera CIPE n.19/2015 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”*;

3

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 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 ai requisiti del decreto ministeriale 5 febbraio 1998 e s.m.i., e risulti 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.; 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 risulti 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..	SUPERATA E SOSTITUITA si rimanda alla prescrizioni 61-62-63 del parere CTVA n. 2647 del 2018
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 valanghive 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	Eeguire 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 CTVA n. 2647 del 2018
Prescrizione n. 53	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; 91. per lo smarino definito "Cl3a": • 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	SUPERATA E SOSTITUITA si rimanda alla prescrizioni 61-62-63 del parere CTVA n. 2647 del 2018

<p>(0,1%), per tutti i materiali che vengono impiegati per la realizzazione di rilevati, opere di attraversamento e ripristino ambientale;</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

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

Prescrizioni Parere 2647 CT VIA-Suolo e sottosuolo	Prescrizioni Delibera CIPE 39/2018
<p>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;</p> <p>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);</p>	<p>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>
<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 (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 "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 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>

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 aggiornamento del Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo, ai sensi dell'art. 8 del DM 161/2012 del "Progetto esecutivo Rilocalizzazione dell'autoporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo (1 lotto costruttivo)"; con medesima nota del 16/01/2019, il Proponente ha trasmesso il progetto esecutivo dell'intervento in argomento (oggetto di separato procedimento di valutazione IDVIP 4464), per l'avvio della procedura di Verifica di Attuazione fase 1, ai sensi dell'art. 185, cc. 5 e 6 del D. Lgs. 163/2006;

VISTA la nota del 5/02/2019 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;

7

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 proprio al di fuori del corridoio individuato in sede di approvazione del progetto ai fini urbanistici..";

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 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; rispetto all'acquisizione dei dati meteorologici, con particolare riferimento a quelli anemologici, evidenzia che la precisa collocazione del palo meteo dovrà essere definita a seguito di un sopralluogo congiunto con Arpa, secondo quanto previsto dal WMO (World Meteorological Organization).
- 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 Didero:

- 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 di 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 Didero 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'Allegato 1 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 *“1_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 nella tabella di verifica di ottemperanza allegata al presente parere;

VISTA la nota prot. MiBAC|DG-ABAP_SERV V|17/12/2019|0037937-P| [34.43.01/22.1.1/2019] acquisita al prot. CTVA 0004959 del 17/12/2019 con la quale il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo ha trasmesso il **Parere tecnico istruttorio** di Verifica di Attuazione, art. 185, commi 6 e 7 del DLgs. 163/2006, di esito **favorevole**, con condizioni ambientali esecutive, **all'avvio dei lavori di realizzazione delle opere previste dal progetto esecutivo per la Rilocalizzazione dell'aeroporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo (I lotto costruttivo)**, rappresentando al proponente che *“la valutazione in merito alla localizzazione definitiva delle opere previste dal presente progetto esecutivo potrà essere espressa solo a seguito dell'acquisizione degli esiti definitivi dei sondaggi archeologici approvati dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Torino con la nota prot. n. 9147 del 6/06/2018, i quali esiti potranno anche comportare varianti alle opere previste”*;

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 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/349 del 30/01/2019;

VISTO e CONSIDERATO il parere n. 3225 del 13/12/2019 con cui la Commissione ha effettuato le 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'aeroporto 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'aeroporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo (I lotto costruttivo) Progetto esecutivo Aggiornamento del Piano di Utilizzo Terre IDVIP 4465*.

VISTA la nota del Proponente prot. 282/TELT_PECO/206/TEC/19 del 17/12/2019, acquisita al prot. CTVA/4962 del 17/12/2019 recante:

- Determina n. 61 del Comune di San Didero datata 31 /12/2008 che attesta la chiusura del procedimento di bonifica;
- Parere della Provincia di Torino – Servizio Gestione rifiuti e Bonifiche prot. n.511804/LB3/GLS del 24/07/2008;

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è l'aggiornamento del Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo, ai sensi dell'art. 8 del DM 161/2012 del Progetto Esecutivo *“Rilocalizzazione dell'aeroporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo (I lotto costruttivo)”* in aggiornamento al Piano di Utilizzo terre precedentemente approvato con la Delibera CIPE n.19/2015;

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 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.**

In allegato al presente parere sono state riportate tutte le prescrizioni relative alla gestione delle terre e rocce da scavo del progetto dell'Autoporto di San Didero.

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).

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.

4.1 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.

4.2 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.

4.3 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.

4.4 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'esonazione 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 oleodinamica associato a una fresa a testa rotante con smarino del materiale scavato.
- **Scaricatore delle acque di esonazione:** 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.

4.5 Opere Impiantistiche

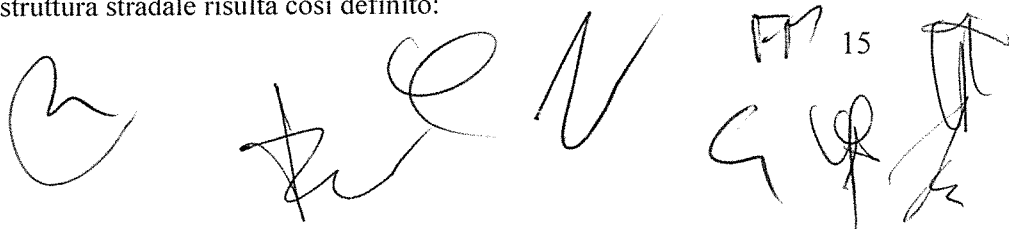
Il Progetto Esecutivo per il nuovo autoporto descrive:

- 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.

4.6 Sovrastrutture e Pavimentazioni

Il cassonetto stradale adottato per le corsie di accelerazione e decelerazione, le rampe di svincolo, il piazzale Autoporto, la rotatoria 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 rotatoria 1 sulla statale 25 e la strada di collegamento tra le due rotatorie avrà una pavimentazione di spessore 50 cm così composta:

- **TIPO B**

manto di usura	3 cm
strato di collegamento (binder)	7cm
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.

4.7 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 TERNA, 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."*

4.8 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'edificato 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.

5. PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO AI SENSI DEL D.M. 161/2012

La Documentazione di riferimento trasmessa dal Proponente è la seguente:

Handwritten signatures and initials, including "FR" and the number "17".

- “Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo” ai sensi del D.M. 161 del 10/08/2012, identificato nell’elenco degli elaborati con codice EGNRE0050C (rev. 06/11/2018)
- “Relazione generale di ottemperanza alle prescrizioni della delibera CIPE 19/2015” identificato con codice EGNRE0007C (rev. 06/11/2018);
- Planimetria “Piano delle indagini”, identificata con codice EGEPL0086B (rev. 30/04/2017);
- Planimetria “Piano delle indagini integrative”, identificata con codice EGEPL0088B (rev. 30/04/2017);
- “Cronoprogramma dei lavori”: identificato con codice EGNPG0020B;
- “Relazione sulle indagini”, identificato con codice EGERE0083B (rev. 30/04/2018);
- Dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà attestante la sussistenza dei requisiti di cui all’art. 4 comma 1, del D.M. 161/2012, nota Musinet Engineering S.p.A. del 28/11/2018;
- Dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà attestante la sussistenza dei requisiti di cui all’art. 4 comma 1, del D.M. 161/2012, nota TELT S.p.A. prot. 74/TELT_EO/59/TEC/19 del 16/01/2018.

Il progetto prevede la gestione dei materiali da scavo prodotti come sottoprodotto ai sensi dell’art. 4 del DM 161/2012. In particolare, in applicazione dell’art. 184-bis del Dlgs. 152/06, è un sottoprodotto il materiale da scavo che risponde ai seguenti requisiti:

- a) il materiale da scavo è generato durante la realizzazione di un'opera, di cui costituisce parte integrante, e il cui scopo primario non è la produzione di tale materiale;
- b) il materiale da scavo è utilizzato, in conformità al Piano di Utilizzo:
 - 1) nel corso dell'esecuzione della stessa opera, nel quale è stato generato, o di un'opera diversa, per la realizzazione di reinterri, riempimenti, rimodellazioni, rilevati, ripascimenti, interventi a mare, miglioramenti fondiari o viari oppure altre forme di ripristini e miglioramenti ambientali;
 - 2) in processi produttivi, in sostituzione di materiali di cava;
- c) il materiale da scavo è idoneo ad essere utilizzato direttamente, ossia senza alcun ulteriore trattamento diverso dalla normale pratica industriale secondo i criteri di cui all'allegato 3;
- d) il materiale da scavo, per le modalità di utilizzo specifico di cui alla precedente lettera b), soddisfa i requisiti di qualità ambientale di cui all'allegato 4.

La sussistenza dei requisiti ambientali per la qualifica di sottoprodotto di cui all'articolo 4, comma 1, del DM 161/2012 è attestata dal Proponente attraverso una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà di cui all'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, secondo quanto previsto dall’art. 5 comma 2 del citato decreto, trasmessa unitamente al PUT.

Il PUT costituisce attestazione dei requisiti da parte del Proponente ed è oggetto della presente analisi, mentre la documentazione allegata al Piano stesso, è stata consultata solo al fine di approfondire eventuali criticità rilevate.

Il documento, secondo quanto dichiarato dal proponente a pag. 3 del PUT, “è aggiornato ai sensi dell’art.8 del DM 161/2012 in esito all’ottemperanza al quadro prescrittivo di riferimento della Delibera CIPE n. 19/2015 ed al conseguente aumento del volume in banco oggetto del Piano di Utilizzo in misura superiore al 20% specificando altresì le modalità di gestione dei materiali non qualificabili come sottoprodotto e quindi da gestire come rifiuto”.

In particolare il PUT relaziona circa i materiali di scavo relativi ai lavori di realizzazione di due edifici principali destinati a posto di controllo centralizzato (PCC) ed area di servizio e la realizzazione di aree di sosta per i mezzi pesanti (ATC), oltre a una serie di interventi di adeguamento dell’attuale tracciato autostradale con la realizzazione di rampe di ingresso e di uscita in viadotto per il traffico da e verso Torino e da e verso Bardonecchia e la realizzazione di una nuova rotatoria sulla SS25 per il collegamento con la viabilità ordinaria. Nell’area sono inoltre presenti alcuni edifici in stato d’abbandono che dovranno essere demoliti.

La progettazione esecutiva è stata sviluppata in coerenza con quanto autorizzato dal Progetto Definitivo, adeguando le scelte progettuali alle prescrizioni riportate nella Delibera CIPE 19/2015 e agli affinamenti derivanti dal livello esecutivo della progettazione.

All’interno del PUT il Proponente, definisce l’inquadramento geologico, geomorfologico e idrogeologico dell’area di intervento quale sito di produzione dei materiali di scavo.

5.1 Inquadramento territoriale del sito di produzione dei materiali di scavo

Il Proponente afferma che: "Il sito di produzione dei materiali di scavo si trova all'interno del territorio dei Comuni di San Didero e Bruzolo in provincia di Torino, circa 35 km a Ovest del capoluogo piemontese e più precisamente fa parte della bassa Valle di Susa. Esso rientra nella Sezione 154070 della Carta Tecnica Regionale (CTR).

Attualmente l'area è accessibile dalla S.S. 25 "del Moncenisio" attraverso un piazzale compreso tra la statale stessa ed il canale di restituzione NIE, quindi un ponte carrabile di m.8.00 oltrepassa il canale industriale e consente l'accesso all'area a piano campagna. Gli edifici esistenti, di cui si è detto, per le finalità del presente progetto sono comunque destinati alla demolizione.

Il dettaglio il sito individuato per la rilocalizzazione dell'autoporto risulta adiacente alla carreggiata autostradale (pk 24+800 circa) in direzione Nord, in prossimità di un canale idraulico (canale N.I.E.) occupando un'area abbandonata sulla quale insistono dei fabbricati privati in avanzato stato di degrado e fatiscenza, tra l'altro parzialmente completati se non nella sola struttura portante.

Dal punto di vista topografico l'area in questione è pianeggiante ed è separata dall'alveo della Dora Riparia dal rilevato autostradale che, grazie ad una serie di attraversamenti idraulici, è reso permeabile alle piene di esondazione dello stesso corso d'acqua.

Il sito di produzione rientra nella carta di destinazione urbanistica del Comune di San Didero in "area per attività terziarie" e "area per servizi e impianti".

5.2 Inquadramento geologico generale del sito di produzione

Il Proponente afferma che: "L'assetto geologico l.s. di riferimento descritto nel presente studio si basa principalmente sui dati geologici, geomorfologici ed idrogeologici acquisiti mediante indagini puntuali e rilevamenti sul terreno, nonché su dati preesistenti provenienti da studi non finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura in oggetto.

In sintesi, i dati considerati provengono dalle seguenti fonti:

- Carta Geologica d'Italia scala 1:100000, Foglio 55 Susa & Note illustrative;
- Carta Geologica d'Italia alla scala 1:50000, Foglio 154 Susa & Note illustrative;
- Foto aeree volo Regione Piemonte alluvione 2000, in scala 1:14.000, a colori (F154);
- Geoportale ARPA Piemonte (Banca dati Geotecnica);
- Elaborati del Piano Regolatore generale comunale vigente del comune di San Didero;
- Elaborati del Piano Regolatore generale comunale vigente del comune di Bruzolo;
- Elaborati del Piano Regolatore generale comunale vigente del comune di Borgone;
- Risultati della campagna indagini 2013 per il Progetto Definitivo;

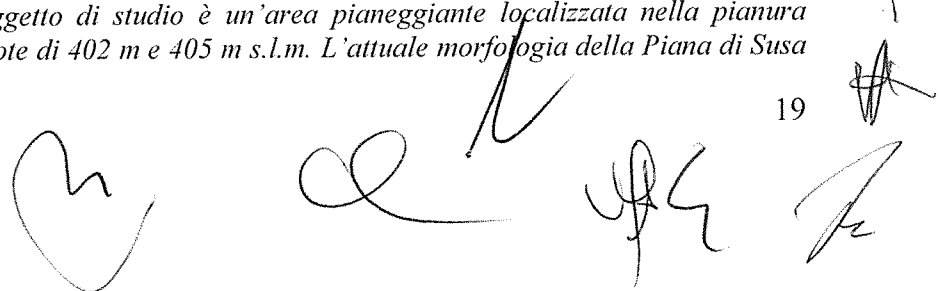
L'area di progetto fa parte della bassa Valle di Susa ed è impostata sui depositi alluvionali quaternari della Dora Riparia che scorre nelle sue immediate vicinanze. Si tratta di sedimenti prevalentemente medio-grossolani costituiti da ghiaie e ghiaie ciottolose in matrice sabbiosa o sabbioso-limosa, passanti localmente a sabbie limose con ghiaia e locali ciottoli.

Il basamento roccioso, che non verrà interessato dalle opere in progetto, è costituito dai litotipi appartenenti all'Unità tettonometamorfica del Dora-Maira; tale unità è costituita da una serie di copertura di età mesozoica rappresentate in tale settore della valle dai calcemicascisti affioranti nei pressi dell'abitato di San Giorio e dalle metadolomie affioranti in corrispondenza dell'abitato di Chianocco. Il basamento pretriassico invece è costituito da una sequenza di orto derivati, qui rappresentati dagli gneiss fengitici tipo "Luserna" e dal metagranito di Borgone, e da una serie di paraderivati costituiti dai micascisti a granato e cloritoide del Complesso Polimetamorfico.

Le principali formazioni affioranti nell'area di progetto, ovvero i depositi quaternari, sono descritte più approfonditamente nel seguito."

5.3 Geomorfologia

Il Proponente afferma che: "L'area oggetto di studio è un'area pianeggiante localizzata nella pianura alluvionale della Dora Riparia tra le quote di 402 m e 405 m s.l.m. L'attuale morfologia della Piana di Susa



è il risultato di un complesso modellamento operato da diversi agenti morfogenetici che si sono susseguiti a partire dal Pliocene. Si riconoscono forme e depositi associate al modellamento glaciale i cui relitti sono conservati prevalentemente al fronte ed ai lati dell'originaria massa glaciale e la cui distribuzione consente di ricostruire le fasi principali di espansione e di ritiro del ghiacciaio vallivo. Dopo l'ultimo ritiro la morfologia glaciale è stata rimodellata ad opera dei processi di dinamica fluviale della Dora Riparia, di dinamica torrentizia dei bacini laterali e dei processi gravitativi di versante.

L'area di progetto è una superficie pianeggiante di circa 74500 m² ubicata in prossimità della zona industriale siderurgica di Bruzolo; la maggior parte dell'area di progetto è ubicata nel comune di San Didero, ma i lavori sulla viabilità autostradale e locale interesseranno anche i comuni limitrofi di Bruzolo e Borgone di Susa. Sulla base della documentazione del PRGC del comune di San Didero la destinazione d'uso è quella di "Area di nuovo impianto per la piccola industria - Attività terziarie". L'area è caratterizzata dalla presenza pressoché ubiquitaria in superficie di depositi ghiaiosi di riporto. Il sito è limitato a Sud dal rilevato della A32, a Ovest dalle aree di cava attive ubicate nel comune di Bruzolo, a Nord e ad Est dal canale artificiale NIE. Tale area attualmente è inutilizzata e sono presenti alcuni fabbricati da demolire."

5.4 Rischio idraulico

Il Proponente afferma che: "L'individuazione delle aree a rischio idraulico operata nel PAI, si basa sulla stima della portata di piena prevedibile in un determinato tratto di corso d'acqua. I valori delle portate di piena, caratterizzate da un tempo di ritorno, sono di norma dedotte sulla base di valutazioni idrologiche qualitative ed elaborazioni statistiche di dati idrometrici storici. La perimetrazione delle aree a rischio è il prodotto della sovrapposizione di carte delle aree inondabili, distinte in base ai tempi di ritorno degli eventi di piena all'origine del fenomeno, e di corografie delle aree abitate, delle attività antropiche e del patrimonio ambientale.

Attraverso questo procedimento sono quindi individuate diverse classi di rischio e zone di attenzione per le quali sono necessarie misure di prevenzione o interventi di mitigazione del rischio stesso.

Area ubicata nel territorio di San Didero: nella cartografia del PAI riportata di seguito si osserva che le nuove rampe di svincolo previste sulla A32 per permettere l'accesso all'area nelle direzioni da e verso Torino e da e verso Bardonecchia interferiscono con le fasce fluviali A e B e che una significativa parte della superficie destinata alla sosta dei mezzi pesanti ricade in fascia B (circa 35000 m²). Una piccola porzione dell'area di progetto è stata inoltre perimetrata come Area di esondazione a pericolosità molto elevata (Ee)."

5.5 Descrizione dello stato dei luoghi

Il Proponente afferma che: "In data 5 maggio 2017 è stato svolto un sopralluogo finalizzato all'identificazione della presenza di rifiuti. Il sito appare significativamente vegetato da vegetazione pioniera ma con una copertura ancora moderata, probabilmente anche grazie al terreno povero composto prevalentemente da depositi alluvionali (ghiaie, sabbie e ciottoli).

All'interno dell'area si trovano 3 edifici abbandonati e in pessimo stato che appaiono non completati. Gli edifici presentano un piano fuori terra e un piano interrato e, dall'esterno, appaiono pressoché vuoti.

Attorno all'area occupata dai 3 edifici si sviluppa un sentiero che ne fa il giro completo. Percorrendo il suddetto sentiero e attraversando il sito è stato possibile identificare numerosi scarichi non autorizzati di rifiuti, sparsi lungo il percorso del sentiero e nei pressi degli edifici.

In particolare:

- Ad est dell'edificio 3 su di una superficie di circa 200 mq vi sono sparsi numerosi spezzoni di guaina bituminosa (circa 3-5 mq).
- Sempre ad est dell'edificio 3 e proseguendo sul sentiero vi sono una collinetta (circa 50 mc) e un terrapieno (circa 160 mc) (entrambi vegetati) apparentemente composti da sabbie/ghiaie/ciottoli.
- Nella porzione est del sito, all'incrocio tra il sentiero sud e quello nord su di una superficie di circa 400 mq si notano in superficie la presenza di rifiuti misti (materiale elettrico, piastrelle, calce, tappi e vetri ecc...). La quantità appare minima a meno che si estenda in profondità.
- Proseguendo sul sentiero a nord degli edifici si incontrano altri depositi superficiali di rifiuti misti (vetri ecc., circa 50 mq).

- Sempre lungo il sentiero nord in una zona più fittamente vegetata si nota un deposito di macerie miste (laterizi, cls...) che costeggia il sentiero per 40-50 m per una larghezza probabile di 1-2 m.
- A nord degli edifici, sul lato nord del sentiero si notano alcuni piccoli cumuli di macerie e materiali da costruzione (2-3mc).
- Nell'area vegetata tra gli edifici 1 e 2 a sud del sentiero si notano numerose aree e cumuletti di materiali vari tra materiali da costruzione e rifiuti quali laterizi, coppi, legno bruciato, imbottiture, guaine bituminose e materiale plastico, oltre ad un piccolo rudere.
- A nord dell'edificio 1 si nota ancora un piccolo cumulo da 4-5 mc di macerie e materiali da costruzione misti, con presenza di laterizi, piastrelle, cls, sanitari, pannelli di controsoffittatura, tegole, legno, metallo ecc... Più oltre si notano ancora del materiale idraulico e alcuni sacchi di plastica.

Prima dell'avvio delle attività di scavo si procederà alla rimozione dei rifiuti presenti sull'area, previa attività di caratterizzazione e classificazione degli stessi, anche in accordo con le prescrizioni ARPA di cui al documento prot. 7338/22.04 del 30 gennaio 2017."

5.6 Definizione dei volumi di scavo previsti da progetto esecutivo

Il Proponente afferma che: "Nella tabella seguente sono riportati i volumi di materiale da scavo previsti durante le attività di escavazione nel sito di produzione.

Le differenze previste rispetto al Progetto Definitivo derivano dalla necessità di realizzare nuove piste di cantiere al fine di garantirne la sicurezza durante i lavori.

Descrizione	Quantità (mc)
Totale scavi in cantiere	124.799,24
Totale riporti in cantiere	165.959,05
Totale materiale in discarica o da riutilizzare come sottoprodotto all'esterno	82.828,74
Totale materiale da cava	123.988,55
Totale materiale riutilizzato in sito	41.970,50

Volumi di scavo

Circa **41.970,50 mc** verranno riutilizzati in sito e **82.828,74 mc** verranno conferiti in discarica o gestiti come sottoprodotto in altri siti di utilizzo. Il conferimento in discarica è citato in questa sede solo come opzione nel caso in cui i materiali, o parte di essi, a seguito della caratterizzazione in corso d'opera, non dovessero avere i requisiti per un riutilizzo come sottoprodotto.

Relativamente alla natura del materiale oggetto di scavo, si rappresenta che questo risulta essere composto dalla seguente tipologia litologica, data dalle seguenti unità:

- unità geotecnica UG1 (da m 0,0 a m 3,0 da p.c.): comprende l'orizzonte di potenza variabile di terreno di riporto di tipo prevalentemente ghiaioso-ciottoloso con subordinata sabbia limosa.

La seguente unità sarà interessata solo marginalmente, senza peraltro mostrare differenze sostanziali rispetto l'Unità UG1.

- unità geotecnica UG2 (da m 3,0 a m 15,0 da p.c.): 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.

Relativamente agli aspetti ambientali locali, si evidenzia che la zona di produzione coincide in parte con un'area che in passato è stata oggetto di un intervento di bonifica a seguito di contaminazione del suolo e sottosuolo del sito accertata dalla Guardia di Finanza e dall'ARPA in relazione alla presenza di fusti interrati contenenti oli e solventi. Infatti nell'area identificata al Foglio 8 mappali 16 e seguenti del Comune di San Didero sono stati effettuati interventi di messa in sicurezza di emergenza a cura della Procura della Repubblica mediante asportazione dei rifiuti interrati. Successivamente (nel periodo Aprile - Luglio 2006)

sono state eseguite una serie di indagini ambientali in attuazione del piano di caratterizzazione approvato dal Comune di San Didero. Tali attività hanno sinteticamente rivelato quanto segue:

- *indagine elettromagnetica: completa assenza di strutture metalliche sepolte;*
- *esecuzione di n. 20 pozzetti esplorativi superficiali: le analisi eseguite su campioni di terreno non hanno evidenziato superamenti dei limiti normativi applicabili in funzione della destinazione d'uso dell'area;*
- *esecuzione di 18 sondaggi a carotaggio continuo a profondità variabili (5-10-15 m): le analisi eseguite hanno fornito valori di concentrazione inferiori ai limiti normativi applicabili in funzione della destinazione d'uso dell'area."*

5.7 Confronto con il Progetto Definitivo

Il Proponente dichiara 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) 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.

Nel Progetto Definitivo le attività di escavazione nel sito di produzione risultavano essere pari a 68.444,58 mc, di questi 24.544,94 mc venivano riutilizzati in sito e 43.899,64 mc costituivano l'esubero di progetto.

Le maggiori volumetrie di scavo identificate in sede di PE sono così ripartite:

- 20.000 mc viabilità legate alle esigenze della Security;
- 6.500 mc canale di scarico (spingitubo, camere di spinta, manufatto sbocco);
- 10.000 mc variazione stradale per modifica impalcato (piazzola + livelletta rampe);
- 1.500 mc scavo vasca antincendio;
- 1.500 mc pista accesso area trattamento rifiuti;
- 10.000 mc scavi propedeutici alla demolizione dei fabbricati esistenti;
- 8.000 mc aggiornamento rilievo di dettaglio dell'intera area.

Le maggiori volumetrie prodotte nel PE (superiori del 20% rispetto a quanto previsto nel PD) sono legate ai differenti e ulteriori input progettuali legati soprattutto alle esigenze della Security.

5.8 Descrizione delle indagini ambientali condotte in fase di progettazione definitiva

17

Il Proponente afferma che: "Al fine di verificare la qualità ambientale dei terreni oggetto di scavo, a supporto dell'indagine in fase di progettazione definitiva, sono state eseguite una serie di analisi chimiche su campioni di terreno prelevati nel sito di produzione.

Le indagini, in ottemperanza delle indicazioni riportate nell'Allegato 2 del D.M. n. 161/2012, all'interno del sito in esame sono state eseguite n. 4 stazioni di campionamento, la cui ubicazione viene riportata nell'estratto cartografico seguente. I campioni 22438/1, 22438/3 e 22438/4, sono stati prelevati all'interno di pozzetti esplorativi, mentre il campione 22438/2 all'interno di un foro di sondaggio geognostico eseguito a rotazione ed a carotaggio continuo.

Valutata la natura degli scavi in progetto, che si spingeranno a limitata profondità dall'attuale p.c., in corrispondenza di ogni stazione è stato prelevato n. 1 campione di terreno superficiale, ad una profondità variabile da pochi da 0,0 m a 1,5 m circa.

CODICE CAMPIONE	CODICE POZZETTO/SONDAGGIO	PROFONDITA' DI PRELIEVO (m da p.c.)
22438/1	Pe04	0,5 - 1,5
22438/2	Sc04	0,5 - 1,5
22438/3	Pe05	0,0 - 1,0
22438/4	Pe01	0,0 - 1,0

In 4 campioni di terreno sono stati sottoposti ad analisi chimiche di laboratorio, volte a verificare il contenuto di questi in determinate sostanze contaminanti: si riporta, nella tabella successiva, il set di analiti utilizzato nelle determinazioni eseguite.

PARAMETRO	VALORE LIMITE DI CONCENTRAZIONE AREE AD USO RESIDENZIALE (Tabella 1A Allegato 5 D.lgs. 152/2006)	VALORE LIMITE DI CONCENTRAZIONE AREE AD USO INDUSTRIALE (Tabella 1B Allegato 5 D.lgs. 152/2006)
Amianto totale	1000 mg/kg	1000 mg/kg
Arsenico	20 mg/kg	50 mg/kg
Cadmio	2 mg/kg	15 mg/kg
Cobalto	20 mg/kg	250 mg/kg
Cromo totale	150 mg/kg	800 mg/kg
Cromo esavalente	2 mg/kg	15 mg/kg
Mercurio	1 mg/kg	5 mg/kg
Nichel	120 mg/kg	500 mg/kg
Piombo	100 mg/kg	1.000 mg/kg
Rame totale	120 mg/kg	600 mg/kg
Zinco	150 mg/kg	1.500 mg/kg
Idrocarburi pesanti C > 12	50 mg/kg	750 mg/kg

Si riportano, di seguito, i risultati ottenuti dalle n. 4 analisi eseguite per ciascun campione.

Handwritten signatures and initials are present on the right side of the page, including a large signature at the top right, several smaller ones in the middle, and a cluster of initials at the bottom right.

PARAMETRO	CAMPIONE 22438/1	CAMPIONE 22438/2	CAMPIONE 22438/3	CAMPIONE 22438/4
Amianto totale	inf. 100	inf. 100	inf. 100	inf. 100
Arsenico	2,7	3,1	2,9	0,5
Cadmio	0,13	0,22	0,14	0,07
Cobalto	19,7	18,7	19,0	9,2
Cromo totale	68,2	114	132	26,6
Cromo esavalente	Inf. 0,5	Inf. 0,5	Inf. 0,5	Inf. 0,5
Mercurio	0,16	0,17	0,07	0,07
Nichel	72,2	86,9	47,9	21,2
Piombo	7,6	12,9	91,4	6,4
Rame totale	15,7	25,0	24,5	9,9
Zinco	5,8	26,1	65,8	8,5
Idrocarburi pesanti C > 12	5,3	7,0	Inf. 1	5,6

Alla luce delle risultanze delle n. 4 analisi eseguite, delle quali si riportano in allegato i relativi rapporti di prova, e delle risultanze delle indagini svolte nel 2006 in attuazione del piano di caratterizzazione approvato dal Comune di San Didero è possibile affermare che i terreni oggetto di scavo non presentano mediamente superamenti delle concentrazioni limite relative alle tabelle 1A dell'Allegato 5 del D.lgs. n. 152/2006, risultando pertanto utilizzabili come "terre e rocce da scavo", senza ulteriori operazioni di pretrattamento."

5.9 Descrizione delle indagini ambientali in fase di progettazione esecutiva

Il Proponente afferma che: "Le indagini di cui al piano elaborato in fase di progetto esecutivo consentono l'affinamento di quanto già assunto in fase di progetto definitivo. L'ubicazione delle indagini è stata preliminarmente pianificata in relazione alle caratteristiche del progetto e realizzate compatibilmente rispetto alla fattibilità tecnico operativa di accesso alle aree.

La campagna di sondaggi integra i dati esistenti di progetto definitivo mediante n.12 sondaggi eseguiti con scavo meccanico fino alla profondità di 3 m dal p.c.. (si veda allegato "Stratigrafie Progetto Esecutivo") L'esatta ubicazione delle indagini è rappresentata nella "Planimetria progetto esecutivo - localizzazione sondaggi" allegata di cui si riporta uno stralcio nella immagine seguente.

I risultati delle analisi di laboratorio condotte sui campioni di terreno prelevati nel corso delle indagini eseguite in fase di progettazione esecutiva sono riportati nell'elaborato Allegato "Planimetria dei risultati delle analisi condotte sui terreni (progetto esecutivo)", analisi relativa ai campioni analizzati sul tal quale.

In generale, risultati della caratterizzazione analitica eseguita in fase di progettazione esecutiva rispetto alla totalità dei campioni hanno mostrato quanto segue:

- tutti i campioni rispettano le Concentrazioni di Soglia di Contaminazione espresse nella col. A Tabella 1 All. 5 parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. "Siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale" tranne
 - Rapporto di Prova 138303/18 – punto S10bPE CA – profondità da 0.30 a 1 m in cui superano i limiti sopra ricordati i parametri Zinco (valore 160 mg/kg s.s. contro un limite di 150 mg/kg s.s.) e Diossine e Furani (valore 13 ng/kg s.s. espressi in FTE contro un limite di 10 ng/kg s.s. espressi in FTE);
 - Rapporto di Prova 138309/18 138309/18 – punto S13PE CA – profondità da 0.30 a 1 m in cui supera i limiti sopra ricordati il parametro Nichel (valore 160 mg/kg s.s. contro un limite di 120 mg/kg s.s.);
- tutti i campioni rispettano le Concentrazioni di Soglia di Contaminazione espresse nella col. B Tabella 1 All. 5 parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. "Siti ad uso commerciale o industriale"

Come evidenziato la quota maggioritaria di materiale di scavo risulta conforme alle CSC di cui alla Col. A (siti a destinazione d'uso verde pubblico/residenziale). Secondariamente i materiali di scavo risultano conformi alle CSC di cui alla Col. A, a meno di parametri quali il Ni, Zn, Diossine e Furani."

5.10 Protocollo di caratterizzazione materiali di scavo in corso d'opera

Il Proponente afferma che, con riferimento alla fase di scavo, le attività di campionamento dei materiali scavati durante l'esecuzione dell'opera saranno condotte su cumuli all'interno di opportune aree di caratterizzazione (piazzole di caratterizzazione).

Le piazzole di caratterizzazione avranno superficie idonea ad ospitare cumuli da 3000 mc e saranno impermeabilizzate al fine di evitare che i materiali non ancora caratterizzati entrino in contatto con la matrice suolo. Compatibilmente con le specifiche esigenze operative e logistiche della cantierizzazione, le aree di caratterizzazione saranno ubicate in prossimità delle aree di scavo e saranno opportunamente distinte e identificate con adeguata segnaletica.

Il Proponente afferma che: "Il campionamento sui cumuli sarà effettuato in modo da ottenere un campione rappresentativo secondo la norma Uni 10802. Ogni singolo cumulo sarà caratterizzato in modo da prelevare almeno 8 campioni elementari, di cui 4 in profondità e 4 in superficie, al fine di ottenere un campione composito che, per quartatura, darà il campione finale da sottoporre ad analisi chimica.

I campioni da portare in laboratorio saranno privi della frazione maggiore di 2 cm (da scartare in campo) e le determinazioni analitiche in laboratorio saranno condotte sull'aliquota di granulometria inferiore a 2 mm. La concentrazione del campione sarà determinata riferendosi alla totalità dei materiali secchi, comprensiva anche dello scheletro campionato (frazione compresa tra 2 cm e 2 mm). La procedura di cui sopra non si applicherà alle aliquote di campione destinate alla determinazione del parametro amianto (per le quali si prevede il prelievo tal quale senza setacciatura).

I campioni di terreno selezionati saranno introdotti in contenitori in vetro, adeguati alla conservazione del campione, contrassegnati esternamente con un codice identificativo del punto, della profondità e della data di prelievo. Tutti i contenitori, opportunamente sigillati ed etichettati, saranno riposti in frigoriferi portatili e mantenuti ad una temperatura di 4°C fino al recapito in laboratorio. I campioni sono stati recapitati al laboratorio entro 48 ore dal campionamento. I campioni inviati al laboratorio di analisi saranno accompagnati da una catena di custodia riportante tutti i dati identificativi dei campioni e le indicazioni dei parametri analitici da ricercare.

Le analisi saranno svolte da un laboratorio accreditato da ACCREDIA per tutti i parametri oggetto di analisi. Sulla base delle prescrizioni fornite dal DM 161/12 Allegato 4 ("Procedure di caratterizzazione chimico-fisiche e accertamento delle qualità ambientali") nonché dell'uso del suolo delle aree interessate dall'opera i campioni prelevati saranno sottoposti a caratterizzazione ambientale secondo il seguente protocollo analitico (anche in ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 19/2015 del 20/02/2015):

- pH, scheletro
- metalli (As, Cd, Co, Cr totale, Cr VI, Cu, Hg, Ni, Pb, Zn)
- Idrocarburi pesanti con C>12
- BTEX
- IPA
- PCB
- PCDD e PCDF
- Amianto totale."

5.11 Modalità di escavazione/trasporto dei materiali di scavo ed identificazione dei siti di destinazione

Il Proponente afferma che: Le attività di escavazione del materiale di scavo verranno effettuate con i normali mezzi di cantiere (escavatori meccanici dotati di pala e/o benna rovescia) e quindi senza impiego di sostanze che possano contaminare il materiale di scavo.

Valutata la natura del materiale di scavo prodotto nel cantiere in oggetto (sito di produzione), si evidenzia che la quota maggioritaria risulterebbe essere compatibile (sulla base dei dati ad oggi disponibili) con l'utilizzo previsto in qualsiasi sito di destinazione, non essendo stati riscontrati superamenti delle CSC della Tab. 1A dell'Allegato 5, Parte Quarta, Titolo V del D.lgs. n. 152/2006.

E' possibile quindi affermare che i materiali di scavo provenienti dal sito di produzione in oggetto potranno essere:

- riutilizzati direttamente nel sito di produzione;

- essere utilizzati come sottoprodotto presso siti esterni (fatta salva la verifica dei valori di fondo naturale dei siti di destinazione in rapporto ai valori di fondo naturale del sito di produzione)
- essere destinati come rifiuto ad impianti esterni di recupero o smaltimento autorizzati in casi di indisponibilità di siti idonei all'utilizzo come sottoprodotto.

Le operazioni di scavo e sbancamento previste da progetto comporteranno la produzione di 124.799,24 m³ di materiale. Di questi 41.970,50 m³ verranno riutilizzati in sito e s.m.i. e 82.828,74 m³ verranno conferiti ai siti di utilizzo (gestione come sottoprodotto ai sensi del DM 161/2012) o ad impianti di recupero/smaltimento (gestione come rifiuto ai sensi della Parte Quarta del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.).

Ad oggi sono state ottenute disponibilità al ritiro come sottoprodotto di materiali di scavo sino a una volumetria complessiva di 160.000 m³ (pari al doppio della produzione prevista) da parte dei seguenti impianti di lavorazione inerti (in allegato le dichiarazioni):

- Eslo Silos – Impianto di Bruzolo (in prossimità cantiere) – 60.000 m³
- Cave di Caprie – Impianto di Caprie (distante 17 km) – 40.000 m³
- Cave Druento – Impianto di Druento (distante 43 km) – 60.000 m³

In ogni caso si evidenzia di seguito un elenco di possibili ulteriori destinazioni ricavate dal sito della Regione Piemonte http://www.regione.piemonte.it/industria/cave/cave_op.htm. (aggiornato al 31 dicembre 2016).”

5.12 Durata del Piano di Utilizzo

Il Proponente afferma che: “Il presente Piano di Utilizzo avrà durata complessiva pari a 755 giorni complessivi a decorrere dall'avvio dei lavori e conseguenti all'approvazione dello stesso da parte dell'Autorità competente.

Nel caso in cui sopraggiungessero modifiche sostanziali quali quelle riportate nell'art. 8 del DM 161/2012, sarà cura dell'impresa appaltatrice di aggiornare il Piano di Utilizzo secondo la procedura prevista all'art. 5 del DM sopra citato.”

6. MISURE DI GESTIONE E MITIGAZIONE AMBIENTALE

Il Proponente nell'alaborato Piano di Gestione Ambientale dei cantieri (I_02C_C16167_MAA0_OG_E_AM_RE_0021_B) afferma che: “Con riferimento alle pressioni ambientali generate dalle opere in progetto, di seguito, componente per componente si elencano le misure tecnico-operative che l'appaltatore dovrà adottare per mitigare gli impatti.

Atmosfera

Al fine di limitare gli impatti devono essere previste le seguenti misure di mitigazione, con particolare riguardo alla riduzione del fenomeno di sollevamento di polveri.

Saranno adottate delle tecniche di efficacia dimostrata, affiancate da alcuni semplici accorgimenti e comportamenti attenti. Esse sono sintetizzabili come segue:

- localizzazione delle aree di deposito in zone non esposte a fenomeni di turbolenza;
- copertura dei depositi di materiale e dei carichi di inerti durante il trasporto;
- bagnatura del materiale sciolto stoccato;
- movimentazione da scarse altezze di getto e con basse velocità di uscita;
- bassa velocità di circolazione dei mezzi;
- realizzazione dell'eventuale pavimentazione all'interno dei cantieri, già tra le prime fasi operative;
- bagnatura della viabilità di cantiere;
- predisposizione di barriere mobili in corrispondenza dei recettori residenziali localizzati lungo le viabilità di accesso al cantiere;
- realizzazione di vasche o cunette per la pulizia delle ruote;
- utilizzo di mezzi e macchinari con caratteristiche rispondenti alle prescrizioni normative in fatto di emissioni (piano di manutenzione periodica dei mezzi), individuando quelli caratterizzati dalle migliori tecnologie disponibili.

N

Inoltre, in caso di trovanti e blocchi di meta-ofioliti 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.

Rumore

Anzitutto per la componente rumore si dovranno razionalizzare le fasi di cantiere secondo quanto disciplinato dallo Studio di impatto acustico della fase di cantiere. In particolare durante la fase di demolizione di edifici sarà necessario che la contestuale formazione di rilevato avvenga sulle porzioni di area più prossime all'autostrada per evitare eccessivi impatti sui ricettori presenti lungo la SS 25.

Oltre a quanto sopra, per tutta la durata del cantiere, verranno posti in essere gli accorgimenti indicati nel seguito in forma di check-list, per il contenimento delle emissioni di rumore.

Scelta delle macchine, delle attrezzature e miglioramenti prestazioni:

- selezione di macchine ed 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.

Ambiente idrico

Le misure di salvaguardia nella fase di cantiere sono costituite da:

1. Presenza di WC chimici che saranno periodicamente svuotati da ditta autorizzata;
2. Per minimizzare i rischi legati a eventuali perdite da macchinari di cantiere, che potrebbero determinare un inquinamento del suolo e la successiva infiltrazione all'interno delle acque superficiali e nella falda, sono previsti i seguenti accorgimenti in corrispondenza delle aree di cantiere:

- impermeabilizzazione delle aree coinvolte, per quanto tecnicamente possibile, al fine di scongiurare possibili infiltrazioni nel terreno e quindi in falda e nella rete idrica superficiale di fluidi inquinanti;
- creazione di un adeguato sistema di regimazione e gestione delle acque superficiali, con raccolta, e sedimentazione nella vasca di decantazione prima della reimmissione nel reticolo idrografico locale;

- programma di manutenzione delle macchine di cantiere che escluda l'assenza di perdite di oli o combustibili.;
- operazioni di manutenzione e rifornimento dei mezzi da effettuarsi unicamente in spazi pavimentati appositamente allestiti e non direttamente nelle aree operative del cantiere.

3. La viabilità di cantiere è progettata garantendo una razionale gestione del deflusso delle acque.

Suolo e sottosuolo

Al fine di mitigare gli impatti a carico del suolo e con l'intento di preservare la risorsa sono previste le seguenti azioni:

- operazioni di scotico preliminare all'occupazione delle aree e alle attività di scavo. Tale operazione sarà effettuata nelle aree con presenza di terreno vegetale. Il materiale di risulta dello scotico verrà conservato, evitando di mescolarlo con quello dello scavo, e riutilizzato, al termine dei lavori, per gli interventi di ripristino;
- protezione ai bordi della pista: è possibile ricorrere alla realizzazione di opere temporanee di difesa ai bordi delle piste di cantiere, da realizzare prima delle operazioni di apertura di queste per limitare la fuoriuscita di materiali;
- limitazione degli spostamenti di sostanze inquinanti (carburante e oli per i mezzi di cantiere, ecc.)
- verifica dello stato dei mezzi d'opera che accedono al cantiere.

Ambiente naturale

Per quanto attiene l'ambiente naturale, con particolare riferimento alla fauna, dato che le maggiori fonti di pressione sono legate alle emissioni acustiche, si rimanda alla check list degli interventi proposti per il contenimento del rumore.

Amianto

La Delibera CIPE 19/2015 alle prescrizioni 130 e 131, riporta:

- Prescrizione 130: In caso di rinvenimento di trovanti e blocchi di meta-ofioliti 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 131: Nel caso di movimentazione di trovanti e blocchi di metaofioliti 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.

Nei capitoli che seguono, si riportano le modalità previste, nell'ambito del Piano di Utilizzo e del Piano di Sicurezza e coordinamento, per la gestione in caso di ritrovamento di terre o materiali contenenti amianto.

7. 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 stessa che costituisce parte integrante della delibera stessa.

Dalla Delibera CIPE 39/2018 si evincono le condizioni poste per l'approvazione del Progetto Definitivo della variante ex prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015, approvato con prescrizioni, riportate nell'Allegato 1 della stessa che costituisce parte integrante della delibera stessa.

Nel seguito si riporta, in forma tabellare, la risposta fornita dal Proponente alle prescrizioni applicabili al Progetto di Rilocalizzazione dell'autoporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo (I lotto costruttivo) e la valutazione delle stesse da parte della CTVIA e della Regione Piemonte relativamente all'ottemperanza delle due delibere sopra richiamate.

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

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

con riferimento alle Prescrizioni "ottemperate condizionato alle prescrizioni del presente parere" , queste risultano essere indicate ai seguenti punti:

Prescrizioni - (P) n.

4; 5; 11; 37; 92;

b) Esito "NON OTTEMPERATO"

con riferimento alle Prescrizioni "NON OTTEMPERATO" queste risultano essere indicate:

Prescrizioni - (P) n.

6; 88; 89;

c) Esito "RECEPITO Da verificare nelle successive fasi di Verifica di Attuazione"

con riferimento alle Prescrizioni "recepito da verificare durante le successive fasi" , queste risultano essere indicate ai seguenti punti:

Prescrizioni - (P) n.

7; 8; 10; 12; 20; 90; 91; 93; 130; 131;

d) Esito "SUPERATA"

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

Prescrizioni - (P) n.

9; 23; 24; 25;

e) Esito "SUPERATA E SOSTITUITA"

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

Prescrizioni - (P) n.

17; 18; 19; 21; 22; 26;

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

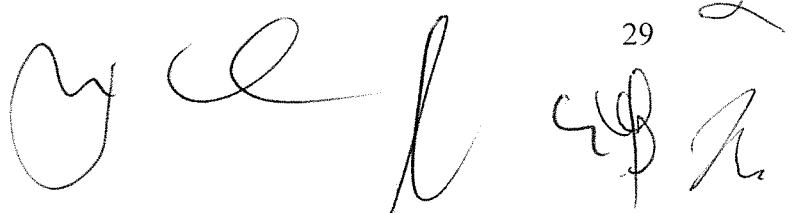
a) Esito " APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione "

con riferimento alle Prescrizioni " APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione" , queste risultano essere indicate:

Prescrizioni - (P) n.

22; 23; 24;

FR



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) – PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE

Prescrizioni – PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO (PUT)					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVIA
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 1, dovrà essere trasmesso alla CTVIA 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</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>E' stato elaborato uno specifico Piano di Utilizzo relativo all'intervento di Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa. I contenuti del documento sono in linea quanto previsto dal D.M. 161/12.</p>	<p>STA_I_O_G_E_GN_RE_0050_ - Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161 del 10/08/2012</p>	<p>OTTEMPERATO Condizionato alle prescrizioni del presente parere Cfr. <u>Parere CTVIA n. 2647/2018</u> SUPERATA la prescrizione n. 4c</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	<p>siti di produzione e di utilizzo;</p> <p>g) includere nella caratterizzazione ambientale i parametri: BTEX, IPA, PCB, PCD, PCDD e PCDF.</p> <p>Di aggiornare e dettagliare il PUT nel rispetto dell'allegato 5 al decreto ministeriale n. 161/2012, in particolare per quanto riguarda:</p> <p>i. l'inquadramento territoriale;</p> <p>ii. l'inquadramento geologico ed idrogeologico;</p> <p>iii. la descrizione delle attività svolte nel sito;</p> <p>iv. il piano di campionamento ed analisi.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>Il Piano di Utilizzo relativo all'opera è stato aggiornato rispetto ai contenuti richiesti e alle volumetrie prodotte. Sono state realizzate indagini di caratterizzazione della qualità dei terreni interferiti dall'opera.</p>	<p>STA_I_O_G_E_GN_RE_0050_ - Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161 del 10/08/2012</p>	<p>OTTEMPERATO Condizionato alle prescrizioni del presente parere</p>
6	<p>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.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>Sono state realizzate indagini di caratterizzazione della qualità dei terreni interferiti dall'opera, in merito alle quali resta ferma la disponibilità per eventuali approfondimenti analitici con ARPA preliminarmente all'avvio dell'intervento.</p>	<p>STA_I_O_G_E_GN_RE_0050_ - Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161 del 10/08/2012</p>	<p>NON OTTEMPERATO</p>
8	<p>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.</p> <p>Di tener conto degli esiti del progetto della galleria de La Maddalena, indispensabili rispetto alle valutazioni ambientali sull'intero progetto, verificate anche attraverso</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>Prima dell'inizio dei lavori si provvederà comunicare il responsabile del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo delle opere relative alla Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p> <p>Il PMA dell'Autoporto si è avvalso del ritorno di esperienze riproponendo a</p>	<p>STA_I_O_G_E_GN_RE_0050_ - Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161 del 10/08/2012</p> <p>MAA_0_O_G_E_AM_RE_0030 - Piano di</p>	<p>RECEPITO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p> <p>RECEPITO Da verificare durante le successive</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
9	<p>il Monitoraggio ambientale attuato in stretta collaborazione e con il controllo diretto di ARPA Piemonte.</p> <p>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.</p>	PE della Rilocalizzazione dell' Aeroporto di Susa	livello metodologico, per quanto applicabile in relazione alla tipologia di opera, quanto concordato per il PMA del Cunicolo Esplorativo de La Maddalena con ARPA	Monitoraggio Ambientale -- Relazione	<p>fasi di Verifica di Attuazione</p> <p>SUPERATA Cfr. Parere CTVA n. <u>2647/2018</u></p>
10	<p>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.</p>	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Aeroporto di Susa			RECEPITO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
11	<p>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.</p>	Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell' Aeroporto di Susa	Sono state realizzate indagini di caratterizzazione della qualità dei terreni interferiti dall'opera.	STA_I_O_G_E_GN_RE_0050_ - Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161 del 10/08/2012	OTTEMPERATO Condizionato alle prescrizioni del presente parere
12	<p>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</p>	Prescrizione valida per il PE della Rilocalizzazione dell' Aeroporto di Susa in		STA_I_O_G_E_GN_RE_0050_ - Piano di utilizzo	RECEPITO Da verificare durante le successive fasi di

Prescrizioni – PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO (PUT)					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
17	<p>progetto e l'assenza di elementi ostativi sui siti individuati per il conferimento dello smarino, nonché eventuali accordi e autorizzazioni previsti dalla norma vigente.</p> <p><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).</p>	<p>quanto il sito di Caprie viene indicato come sito di conferimento dei materiali in esubero</p>		<p>delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161 del 10/08/2012</p>	<p>Verifica di Attuazione</p> <p>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</p>
18	<p><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).</p>				<p>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</p>
19	<p><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.</p>				<p>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</p>

8

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>Il potenziale rischio amianto è stato gestito mediante specifico aggiornamento del Piano di sicurezza e coordinamento relativamente al tema della sicurezza dei lavoratori</p>	<p>SCA_0_0_G_E_SI_RE_3100_ - Piano di sicurezza e coordinamento</p>	<p>RECEPITO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p>
21	<p><u>Amianto</u> Poichè 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.</p>				<p>SUPERATA E SOSTITUITA Cfr. Parere CTVA n. 2647/2018 si rimanda alle prescrizioni n. 44, 45, 46, 47 dell'Allegato I 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 I della Delibera CIPE n. 39/2018</p>
23	<p><u>Amianto</u></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>Per quanto riguarda il secondo ambito operativo corrispondente al tratto successivo ai primi 400 m del Tunnel, di esplicitare e dettagliare:</p> <p>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;</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>Amianto</p> <p>Nel caso in cui si dovesse verificare che un campione mostri valori di concentrazione degli inquinanti ricercati superiori alle CSC di cui alla tabella I, 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>				SUPERATA Cfr. Parere CTVA n. 2647/2018
25	<p>Amianto</p> <p>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>				SUPERATA Cfr. Parere CTVA n. 2647/2018

8

(Handwritten signatures and initials)

Prescrizioni – PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO (PUT)					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
26	<p>Amianto</p> <p>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:</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 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>				<p>SUPERATA E SOSTITUITA</p> <p>Cfr. Parere CTVA n. 2647/2018;</p> <p>si rimanda alla prescrizione n. 45, 46, 47 dell'Allegato I della Delibera CIPE n. 39/2018</p>

Prescrizioni – QUADRO PROGRAMMATICO E PROGETTUALE					
ID. punto	DESCRIZIONE	LOTTO DI COMPETENZA Generale	NOTE PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE TRASMESSA	VALUTAZIONI CTVA
37	<p>Aggiornare tutta la caratterizzazione tenendo conto dell'aggiornamento al Piano di utilizzo delle terre ai sensi del D.M. 161/2012.</p>	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>In fase di progettazione esecutiva si è provveduto a ottimizzare il bilancio delle terre dell'opera per gli elementi progettuali già</p>	<p>STA_I_O_G_E_GN_RE_0050_ Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161 del 10/08/2012</p>	<p>OTTEMPERATO</p> <p>Condizionato alle prescrizioni del presente parere</p>

			presenti nel progetto definitivo, fatte salve le ulteriori volumetrie scavate conseguenti a nuovi input progettuali.	
--	--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

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>	<p>Sono state realizzate indagini di caratterizzazione della qualità dei terreni interferiti dall'opera, in merito alle quali resta ferma la disponibilità per eventuali approfondimenti analitici con ARPA preliminarmente all'avvio dell'intervento.</p>	<p>STA_I_O_G_E_GN_RE_005 0_ - Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161 del 10/08/2012</p>	<p>NON OTTEMPERATO</p>
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 valutando in alcuni casi l'effettiva necessità di 	<p>Prescrizione di carattere generale valida anche per il PE della Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa</p>	<p>Sono state realizzate indagini di caratterizzazione della qualità dei terreni interferiti dall'opera, in merito alle quali resta ferma la disponibilità per eventuali approfondimenti analitici con ARPA preliminarmente all'avvio dell'intervento.</p>	<p>STA_I_O_G_E_GN_RE_005 0_ - Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161 del 10/08/2012</p>	<p>NON OTTEMPERATO</p>

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>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 per 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>	<p>E' stato previsto nel piano di utilizzo che i materiali non dovessero essere compatibili i valori di fondo naturale dei siti di destinazione saranno gestiti come rifiuti con valutazione della possibilità di recupero nel rispetto del Decreto 5/2/98 e s.m.i.</p>	<p>STA_I_O_G_E_GN_RE_0050 - Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161 del 10/08/2012</p>	<p>RECEPITO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p>
91	<p>In fase esecutiva dovranno essere dettagliate:</p> <ul style="list-style-type: none"> le procedure di campionamento caratterizzando i cumuli 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>	<p>Si rimanda a quanto riportato nel PUT in merito alla caratterizzazione in corso d'opera.</p>	<p>STA_I_O_G_E_GN_RE_0050 - Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161 del 10/08/2012</p>	<p>RECEPITO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p>
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>	<p>Nel piano di utilizzo è prevista la creazione di piazzole di caratterizzazione che avranno superficie idonea ad ospitare cumuli da 3000 mc e saranno impermeabilizzate al fine di evitare che i materiali non ancora caratterizzati entrino in contatto con la matrice suolo</p>	<p>STA_I_O_G_E_GN_RE_0050 - Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161 del 10/08/2012</p>	<p>OTTEMPERATO Condizionato alle prescrizioni del presente parere</p>
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>	<p>E' stato previsto all'interno del Piano di utilizzo fra gli obblighi in capo all'appaltatore dei lavori una volta che siano stati identificati i siti di destinazione dopo attuazione del Piano di accertamento per definire i valori di fondo naturale</p>	<p>STA_I_O_G_E_GN_RE_0050 - Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161 del 10/08/2012</p>	<p>RECEPITO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione</p>

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.	E' stato previsto all'interno del Piano di utilizzo e del Piano di gestione ambientale e dei cantieri	<ul style="list-style-type: none"> STA_I_O_G_E_GN_RE_0050_ - Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161 del 10/08/2012 MAA_0_O_G_E_AM_RE_0021_ - Piano di gestione ambientale e dei cantieri 	RECEPITO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
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.	E' stato previsto all'interno del Piano di utilizzo	<ul style="list-style-type: none"> STA_I_O_G_E_GN_RE_0050_ - Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161 del 10/08/2012 	RECEPITO Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione

Eu

8

Delibera CIPE 39/2018

Prescrizioni MATTM		LOTTO DI COMPETENZA		VALUTAZIONI CTVA
ID. punto	PRESCRIZIONE	Generale		
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 Rifocalizzazione dell'Autoporto di Susa		APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
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 Rifocalizzazione dell'Autoporto di Susa		APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione
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 Rifocalizzazione dell'Autoporto di Susa		APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione

5 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;
- i problemi legati alla sicurezza continuano a inibire l'accesso alle aree per effettuare le caratterizzazioni e le indagini ambientali previste dal D.M. 161/2012 che devono essere rimandate alla fase subito a ridosso dell'inizio dei lavori dell'Autoporto nella quale verranno acquisite le aree in forma ufficiale attraverso lo strumento della pubblica utilità;
- i volumi di scavo previsti, aumentati nel progetto Esecutivo a causa della *necessità di realizzare nuove piste di cantiere al fine di garantirne la sicurezza durante i lavori*, sono riportati nella tabella sottostante:

Descrizione	Quantità (mc)
Totale scavi in cantiere	124.799,24
Totale riporti in cantiere	165.959,05
Totale materiale in discarica o da riutilizzare come sottoprodotto all'esterno	82.828,74
Totale materiale da cava	123.988,55
Totale materiale riutilizzato in sito	41.970,50

Volumi di scavo

- in particolare, circa 41.970,50 mc verranno riutilizzati in sito e 82.828,74 mc verranno conferiti in discarica o gestiti come sottoprodotto in altri siti di utilizzo, "Il conferimento in discarica è citato in questa sede solo come opzione nel caso in cui i materiali, o parte di essi, a seguito della caratterizzazione in corso d'opera, non dovessero avere i requisiti per un riutilizzo come sottoprodotto.";
- "la zona di produzione coincide in parte con un'area che in passato è stata oggetto di un intervento di bonifica a seguito di contaminazione del suolo e sottosuolo del sito accertata dalla Guardia di Finanza e dall'ARPA in relazione alla presenza di fusti interrati contenenti oli e solventi. Infatti nell'area identificata al Foglio 8 mappali 16 e seguenti del Comune di San Didero sono stati effettuati interventi di messa in sicurezza di emergenza a cura della Procura della Repubblica mediante asportazione dei rifiuti interrati. Successivamente (nel periodo Aprile - Luglio 2006) sono state eseguite una serie di indagini ambientali in attuazione del piano di caratterizzazione approvato dal Comune di San Didero. Tali attività hanno sinteticamente rivelato quanto segue:

41

- indagine elettromagnetica: completa assenza di strutture metalliche sepolte;
 - esecuzione di n. 20 pozzetti esplorativi superficiali: le analisi eseguite su campioni di terreno non hanno evidenziato superamenti dei limiti normativi applicabili in funzione della destinazione d'uso dell'area;
 - esecuzione di 18 sondaggi a carotaggio continuo a profondità variabili (5-10-15 m): le analisi eseguite hanno fornito valori di concentrazione inferiori ai limiti normativi applicabili in funzione della destinazione d'uso dell'area.”
- l'area di intervento è rimasta sostanzialmente invariata e, le maggiori volumetrie di scavo identificate in sede di PE sono così ripartite:
- 20.000 mc viabilità legate alle esigenze della Security;
 - 6.500 mc canale di scarico (spingitubo, camere di spinta, manufatto sbocco);
 - 10.000 mc variazione stradale per modifica impalcati (piazzola + livelletta rampe);
 - 1.500 mc scavo vasca antincendio;
 - 1.500 mc pista accesso area trattamento rifiuti;
 - 10.000 mc scavi propedeutici alla demolizione dei fabbricati esistenti;
 - 8.000 mc aggiornamento rilievo di dettaglio dell'intera area.

Le maggiori volumetrie prodotte nel PE (superiori del 20% rispetto a quanto previsto nel PD) sono legate ai differenti e ulteriori input progettuali legati soprattutto alle esigenze della Security.”;

- “Le indagini, in ottemperanza delle indicazioni riportate nell'Allegato 2 del D.M. n. 161/2012, all'interno del sito in esame sono state eseguite n. 4 stazioni di campionamento, la cui ubicazione viene riportata nell'estratto cartografico seguente. I campioni 22438/1, 22438/3 e 22438/4, sono stati prelevati all'interno di pozzetti esplorativi, mentre il campione 22438/2 all'interno di un foro di sondaggio geognostico eseguito a rotazione ed a carotaggio continuo. Valutata la natura degli scavi in progetto, che si spingeranno a limitata profondità dall'attuale p.c., in corrispondenza di ogni stazione è stato prelevato n. 1 campione di terreno superficiale, ad una profondità variabile da pochi da 0,0 m a 1,5 m circa.

CODICE CAMPIONE	CODICE POZZETTO/SONDAGGIO	PROFONDITA' DI PRELIEVO
		(m da p.c.)
22438/1	Pe04	0,5 - 1,5
22438/2	Sc04	0,5 - 1,5
22438/3	Pe05	0,0 - 1,0
22438/4	Pe01	0,0 - 1,0

In 4 campioni di terreno sono stati sottoposti ad analisi chimiche di laboratorio, volte a verificare il contenuto di questi in determinate sostanze contaminanti: si riporta, nella tabella successiva, il set di analiti utilizzato nelle determinazioni eseguite.

[...]

In particolare il Proponente afferma che: “tutti i campioni rispettano le Concentrazioni di Soglia di Contaminazione espresse nella col. A Tabella 1 All. 5 parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. “Siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale” tranne:

- o Rapporto di Prova 138303/18 – punto S10bPE CA – profondità da 0.30 a 1 m in cui superano i limiti sopra ricordati i parametri Zinco (valore 160 mg/kg s.s. contro un limite di 150 mg/kg s.s.) e Diossine e Furani (valore 13 ng/kg s.s. espressi in FTE contro un limite di 10 ng/kg s.s. espressi in FTE);
- o Rapporto di Prova 138309/18 138309/18 – punto S13PE CA – profondità da 0.30 a 1 m in cui supera i limiti sopra ricordati il parametro Nichel (valore 160 mg/kg s.s. contro un limite di 120 mg/kg s.s.);

tutti i campioni rispettano le Concentrazioni di Soglia di Contaminazione espresse nella col. B Tabella 1 All. 5 parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. “Siti ad uso commerciale o industriale”

Come evidenziato la quota maggioritaria di materiale di scavo risulta conforme alle CSC di cui alla Col. A (siti a destinazione d'uso verde pubblico/residenziale). Secondariamente i materiali di scavo risultano conformi alle CSC di cui alla Col. A, a meno di parametri quali il Ni, Zn, Diossine e Furani.”;

- le attività di campionamento dei materiali scavati durante l'esecuzione dell'opera saranno condotte su cumuli all'interno di opportune aree di caratterizzazione (piazzole di caratterizzazione);
- le piazzole di caratterizzazione avranno superficie idonea ad ospitare cumuli da 3000 mc e saranno impermeabilizzate al fine di evitare che i materiali non ancora caratterizzati entrino in contatto con la matrice suolo;
- le aree di caratterizzazione saranno ubicate in prossimità delle aree di scavo e saranno opportunamente distinte e identificate con adeguata segnaletica;
- *“Le analisi saranno svolte da un laboratorio accreditato da ACCREDIA per tutti i parametri oggetto di analisi. Sulla base delle prescrizioni fornite dal DM 161/12 Allegato 4 (“Procedure di caratterizzazione chimico-fisiche e accertamento delle qualità ambientali”) nonché dell’uso del suolo delle aree interessate dall’opera i campioni prelevati saranno sottoposti a caratterizzazione ambientale secondo il seguente protocollo analitico (anche in ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 19/2015 del 20/02/2015):*
 - pH, scheletro
 - metalli (As, Cd, Co, Cr totale, Cr VI, Cu, Hg, Ni, Pb, Zn)
 - Idrocarburi pesanti con C>12
 - BTEX
 - IPA
 - PCB
 - PCDD e PCDF
 - Amianto totale.”
- le attività di escavazione del materiale di scavo verranno effettuate con i normali mezzi di cantiere (escavatori meccanici dotati di pala e/o benna rovescia) e quindi senza impiego di sostanze che possano contaminare il materiale di scavo;
- *“Le operazioni di scavo e sbancamento previste da progetto comporteranno la produzione di 124.799,24 m3 di materiale. Di questi 41.970.50 m3 verranno riutilizzati in sito e s.m.i. e 82.828,74 m3 verranno conferiti ai siti di utilizzo (gestione come sottoprodotto ai sensi del DM 161/2012) o ad impianti di recupero/smaltimento (gestione come rifiuto ai sensi della Parte Quarta del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.).*
Ad oggi sono state ottenute disponibilità al ritiro come sottoprodotto di materiali di scavo sino a una volumetria complessiva di 160.000 m3 (pari al doppio della produzione prevista) da parte dei seguenti impianti di lavorazione inerti (in allegato le dichiarazioni):
 - Eslo Silos – Impianto di Bruzolo (in prossimità cantiere) – 60.000 m3
 - Cave di Caprie – Impianto di Caprie (distante 17 km) – 40.000 m3
 - Cave Druento – Impianto di Druento (distante 43 km) – 60.000 m3*In ogni caso si evidenzia di seguito un elenco di possibili ulteriori destinazioni ricavate dal sito della Regione Piemonte http://www.regione.piemonte.it/industria/cave/cave_op.htm. (aggiornato al 31 dicembre 2016).”;*
- il Proponente ha trasmesso il Piano di Gestione Ambientale dei cantieri nel quale prevede componente per componente le misure tecnico-operative che l'appaltatore dovrà adottare per mitigare gli impatti;
- il Proponente ha trasmesso il Computo Metrico Esecutivo nel quale è riportata una tabella dettagliata contenente il bilancio degli scavi e dei rifiuti generati dalle singole opere;
- la Determina n. 61 del Comune di San Didero del 31/12/2008 attesta la chiusura del procedimento di bonifica effettuato sulle aree in oggetto;

VALUTATO che l'Esito della Verifica di ottemperanza alle Prescrizioni della Delibera CIPE 19/2015, è il seguente:

- Esito " OTTEMPERATO condizionato alle prescrizioni del presente parere": Prescrizioni - (P) n. 4; 5; 11; 37; 92;

 43

- Esito "NON OTTEMPERATO": Prescrizioni - (P) n. 6; 88; 89;
- Esito "RECEPITO Da verificare nelle successive fasi di Verifica di Attuazione": Prescrizioni - (P) n. 7; 8; 10; 12; 20; 90; 91; 93; 130; 131;
- Esito "SUPERATA": Prescrizioni - (P) n. 9; 23; 24; 25;
- Esito "SUPERATA E SOSTITUITA": Prescrizioni - (P) n. 17; 18; 19; 21; 22; 26;

VALUTATO che l'Esito della Verifica di ottemperanza alle Prescrizioni della Delibera CIPE 39/2018 è il seguente:

- Esito "APPLICABILE Da verificare durante le successive fasi di Verifica di Attuazione": Prescrizioni - (P) n. 22; 23; 24;

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

valuta

per quanto di competenza la positiva verifica dell'*Aggiornamento del Piano di Utilizzo* del progetto della *Rilocalizzazione dell'autoporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo (I lotto costruttivo) Progetto esecutivo. ai sensi del DM 161/2012 in ottemperanza alla Delibera CIPE 19/2015*, ritenendolo coerente con il D.M. 161/2012 e **condizionandolo all'ottemperanza delle seguenti prescrizioni:**

1. La durata del *Piano di Utilizzo* è di 755 giorni complessivi a decorrere dall'avvio dei lavori e conseguenti all'approvazione dello stesso da parte dell'Autorità competente.
2. La competenza per l'attività dei controlli e delle ispezioni, ai sensi dell'allegato 8, parte B del D.M. 161/2012, ai fini della vigilanza, monitoraggio e controllo del rispetto degli obblighi assunti nel Piano di Utilizzo e dei risultati delle caratterizzazioni in corso d'opera è in capo all'Agenzia competente per territorio ARPA Piemonte.
3. I depositi temporanei del materiale in attesa del suo riutilizzo presso le diverse aree di cantiere non potranno avere una durata superiore della durata del Piano di Utilizzo stesso.
4. Qualunque modifica al Piano di Utilizzo dovrà essere trasmessa al MATTM per la sua approvazione.

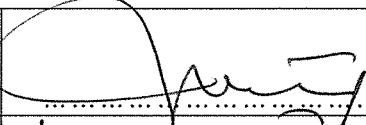
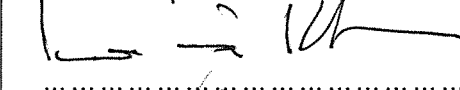
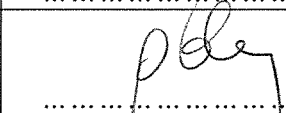
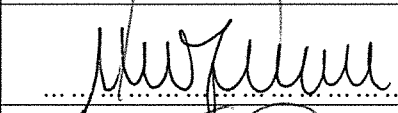
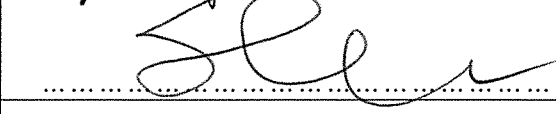
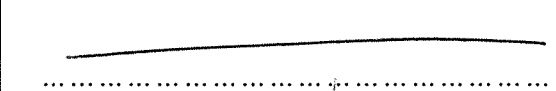
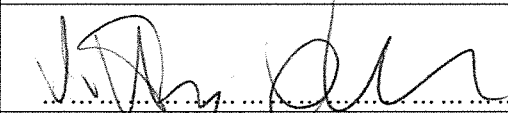
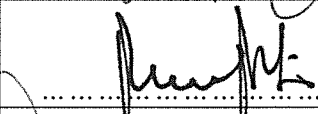
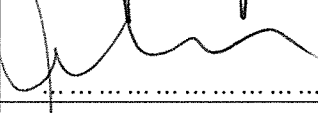
Trasmettere al MATTM prima dell'inizio dei lavori:

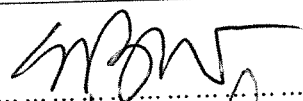
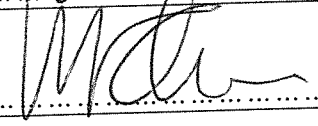

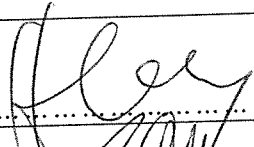
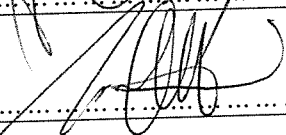
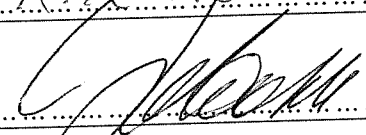
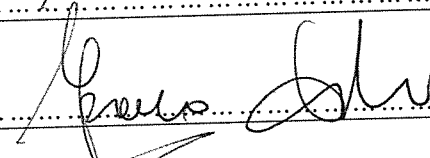
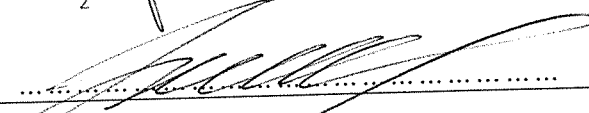
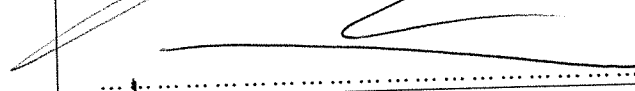
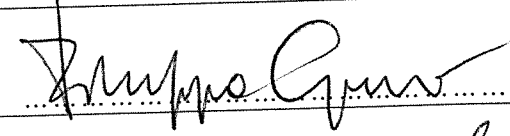
5. **l'ottemperanza a tutte le prescrizioni delle Delibere CIPE n. 19/2015 e 39/2018 tenendo conto degli esiti contenuti nel presente parere, congiuntamente a quanto disposto dal parere CTVA 3225 del 13/12/2019;**
6. l'acquisizione di tutti i pareri e della loro ottemperanza in relazione alla Verifica di Attuazione I FASE dell'Autoporto di San Didero da parte degli Enti coinvolti;
7. l'ottemperanza alla nota di ARPA prot. 7338/22.04 Piemonte contenente *le osservazioni in merito al Piano di Monitoraggio Ambientale (vers. del 20/12/2016)*;
8. gli accordi scritti e i contratti con le ditte dei siti di conferimento delle terre e rocce da scavo;
9. uno studio che valuti i siti di conferimento in relazione agli impatti dovuti al trasporto delle terre, in particolare sulle componenti relative al loro trasporto quali *rumore e qualità dell'aria*, privilegiando quelli più vicini al cantiere;
10. un documento che approfondisca il tema del conferimento delle terre e rocce in esubero (82.828,74 mc) preferibilmente e quando possibile in siti di destinazione definitiva da individuare fra i siti a basso impatto visuale e ambientale, fuori da zone soggette a vincolo paesaggistico ovvero in aree degradate (cave in disuso) da riqualificare, anziché limitare il conferimento alla discarica o ad impianti di gestione dei rifiuti inerti;

11. il Piano di Accertamento ex articolo 5, comma 4, del D.M. 161/2012 ai fini della determinazione dei valori di fondo, redatto ed eseguito in contraddittorio con Arpa Piemonte;
12. gli esiti di tutti i sondaggi mancanti al fine di completare la caratterizzazione del sito ai sensi dell'allegato 1 del D.M. 161/2012;
13. l'aggiornamento della documentazione inserendo i richiami alla normativa di riferimento in materia di terre e rocce da scavo con le seguenti norme e/o articoli di legge:
 - DM 5 febbraio 1998 per il recupero in procedura semplificata delle terre e rocce qualificate come rifiuti;
 - DL 21 giugno 2013, n. 69, Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia convertito con Legge 98/2013 per la qualifica delle terre e rocce da scavo, prodotte nei cantieri non sottoposti a VIA e AIA, come sottoprodotti;
14. la verifica della presenza di matrici di materiali di riporto ai fini della caratterizzazione delle terre e rocce da scavo e ai fini della definizione delle modalità di gestione delle stesse;
15. la planimetria generale della localizzazione delle aree di cantiere, dei siti di deposito temporaneo e lo schema dei flussi di movimentazione delle terre;
16. le modalità di definizione, caratterizzazione e gestione dei rifiuti e dei sottoprodotti, indicando, in particolare, i volumi, i siti di origine, deposito e destinazione degli stessi, nonché le modalità di movimentazione e la tracciabilità _ cfr. Prescrizione n.4 e Prescrizione n. 5. della Delibera CIPE 19/2015;
17. l'attestazione che i depositi temporanei delle terre e rocce da scavo che verranno conferite presso i siti che verranno indicati rispettino le condizioni di cui all'art. 23 del D.P.R. n.120/2017;
18. opportuni documenti che riportino le seguenti informazioni in relazione ai siti di destinazione finale dei materiali in esubero _ cfr. Prescrizione n.5 della Delibera CIPE 19/2015:
 - Inquadramento territoriale;
 - Inquadramento urbanistico;
 - Inquadramento geologico ed idrogeologico;
 - Descrizione delle attività svolte sul sito;
 - Piano di campionamento e analisi;
19. planimetrie di dettaglio in scala opportuna, a livello di progettazione esecutiva _ cfr. Prescrizione n.37 della Delibera CIPE n.19/2015;
20. il dimensionamento corretto dell'area di deposito "temporaneo" (rifiuti) per poter ricevere il volume dei materiali provenienti dalla demolizione dei tre fabbricati abbandonati _ cfr. Prescrizione n.92 della Delibera CIPE 19/2015;
21. una planimetria di dettaglio della superficie complessiva interessata dagli interventi del sito di produzione a cavallo dei Comuni di S. Didero, Bruzolo e parzialmente Borgone;
22. il parere di ARPA Piemonte relativo alla classificazione dei rifiuti presenti nell'area d'intervento al fine di definire le attività di rimozione degli stessi e di valutare le situazioni di possibile contaminazione del terreno sottostante i cumuli, in funzione delle diverse tipologie di rifiuto rinvenuto, con particolare attenzione ai rifiuti edilizi in relazione al rischio amianto;
23. una relazione che approfondisca, attraverso opportune indagini, la qualità dei materiali della collinetta (circa 50 mc) e del terrapieno (circa 160 mc) di materiale costituito "apparentemente da composti di sabbie/ghiaie/ciottoli";
24. un documento che attesti l'aggiornamento della caratterizzazione ambientale dell'area interessata dal progetto ai sensi dell'allegato 2 del D.M. 161/2012 sia per il numero dei punti di campionamento sia per la profondità d'indagine abbandonati _ cfr. Prescrizione n.10 della Delibera CIPE 19/2015;
25. un documento che, visti i risultati delle indagini analitiche, non potendo affermare la piena conformità alla colonna A dei materiali di scavo, valuti le possibili cause della contaminazione e che approfondisca, attraverso indagini integrative, il raggio di influenza della stessa rispetto all'area interessata dal progetto, definendo l'utilizzo finale dei materiali e la loro corretta destinazione d'uso nei siti di conferimento;
26. un documento che attesti l'aggiornamento delle campagne di caratterizzazione ambientale attraverso il prelievo e l'analisi delle acque di falda, atteso che le opere di progetto comporteranno scavi superiori

45
[Handwritten signatures and initials]

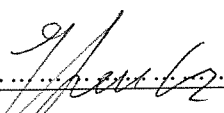
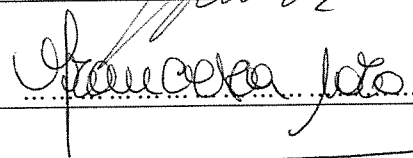

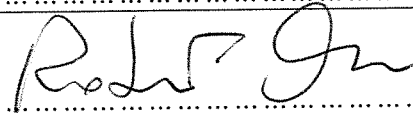
- ai 3 m dal piano campagna e che alcuni punti di indagine (pozzetti) presentano acqua al fondo dello scavo; qualora non vengano eseguite opportune verifiche sullo stato di qualità delle acque sotterranee, si ritiene necessario in via cautelativa che le acque eventualmente aggottate nel corso dei lavori siano gestite come rifiuti;
27. un documento che attesti l'integrazione delle indagini ambientali comprendendo la zona delle rampe dello svincolo e degli scavalchi della sede autostradale e della rotatoria che intercetta la S.S. del Moncenisio;
28. un documento che attesti la specifica destinazione d'uso dei siti di conferimento, in considerazione delle risultanze delle indagini analitiche condotte che attestano per alcuni parametri il superamento dei valori limite di cui alla colonna A, Tabella 1, Allegato 5 del D.lgs. 152/06, non potendo attestare la compatibilità del materiale a qualsiasi sito di destinazione.

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	F	
Ing. Stefano Bonino		ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	F	Borgia

Ing. Silvio Bosetti	F	
Ing. Stefano Calzolari	F	
Cons. Giuseppe Caruso		
Ing. Antonio Castelgrande	F	
Arch. Giuseppe Chiriatti	F	
Arch. Laura Cobello		ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli		ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	F	
Dott. Federico Crescenzi		ASSENTE
Prof.ssa Barbara Santa De Donno		ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi		ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro		ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	F	
Ing. Graziano Falappa	F	
Arch. Antonio Gatto		
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	F	



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		ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli		ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	F	
Ing. Santi Muscarà	F	
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 

Handwritten mark or signature in the bottom left corner.