

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

**Oggetto: [ID: 5733] Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006.  
Progetto “Autostrada A32 Torino-Bardonecchia Sovrappasso S.S. 25 – Adeguamento  
sismico mediante sostituzione dell'impalcato carreggiata di salita”.**  
**Nota tecnica.**

**Oggetto della richiesta di valutazione preliminare**

Con nota prot. 13169 del 17/12/2020, acquisita al prot. MATTM-107550 del 21/12/2020, la Società SITAF S.p.A. ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, per il progetto “Autostrada A32 Torino-Bardonecchia Sovrappasso S.S. 25 – Adeguamento sismico mediante sostituzione dell'impalcato carreggiata di salita”.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, oggetto dell'istanza presentata è l'intervento di adeguamento sismico, tramite sostituzione dell'impalcato della carreggiata di salita, del viadotto dell'autostrada A32 Torino-Bardonecchia sovrastante la S.S. 25, in corrispondenza dell'uscita di Rivoli, in provincia di Torino, con la finalità di aumentarne le condizioni di sicurezza rispetto alla situazione attuale alla luce delle marcate carenze riscontrate in corrispondenza delle fondazioni, delle pile, degli appoggi, dei giunti e dell'impalcato. Il sovrappasso fa parzialmente parte della rete autostradale A32 Torino-Bardonecchia di competenza della Società SITAF S.p.A. che ne gestisce il solo impalcato di salita (direzione Bardonecchia), mentre l'impalcato di discesa (direzione Torino) è gestito dalla Società ATIVA S.p.A..

L'intervento in valutazione si configura come “*adeguamento tecnico*” di una tipologia di opera ricadente nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 punto 10) “*autostrade e strade extraurbane principali*”.

ID Utente: 6838

ID Documento: CreSS\_05-Set\_04-6838\_2021-0012

Data stesura: 15/01/2021

✓ Resp.Set: DiGianfrancesco C.

Ufficio: CreSS\_05-Set\_04

Data: 18/01/2021

*Tuteliamo l'ambiente! Non stampare se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO<sub>2</sub>*

## Analisi e valutazioni

Da quanto riportato nella documentazione trasmessa dal soggetto proponente emerge quanto segue.

L'area interessata dall'intervento si trova nella bassa Valle di Susa al margine dell'area urbanizzata di Rivoli, in Provincia di Torino, in un contesto periferico caratterizzato dalla presenza dello svincolo autostradale e dall'area commerciale produttiva, posta a nord-ovest, con l'autostrada A32 Torino-Bardonecchia che si sviluppa in rilevato in corrispondenza del parcheggio destinato all'area commerciale. Gli interventi in esame riguardano un'infrastruttura esistente e le relative aree di pertinenza e non comportano ulteriore perdita definitiva di suolo. Anche in fase di realizzazione dei lavori l'allestimento dei cantieri e delle aree operative comporterà l'occupazione temporanea di aree già spianate e prive di vegetazione naturale, all'interno degli svincoli autostradali.



Fig. 1: sovrappasso oggetto di adeguamento e aree occupate in fase di cantiere Fonte: Lista di controllo

Il progetto prevede la sostituzione dell'impalcato della carreggiata di salita del viadotto autostradale sovrastante la S.S. 25, di lunghezza di 130 m e suddiviso in n. 4 campate, costruito intorno al 1990. L'intervento si è reso necessario a causa delle marcate carenze riscontrate in corrispondenza delle fondazioni, delle pile, degli appoggi, dei giunti e dell'impalcato del viadotto nelle condizioni attuali. Il nuovo impalcato è costituito da una struttura continua su quattro campate di larghezza 12.20 m e lunghezza variabile: 2 campate centrali di lunghezza 30.97 m e 31.01 m, una campata di 37.94 m (lato Torino) e una di 30.12 m (lato Susa). L'andamento planimetrico è rettilineo, con lunghezza complessiva di circa 130 m. Le pile e le spalle sono realizzate in cemento armato ordinario. I pulvini esistenti in calcestruzzo armato vengono demoliti e sostituiti da pulvini in acciaio a doppio sbalzo con forma trapezoidale. Il pulvino in corrispondenza della pila 1 viene inserito obliquamente rispetto all'asse dell'impalcato. Sono previsti, inoltre, degli interventi sulle sottostrutture, nonché la realizzazione di opere accessorie come di seguito riportate:

- interventi di ripristino su spalle e pile;
- interventi di arretramento del paraghiaia sulle spalle;

- intervento di realizzazione di nuovo portale a bandiera;
- intervento di adeguamento dei cordoli esistenti e consolidamento della berlinese esistente tratto di rilevato lato carreggiata di discesa;
- intervento di demolizione del cordolo;
- impianti tecnologici;
- barriere di sicurezza.

Con riferimento alla cantierizzazione, le aree di cantiere saranno localizzate interamente all'interno delle aree intercluse negli svincoli nella fascia di rispetto dell'autostrada. I lavori, la cui durata è stata stimata in 194 giorni naturali e consecutivi, saranno svolti in regime di scambio di carreggiata per la realizzazione del nuovo impalcato ed in parzializzazione delle corsie di sorpasso per le lavorazioni sulle barriere di sicurezza. I materiali provenienti dalla demolizione delle strutture da sostituire saranno separati e smaltiti secondo la normativa vigente. L'area di intervento si trova a breve distanza da edifici residenziali, ricettivi e commerciali, che potrebbero risentire dell'impatto acustico delle fasi più critiche di lavorazione (idrodemolizione). Il proponente riferisce che durante le varie fasi di lavorazione verranno messi in atto tutti gli accorgimenti atti a mitigare gli impatti sulle componenti ambientali interessate.

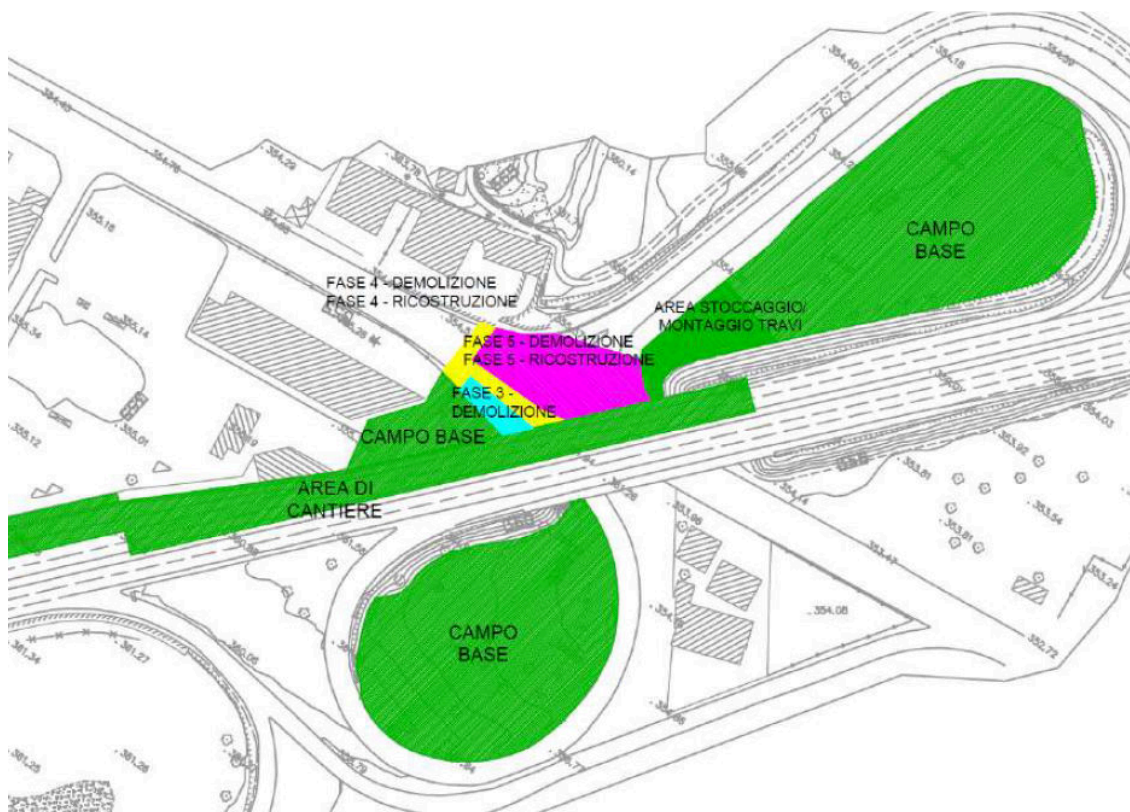


Fig. 2 Planimetria di cantiere Fonte: Lista di controllo

Per quanto attiene a “Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)” il proponente dichiara che l'intervento proposto non interessa siti appartenenti all'elenco Ufficiale delle Aree Protette, né con siti appartenenti alla Rete Natura 2000.

Con riguardo alle “*Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica*” l’area interessata dall’intervento non ricade in tali zone.

Per quanto riguarda i “*Siti contaminati*” (Parte Quarta, Titolo V del D.lgs. 152/2006) il proponente dichiara che gli interventi di adeguamento non sviluppano alcuna interferenza diretta con detti siti.

Per quanto attiene alla classificazione sismica del territorio regionale, ai sensi della O.P.C.M. 3274/2003 e della O.P.C.M. 3519/2006, secondo la classificazione sismica della Regione Piemonte, entrata in vigore a seguito della D.G.R. n. 4-3084 del 12/12/2011, il Comune di Rivoli ricade in zona sismica 3.

Con riguardo alle aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, il viadotto oggetto di intervento è localizzato in un’area pianeggiante priva di elementi di dissesto idrogeologico. Il proponente, inoltre, non segnala criticità secondo la carta degli scenari di pericolosità e di rischio del PGRA 2015, né rispetto alle fasce del PAI.

Con riferimento alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923), il proponente dichiara che l’intervento non interessa dette aree.

Per quanto riguarda “aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto /servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni ecc)” il proponente riporta che gli interventi di adeguamento del viadotto interessano le fasce di rispetto autostradale dell’A32 e stradale della S.S. 25.

### **Conclusioni**

Considerata la finalità principale dell’intervento proposto dalla Società SITAF S.p.A. di adeguamento sismico della carreggiata di salita del viadotto dell’autostrada A32 Torino-Bardonecchia sovrastante la S.S. 25, in corrispondenza dell’uscita di Rivoli (TO), di miglioramento delle condizioni di sicurezza del viadotto rispetto alla situazione attuale alla luce delle marcate carenze riscontrate in corrispondenza delle fondazioni, delle pile, degli appoggi, dei giunti e dell’impalcato e considerate le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, si ritiene che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio della soluzione progettuale presentata.

Pertanto, sulla base delle analisi e valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, è ragionevole sostenere che la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l’acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

### **Il Dirigente**

Dott. Giacomo Meschini

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