



*Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica*

**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. 453 del 5 maggio 2023**

<b>Progetto:</b>	<p><i>VIA Speciale ex artt. 165 e 183 del Dlgs 163/2006 e Verifica PUT ex D.P.R. 120/2017 art. 24</i></p> <p><i>Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione. Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24</i></p> <p><b>ID 9269</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><b>TUNNEL EURALPIN LYON TURIN SAS</b></p>

## **La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**RICORDATA** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" (d'ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l'art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022.

**RICORDATA** la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- 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.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*

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

*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";*

**VISTO** 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"*;

**VISTO** il D.P.R. 120/2017 *"Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164"*

**PREMESSO** che:

- La Società Tunnel Euralpin Lyon Turin S.a.s. con nota del 20/12/2022, acquisita al prot. MITE-162061 del 22/12/2022, ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi degli art. 167, c. 5, 183 e 185 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. per il "Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015" della Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione - Sezione internazionale - Parte comune italo-francese - parte in territorio italiano, comprensivo di Piano preliminare di utilizzo delle terre e rocce da scavo presentato ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017;
- La domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot.n. MiTE/1390 in data 05/01/2023;
- La Divisione con nota prot. n. MiTE/1390 in data 05/01/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/132 in data 05/01/2023 ha trasmesso a questa Commissione, per l'avvio della procedura di VIA Speciale relativa al progetto definitivo *"Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione. Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015,"*, la domanda sopracitata e la documentazione progettuale allegata;
- con nota acquisita al prot. MiTE/1390 in data 05/01/2023 è stata data la procedibilità dell'istanza di VIA Speciale ex artt.167, co.5, 183, 185 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm. e ii. ed avviso al pubblico relativamente all'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 216, comma 27 del D.Lgs. 50/2016 sul Progetto in argomento;
- con nota prot. MiTE/1390 in data 05/01/2023, acquisita al prot. CTVA/132 in data 05/01/2023, la Direzione ha designato, prendendo atto della proposta di assegnazione trasmessa dal Presidente della Commissione, il Referente Istruttore della presente procedura;

**VISTE, ESAMINATE E TENUTO CONTO** ai sensi dell'art.183, comma 4 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., per quanto applicabile ai sensi dell'art. 216 del D. Lgs. 50/2016, delle osservazioni espresse da parte dei seguenti soggetti interessati:

n.	Osservazioni pervenute	Prot. acquisizione DGCRESS	Data
1	Osservazioni dell'Ente AdB Autorità di Bacino del Fiume Po	MiTE-2023-0015015	02/02/2023
2	Osservazioni del Comune di Buttigliera Alta	MiTE-2023-0015054	02/02/2023
3	Osservazioni del Comune di Buttigliera Alta	MiTE-2023-0015447	02/02/2023
4	Osservazioni della Società CONSEPI S.r.l (osservazioni inviate oltre i termini)	MiTE-2023-0027976	27/02/2023

- Delibera della Giunta Regionale del Piemonte n. 5-6546 del 27/02/2023 trasmessa con nota Protocollo /A1812B acquisita al prot. CTVA-2168 del 28/02/2023
- nota Autorità di Bacino prot. 3101/2023 del 5/04/2023 acquisita al prot. MASE-54279 del 5/4/2023

**RILEVATO** che per il progetto in questione:

- In data 15 aprile 2013 la Società LTF Lyon Turin Ferroviaire s.a.s (LTF) ha pubblicato, ai sensi degli artt. 167 e 182 D.Lgs. n. 163/06, la domanda di avvio dei procedimenti volti all'ottenimento della Pubblica Utilità e della Compatibilità Ambientale, depositando presso le amministrazioni competenti la documentazione relativa alla Progettazione Definitiva di prima fase e lo Studio di Impatto Ambientale del Nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione, sezione internazionale, parte comune Italo – Francese, Sezione transfrontaliera - tratta in territorio italiano;
- Nella documentazione depositata il proponente LTF ha proposto alcune soluzioni progettuali di ricollocazione delle interferenze Autoporto della Società Sitaf S.p.A. e Pista Guida Sicura della Società Consepi, durante la fase di progettazione;
- Nel corso della Conferenza di Servizi Nazionale svoltasi a Roma il 13 giugno 2013 la società SITAF SpA e la società Consepi SpA hanno sciolto formalmente la loro riserva sulla rilocalizzazione, rispettivamente nei siti di San Didero/Bruzolo per l'Autoporto e nel sito di Avigliana per la Pista di Guida Sicura. In quella sede la Regione Piemonte, nella persona del Direttore dell'Area Trasporti, infrastrutture, mobilità e logistica, aveva richiamato la necessità di analizzare, sotto i profili funzionali, paesaggistici e socioeconomici in un più ampio quadro di riferimento, altre possibilità di ricollocazione territoriale.
- In data 17 dicembre 2013 il proponente LTF, a completamento del programma di risoluzione delle interferenze del Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, ha pubblicato gli avvisi relativi all'avvio dei procedimenti di Valutazione di Impatto

Ambientale e Dichiarazione di Pubblica Utilità, e inviato alle amministrazioni competenti i progetti definitivi delle nuove ricollocazioni della Pista Guida Sicura e dell'Autoporto, previste rispettivamente nei Comuni di Avigliana e San Didero/Bruzolo.

- Di seguito sono giunte al Tavolo dell'Osservatorio Torino Lione spontanee candidature da parte del territorio per la collocazione del sito della Pista di Guida Sicura, considerate dalle Amministrazioni Locali come importanti attività di interesse economico, sociale e turistico. Dette candidature si sono manifestate nel corso delle riunioni del 5 febbraio 2014 e del 12 febbraio 2014, nelle quali è stata esplicitata una manifestazione di interesse da parte del Comune di Buttigliera Alta e da parte della Conferenza dei Sindaci dell'Alta Valle Susa.
- Con nota protocollo 1475 del 13 febbraio 2014, il Comune di Buttigliera Alta ha trasmesso alla Provincia di Torino la documentazione che illustra la proposta di ricollocazione della Pista di Guida Sicura in un'area in Frazione Ferriera, già sede di pista supermotard, con la richiesta che tale proposta venisse sottoposta alla Conferenza di Servizi regionale.
- Nel corso della Conferenza di Servizi regionale del 18 febbraio 2014, oltre che nei precedenti incontri in Osservatorio, sia Consepi SpA che LTF hanno mostrato piena disponibilità ad adottare soluzioni alternative a quella individuata nel Progetto Definitivo presentato, purché tali soluzioni presentassero caratteristiche di fattibilità tecnica ed economica adeguate e fossero attuabili nel rispetto dei tempi della procedura approvativa in corso.
- In data 20 febbraio 2015 il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) ha approvato il Progetto Definitivo di prima fase della Nuova linea ferroviaria Linea Torino Lione – Sezione internazionale – Parte comune italo francese – Sezione transfrontaliera – Parte in territorio italiano e in data 6 agosto 2015 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 181 - Suppl. Ordinario n. 45, la Delibera del CIPE n. 19/2015 che al punto 3) dispone la progettazione in variante del "Centro di Guida Sicura"; inoltre nell'allegato 1 (quadro prescrittivo) sono specificate due prescrizioni: la n. 27) che così recita: "Presentare un nuovo progetto, ai sensi dell'art. 167 del decreto legislativo n. 163/2006, per l'interferenza del sito Guida Sicura previsto nel Comune di Avigliana, rilocalizzandolo altrove in modo da migliorarne l'inserimento ambientale, paesaggistico e socio-territoriale" e la n. 132) che così recita: "Ribadendo quanto già richiesto con la nota 1911/DB12.06 dell'11 aprile 2014 si richiede di esaminare ulteriori alternative localizzative per ciò che riguarda la Pista di Guida Sicura ed in particolare sulla possibilità di collocare tale esercizio nel Comune di Buttigliera Alta (TO), soluzione integrata dall'ipotesi di distacco della sola pista di moto a Cesana Torinese (TO), pur mantenendo inalterate le funzionalità necessarie per l'espletamento dell'attività di Consepi".
- In data 23 febbraio 2015, a seguito dell'entrata in vigore dell'Accordo italo francese del 30 gennaio 2012 e, in particolare, degli artt. 2 e 6, si è perfezionata la configurazione di LTF nella veste del Promotore, modificando la propria denominazione sociale in TELT (Tunnel EurAlpin Lyon Turin), contestualmente all'approvazione della variazione del nuovo statuto societario.
- Il Promotore TELT prosegue tutti i rapporti in essere a suo tempo istaurati dalla

Società LTF SAS, ed inoltre ha per missione la realizzazione della Nuova Linea Ferroviaria Torino - Lione (Sezione transfrontaliera).

- La società CONSEPI è un organismo accreditato dalla regione Piemonte per la formazione professionale ed è una società a maggioranza pubblica, che si occupa della gestione dell'Autoporto di Susa che comprende anche la Pista di Guida Sicura.
- il Centro di Guida Sicura è una struttura di livello internazionale nel settore, che si occupa di sicurezza stradale e di formazione alla guida, con corsi specifici per privati, aziende e mezzi speciali.
- il Centro di Guida Sicura per la Regione Piemonte è un soggetto interferito ai sensi della normativa vigente nel quadro della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione – Sezione internazionale – Parte comune italo francese – Sezione transfrontaliera – Parte in territorio italiano.
- La società TELT ha provveduto di conseguenza alla Progettazione Definitiva della ricollocazione della Pista Guida Sicura, ad eccezione della pista destinata ai motocicli la cui progettazione di ricollocazione in sito alternativo sarà comunque coerente con i tempi di progettazione della Pista guida Sicura e nel quadro economico imposto dal CIPE con Delibera 19/2015, dal sito di Avigliana a Buttigliera Alta, dopo una valutazione tecnica di alternative localizzative differenti.
- Il comune di Cesana Torinese con D.G.C. n. 47/2019 ha formalizzato la rinuncia alla candidatura spontanea della sola pista moto.
- In data 28/2/2019 è stata sottoscritta apposita Convenzione tra TELT e CONSEPI per la progettazione definitiva e Studio di impatto Ambientale per la ricollocazione della Pista di guida Sicura in località Buttigliera Alta presso l'area occupata dalla pista supermotard (Delibera CIPE n. 19/2015 art. 3 e prescrizioni nn. 27 e 132).

Inoltre,

- La Teksid SpA ha presentato in data 27 luglio 2003 e integrato in data 19 dicembre 2013 un Progetto Definitivo di Bonifica e Ripristino Ambientale inerente la bonifica con misure di sicurezza e la messa in sicurezza permanente dell'area sita nei Comuni di Buttigliera Alta in località Ferriera ed Avigliana.
- La Provincia di Torino ha approvato il suddetto progetto con Determinazione Dirigenziale del Servizio di Gestione Rifiuti e Bonifiche n. 69-115245/2004 del 21 aprile 2004 (Anagrafe Regionale n. 532).
- L'intervento di messa in sicurezza permanente ha previsto la realizzazione di una barriera permeabile reattiva a ferro zerovalente, ricadente in parte nel territorio di Buttigliera Alta, e di una barriera multistrato di superficie (capping) per la copertura definitiva del sito, allo scopo di impedire l'infiltrazione dell'acqua nel sottosuolo e minimizzare i fenomeni di dilavamento e dissoluzione dei composti organici clorurati ancora presenti nell'insaturo. In parallelo è stata attivata una rete di monitoraggio permanente, da attuare mediante pozzi e piezometri.
- Su richiesta dell'Amministrazione comunale il ripristino ambientale è stato caratterizzato altresì dalla realizzazione di una pista da supermoto (poi supermotard), da destinare all'uso pubblico, ritenuta compatibile rispetto alle caratteristiche del capping sottostante.
- La convenzione sottoscritta in data 22/12/2009, rep. 17797 racc. n. 7880, da Teksid

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

SpA ed il Comune di Buttigliera Alta ha trasferito a quest'ultimo il diritto superficario sul soprassuolo perpetuo dell'area.

- In data 21 marzo 2014 nel corso di un incontro tecnico presso la Provincia di Torino alla presenza di tutte le parti interessate, volto a valutare preventivamente la fattibilità tecnica circa la collocazione della Pista di Guida sicura sull'area, salvo indicazioni puntuali di indirizzo alla progettazione, non sono emersi motivi ostativi. E' emerso inoltre che a seguito dei primi approfondimenti tecnici l'utilizzo della pista di Guida Sicura è compatibile con la messa in sicurezza permanente dell'area, e non induce alcuna modificazione al sottostante materiale della discarica, né interferirà con il programma dei lavori relativi alla realizzazione dell'opera ferroviaria.
- In data 6/4/2016 con D.D. 77-8046/2016 la Città Metropolitana di Torino ha certificato l'avvenuta bonifica.
- In data 1/2/2016 è stato sottoscritto apposito Protocollo d'intesa tra il Comune di Buttigliera Alta, CONSEPI S.p.A. e TEKSID S.p.A. per la finalizzazione della proposta di ricollocazione della Pista di Guida Sicura in area ex Teksid, in particolare nella pista supermotard, in Frazione Ferriera a Buttigliera Alta nell'ambito del programma di risoluzione delle interferenze relative alla realizzazione della Nuova linea ferroviaria Linea Torino Lione – Sezione internazionale – Parte comune italo francese – Sezione transfrontaliera – Parte in territorio italiano.

#### **RILEVATO:**

- che il presente parere ha per oggetto la valutazione della compatibilità ambientale del Progetto Definitivo "Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione. Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015";
- che la valutazione è effettuata, così come disposto dalla Divisione con la nota sopraccitata prot. MiTE/1390 in data 05/01/2023, sulla base della seguente documentazione tecnica depositata dal Proponente:
  - ✓ *Elaborati del Progetto Definitivo*
  - ✓ *Studio di Impatto Ambientale*
  - ✓ *Sintesi non tecnica dello SIA*
  - ✓ *Relazione Paesaggistica*
  - ✓ *Piano Preliminare delle Terre e rocce da scavo ai sensi dell'art.24 del DPR 120/2017;*
- con riferimento al valore dell'opera, l'importo di spesa dell'infrastruttura è, come da dichiarazione del proponente di € 23.310.237,28.

**RILEVATO e VALUTATO** che

*ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24*

L'opera in progetto consiste in un elemento variato rispetto al Progetto approvato della Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano e in quanto tale, in ottemperanza alla prescrizione 1 della Delibera del CIPE 57/2011, deve essere sottoposta a Studio di Impatto Ambientale. Tuttavia si segnala che dal punto di vista della legislazione ambientale il progetto in esame rientra nel campo di applicazione del combinato disposto degli artt. 22 e seguenti del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e della L.R. 40/1998 e s.m.i. ovvero è individuato al punto 49 dell'allegato B2 alla Legge Regionale quale "*pista permanente per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore*".

## **ASPETTI PROGETTUALI**

L'intervento oggetto della presente procedura riguarda la ricollocazione del Centro di Guida Sicura, di proprietà della società Consepi S.r.l.; attualmente situato nel Comune di Susa (TO) nell'area "Autoporto". La struttura attuale si compone di pista di Guida Sicura; Centro Servizi (uffici, aule, sale convegni, ristorante, servizi igienici e docce, ...) e aree di stazionamento per mezzi pesanti e non in transito sulla A32.

Nell'attuale progettazione definitiva della tratta St. Jean de Maurienne- Confine di Stato-Susa/Bussoleno, per l'area denominata "Piana di Susa" sono previsti i seguenti interventi:

- lo sbocco ad est del Tunnel di Base in località Giuliano di Susa, in adiacenza alla casa di riposo "Villa Cora";
- il successivo sottopasso della Linea Storica Torino-Susa;
- l'attraversamento della Dora con un ponte ad arco e il sottopasso della autostrada A32;
- il proseguimento della linea nell'area dell'attuale Autoporto, in cui verrà realizzata la "Area Tecnica e di Sicurezza";
- il rientro in galleria alle pendici del massiccio dell'Orsiera sotto cui saranno realizzati i tunnel di interconnessione verso Bussoleno.

La realizzazione di queste opere, ed in particolare del sottopasso della A32 e dell'Area Tecnica e di Sicurezza, interferisce con le attuali opere autostradali, con l'Autoporto e in particolare con il Centro di Guida Sicura che dovrà essere ricollocato.

La complessa problematica dell'inserimento delle nuove opere nella piana di Susa e dell'assetto risultante, è stata oggetto di analisi da parte di tutti gli Enti interessati (Città di Susa, Provincia di Torino, Regione Piemonte, RFI, ANAS, SITAF, ...), in ambito Osservatorio Torino-Lione ed in un Gruppo di Lavoro specifico "Susa", che ha portato, dopo numerosi incontri, a definire le linee di sviluppo del progetto.

In relazione al Centro di Guida Sicura è stato effettuato uno studio "preliminare" in cui sono stati sviluppati i seguenti aspetti:

- analisi del quadro di riferimento;
- individuazione delle alternative possibili sotto i vari profili funzionali e paesaggistici;



*ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24*

- la documentazione di proposta funzionale, tecnica ed architettonica di inserimento/paesaggistico e di valutazione economica preliminare.

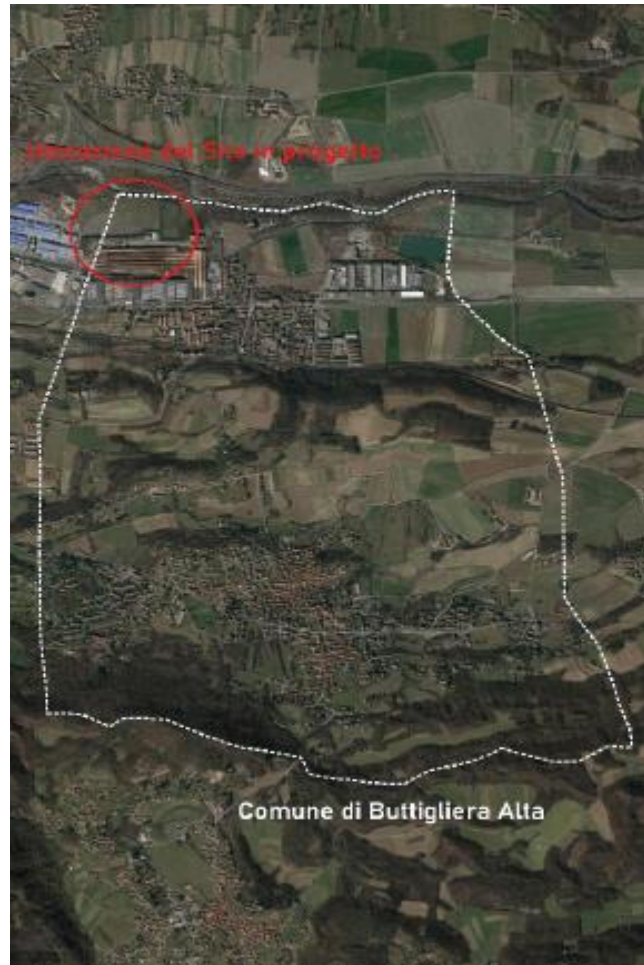
Dalle risultanze di tale studio si è scelta, quale ipotesi giudicata confacente a soddisfare le esigenze, la ricollocazione nel Comune di Avigliana (TO) per la quale è stato presentato il progetto definitivo nel mese di dicembre 2013 nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione.

In data 20 febbraio 2015 il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) ha approvato il Progetto Definitivo di prima fase della Nuova linea ferroviaria Linea Torino Lione - Sezione internazionale - Parte comune italo francese - Sezione transfrontaliera - Parte in territorio italiano e in data 6 agosto 2015 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 181 - Suppl. Ordinario n. 45, la Delibera del CIPE n. 19/2015 che al punto 3) dispone la progettazione in variante del "Centro di Guida Sicura"; inoltre nell'allegato 1 (quadro prescrittivo) sono specificate due prescrizioni: la n. 27) che così recita: "*Presentare un nuovo progetto, ai sensi dell'art. 167 del Decreto Legislativo n. 163/2006, per l'interferenza del sito Guida Sicura previsto nel Comune di Avigliana, rilocalizzandolo altrove in modo da migliorarne l'inserimento ambientale, paesaggistico e socio-territoriale*" e la n. 132) che così recita: "*Ribadendo quanto già richiesto con la nota 1911/DB12.06 dell'11 aprile 2014 si richiede di esaminare ulteriori alternative localizzative per ciò che riguarda la Pista di Guida Sicura ed in particolare sulla possibilità di collocare tale esercizio nel Comune di Buttigliera Alta (TO)...*".

Il Proponente ipotizza pertanto di ricollocare tale esercizio nel Comune di Buttigliera Alta (TO), mantenendo le funzionalità necessarie per il completamento dell'attuale attività inalterate.

Ad oggi l'area individuata ospita una pista di go-kart/minimoto/motard in disuso.

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

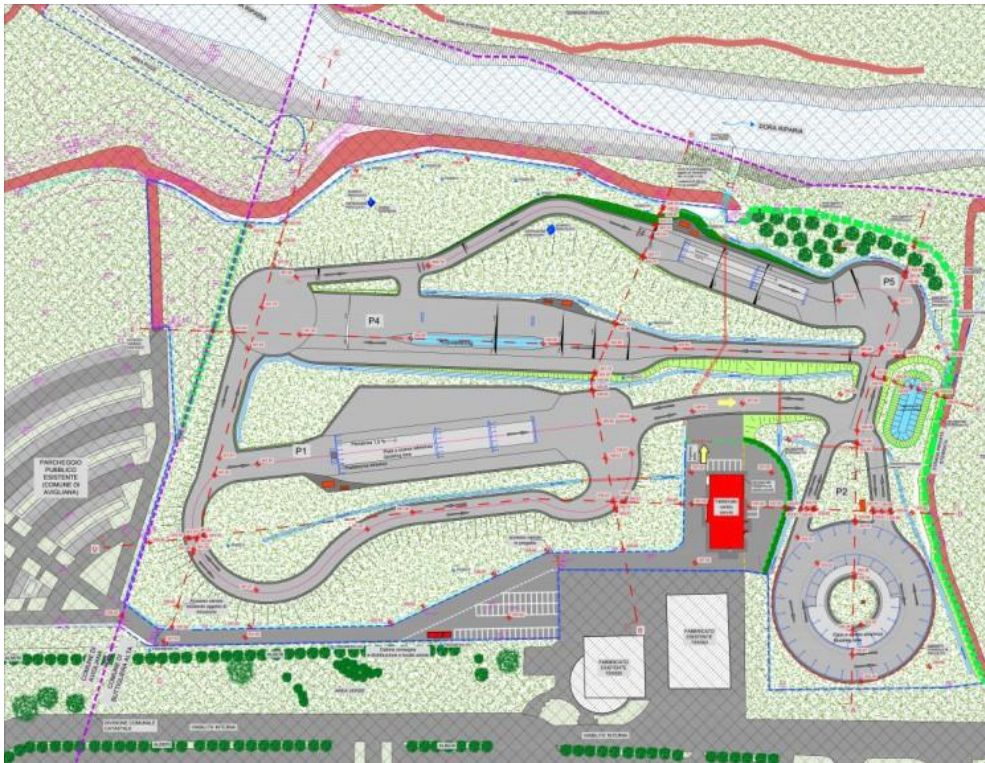


**Figura 1 – Localizzazione**

Il Centro di Guida Sicura in progetto replica dal punto di vista tecnologico l'impianto esistente a Susa (TO). Strutture, tecnologie e metodologie di erogazione dei servizi all'utenza derivano dal *know-how* della Associazione Automobilistica Austriaca (ÖAMTC) che da oltre un trentennio eroga corsi di guida sicura mediante i 14 centri di guida sicura presenti in Austria. Tali strutture rappresentano tuttora lo stato dell'arte tra le tecnologie utilizzate per la formazione alla guida sicura.

Il centro svolge attività didattica, i corsi sono basati su brevi lezioni teoriche in aula, prove pratiche in pista e test mediante simulatori di crash test e di ribaltamento del veicolo. La capienza massima degli impianti in progetto è di 48 veicoli (12 per modulo). Per i corsi vengono utilizzati sia mezzi dell'allievo che mezzi della Consepi s.r.l. Non si prevedono mai velocità elevate (ad esclusione dell'acquaplaning che richiede una velocità di test di 70÷90 km/h tutti gli altri esercizi vengono effettuati al di sotto dei 50 km/h) e non è previsto l'utilizzo di veicoli con prestazioni fuori dall'ordinario o di prototipi. Sono infine previsti corsi specifici rivolti a guidatori diversamente abili con ridotta capacità motoria.

La struttura non è deputata allo svolgimento di "corse" ovvero a gare e competizioni il cui fine sia la prestazione del veicolo ma le attività esercitate da Consepi S.r.l. attengono alla "Guida Sicura" che si pone l'obiettivo di ridurre l'incidentalità stradale.



**Figura 2 – Layout planimetrico di progetto**

L'impianto di progetto andrà ad occupare complessivamente circa 70.000 m<sup>2</sup>, ed è costituito da:

- i moduli tecnologici destinati allo svolgimento delle prove pratiche di guida sicura;
- un piccolo laghetto artificiale destinato al recupero delle acque utilizzate per il sistema di irrigazione delle piste e per i muri d'acqua destinati a simulare gli ostacoli;
- un edificio destinato a "Centro Servizi", ospitato da un edificio a 2 piani fuori terra di dimensioni pari a circa 34 x 16 m; sul tetto dell'edificio è posizionato un impianto fotovoltaico e solare termico composto di 32 moduli da 327 Wp mentre una restante parte del medesimo è organizzato con tetto verde;
- un'area destinata a parcheggio per gli utenti del centro e per il personale dipendente;
- la viabilità di accesso al sito e ai moduli tecnologici.

In particolare, la pista è costituita da quattro moduli, tra loro indipendenti, nei quali è possibile, tramite l'utilizzo di superfici asfaltate e a scarsa aderenza, effettuare con diverse tipologie di veicoli diverse prove pratiche:

- Modulo "P1 – Piattaforma idraulica", costituita da una piastra azionata idraulicamente;
- Modulo "P2 – Rotonda a bassa aderenza";

- Modulo "P4 – Rettilineo acquaplaning";
- Modulo "P5 – Discesa a bassa aderenza".

I moduli tecnologici utilizzati per i corsi di guida sicura sfruttano la riduzione dell'aderenza tra ruota e sedime stradale al fine di dimostrare i rischi della circolazione stradale già a basse velocità. Il principio sfrutta da un lato la correlazione tra il coefficiente di aderenza e la velocità e dall'altra il fatto che sia la comprensione che le azioni da mettere in atto sono tanto più semplici e dirette tanto più è ridotta la velocità di esecuzione delle prove. Operare a bassa aderenza significa inoltre ridurre sia i rischi nell'effettuazione delle prove che l'usura dei veicoli (in particolare degli pneumatici). Il tipo di pavimentazione e la bagnatura sono i modi più semplici ed efficaci per ridurre l'aderenza. Per questo motivo tutti i moduli della pista sono serviti da un sistema di irrigazione che consente di bagnare il sedime su cui vengono svolti gli esercizi. Tale azione consente anche di ridurre al minimo la formazione di polveri derivanti dallo sfregamento tra pneumatici e asfalto e il loro sollevamento dovuto al passaggio dei veicoli. Sempre ai fini dell'esecuzione degli esercizi di guida sicura i moduli sono dotati di muri d'acqua destinati a simulare degli ostacoli alla circolazione. L'utilizzo di fontane verticali ad azionamento automatico consente, ferma restando la sicurezza di veicoli e conducenti, di rendere tali ostacoli variabili e improvvisi esattamente come si verifica nella normale circolazione stradale.

Tutti i moduli della pista sono realizzati con opportune pendenze e dotati di caditoie destinate al collettamento di tutte le acque utilizzate durante i corsi e in generale delle acque piovane che insistono sulle aree impermeabilizzate. Tale sistema di collettamento invia le acque ad un trattamento di sedimentazione e disoleazione e successivamente ad un laghetto artificiale di raccolta e accumulo delle acque, realizzato esternamente all'area coinvolta dalla bonifica del sito descritta in precedenza, avente dimensioni in pianta di circa 30 x 10 m e profondità pari a circa 4,5 m. Il laghetto svolge la funzione di accumulo e dallo stesso vengono prelevate le acque che alimentano il sistema di irrigazione e i muri d'acqua. Il reintegro del volume perso per la naturale evaporazione viene assolto dalle acque meteoriche che vengono raccolte sino al raggiungimento del livello massimo di riempimento del laghetto stesso.

Con riferimento ai consumi energetici è prevista una potenza elettrica installata di circa 600 kW necessari per l'azionamento dei sistemi idraulici, dei simulatori, e degli impianti di forza e illuminazione. Per il riscaldamento dei locali del Centro Servizi è prevista l'adozione di una pompa di calore e di una caldaia a biomassa al fine di evitare l'utilizzo di combustibili fossili. Inoltre, in ottemperanza a quanto previsto dal D.Lgs. n. 28 del 3 marzo 2011, è prevista la realizzazione di un impianto fotovoltaico di potenza 8 kWp connesso alla rete di Bassa Tensione dell'area e realizzato con moduli in silicio cristallino installati sul tetto del "Centro Servizi" ed inverter trifase installato nel locale tecnico.

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24



**Figura 3 – Stato attuale dell’area di intervento**

### Alternative

La scelta di ricollocazione si è resa necessaria in relazione alle scelte progettuali adottate per l’area autoportuale di Susa (TO) nell’ambito della realizzazione del collegamento ferroviario Torino-Lione. Attualmente non sono disponibili sul territorio regionale altri “centri di guida sicura” analoghi per specificità, completezza e tecnologie adottate. L’area di localizzazione è stata ricercata nell’ambito territoriale della bassa valle di Susa (TO) con cui la società Consepi S.r.l., titolare dell’impianto da rilocalizzare, e l’attività svolta nutrono un legame storico e culturale.

Il Proponente riporta che le alternative localizzative sono già state oggetto di valutazione nel precedente Studio di Impatto Ambientale relativo al sito di Avigliana, oggetto di una prima progettazione e approvazione conclusa con la delibera del CIPE n. 19/2015 del 6/08/2015.

Prendendo in considerazione un sito nel Comune di Susa (TO) denominato “Sito Polveriera” e un sito nel Comune di Avigliana (TO), si è concluso a favore del sito di Avigliana, che è stato oggetto di una prima progettazione e approvazione che si è conclusa con la citata delibera del CIPE n. 19/2015 del 6/08/2015 che ha specificatamente richiesto “di esaminare ulteriori alternative localizzative per ciò che riguarda la Pista di Guida Sicura ed in particolare sulla possibilità di collocare tale esercizio nel Comune di Buttigliera Alta”.

Le alternative localizzative sono state oggetto di uno studio “preliminare” che ha individuato il sito di Avigliana (TO) come preferibile, limitando la valutazione all’ambito territoriale della bassa valle di Susa (TO) con cui la società Consepi S.r.l. e l’attività svolta nutrono un legame storico e culturale.

L’alternativa zero non è pertanto praticabile in quanto trattasi di adempimento di prescrizione.

La realizzazione e l’esercizio del Centro di Guida Sicura nel sito individuato, rispetto ad altre alternative localizzative, implicano un impatto ambientale poco significativo per i seguenti aspetti principali:

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

- occupazione del suolo, in quanto l'intervento previsto consente di recuperare un'area attualmente in stato di abbandono dove con la mancata realizzazione verrà consegnata ad un suo ulteriore degrado;
- emissioni in atmosfera, dovute al traffico veicolare dove la non realizzazione implica elevati svantaggi sociali derivanti dalla mancata effettuazione di importanti azioni rivolte alla componente uomo della mobilità, che rappresenta la principale causa di incidentalità;
- rumore dove nella relazione specialistica (02DNV0600DREAM1025B) viene evidenziato un impatto trascurabile dell'opera dalla cui mancata realizzazione non deriverebbero significativi vantaggi per l'area in esame.

### *Alternative tecnologiche*

Le possibili alternative tecnologiche analizzate riguardano la realizzazione di un l'autodromo/motodromo e quella di un sistema di realtà simulata.

Per quanto riguarda l'autodromo/motodromo, il Proponente analizzata tale soluzione, riporta la possibilità di significativi impatti sulle componenti del rumore ed emissioni, derivanti dall'uso di veicoli non necessariamente e obbligatoriamente omologati alla circolazione stradale, qualora l'uso venga finalizzato alle competizioni.

Con riferimento all'alternativa di realizzare un impianto di sola realtà simulata, la mancanza degli impianti specifici per la guida sicura andrebbe a ridurre drasticamente l'efficacia dei corsi di guida sicura oltre a generare il rischio di una interpretazione errata degli obiettivi posti dai corsi. L'ipotesi di realizzare un centro di simulazione in alternativa al "centro di guida sicura" non viene ritenuto idoneo

### **Cantierizzazione**

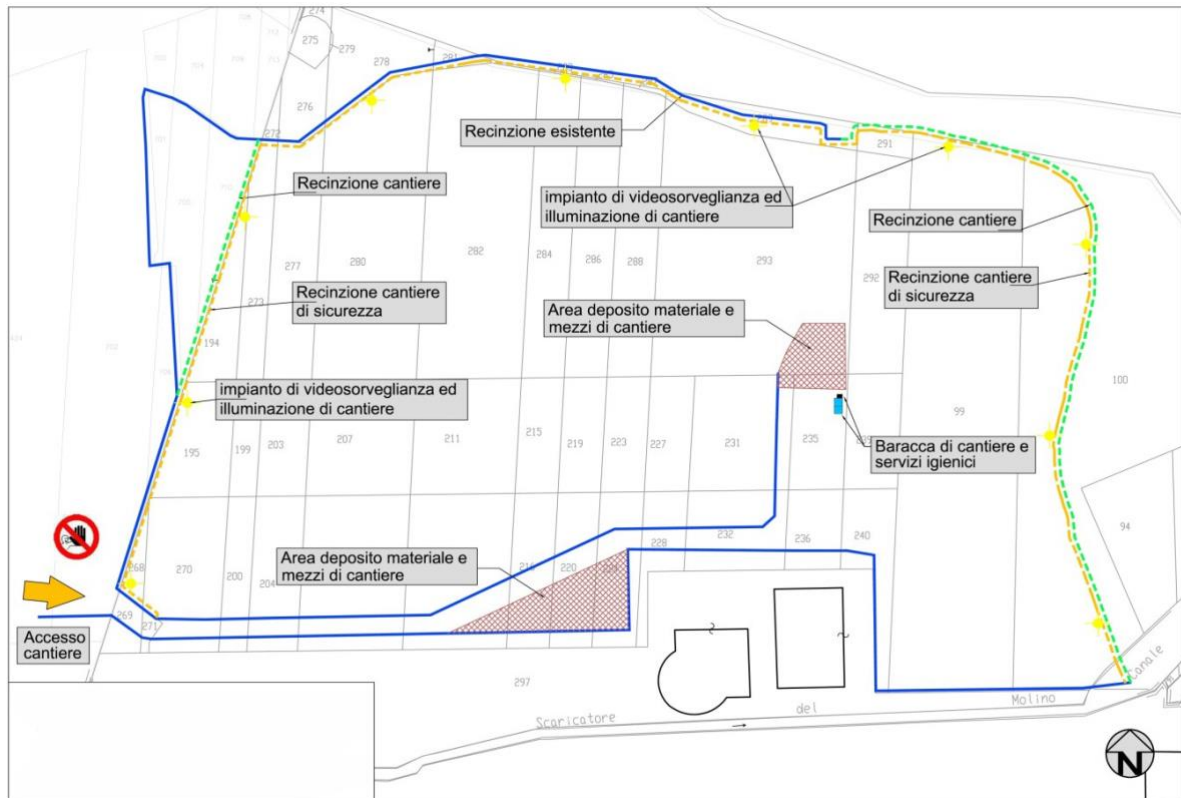
Le opere in progetto riguardano la sistemazione di un'area esistente già parzialmente utilizzata ed ospitante una pista per go-kart per la localizzazione delle piste di Guida Sicura e quindi con conseguenti movimenti di terra e realizzazione di piste di prova con finitura in tout-venant bituminoso nonché tutta la rete impiantistica, di distribuzione e raccolta delle acque di utilizzo e scorrimento.

Dal momento che il sito insiste in parte sulla discarica di materiali da fonderia esistente dello stabilimento Teksid limitrofo e non risulta possibile effettuare scavi sulla porzione interessata dalla bonifica, le piste verranno realizzate perlopiù in rilevato. Sono previste le attività di costruzione del fabbricato di servizio a due piani fuori terra.

Nel cantiere è previsto un baraccamento di cantiere principale con servizi, uffici, magazzini ed impianti di cantiere, posizionato in adiacenza all'area di edificazione fabbricato servizi; non è prevista l'installazione di un campo base con dormitori o mense

Relativamente alle interferenze con il traffico ordinario le opere presentano unicamente un aggravio sulla viabilità esistente a causa del transito dei mezzi pesanti necessari per il trasporto verso il cantiere dei materiali necessari per la realizzazione dei rilevati, delle opere e delle bitumature. Le principali vie di accesso all'area di intervento sono costituite dall'autostrada A32

Torino- Bardonecchia e relativa bretella di collegamento tra la SP24 e la SS25, la viabilità provinciale e comunale



**Figura 4 – Planimetria cantiere**

#### *Fasi di lavorazione*

Sono previste le seguenti sequenze operative:

- Fase 1: allestimento del cantiere con posa delle relative baraccature e recinzione dell'area, già quasi interamente recintata con rete metallica su piantoni in acciaio, che verrà affiancata da una recinzione in acciaio al fine di garantire la sicurezza del cantiere;
- Fase 2: scavi di preparazione, sbancamenti e formazione di rilevati;
- Fase 3: trasporto a impianto autorizzato del materiale di scavo in esubero trattato come sottoprodotto e destinato al riutilizzo in cantiere, ad eccezione del materiale derivante dalla scarifica delle pavimentazioni bitumate;
- Fase 4: realizzazione degli edifici a servizi della pista in concomitanza con le altre attività, mentre procederà in modo autonomo l'edificazione del fabbricato dei servizi essendo indipendente rispetto al resto del cantiere;
- Fase 5: formazione di canalizzazioni di servizio relative alle parti impiantistiche (rete di distribuzione e ricircolo acque, rete di raccolta acque, rete di alimentazione elettrica ecc..);

*ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24*

- Fase 6: formazione di sottofondi stradali e completamento delle reti impiantistiche di adduzione e ricircolo;
- Fase 7: pavimentazioni stradali ed opere di collegamento e messa in esercizio. Successivamente all'ultimazione della sistemazione delle aree verdi, alla posa segnaletica verticale e al collaudo preliminare delle opere impiantistiche, avverrà la stesa del tappetino d'usura e pavimentazioni speciali, oltre alla realizzazione della segnaletica orizzontale.



**Figura 5 – Area per allestimento baraccamenti di cantiere**

### **Gestione delle materie**

La gestione delle materie è stata trattata all'interno dell'elaborato Relazione sulla gestione delle materie (cfr. Codice Elaborato 02DNV0600DREGN000013D).

Nell'ambito dell'elaborato sono stati trattati i seguenti aspetti: i volumi di materiali da scavo prodotti in cantiere e le modalità di gestione degli stessi, i fabbisogni di materiali da approvvigionare da cava e la produzione di rifiuti (materiali da demolizione e asfalti) da conferire a discarica autorizzata.

Nell'ambito del progetto è prevista la produzione di un volume di 33.500 mc di scavi dovuti allo scotico superficiale del terreno vegetale per uno spessore di circa 25 cm (11.650 mc) e a tutte le operazioni di scavo delle fondazioni dell'edificio, della vasca, delle tubazioni interrato etc. (21.850 mc), che verrà in parte riutilizzato in sito.



ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

Tutto il materiale da scavo prodotto nell'ambito del cantiere verrà trattato come sottoprodotto e destinato al riutilizzo nell'ambito dello stesso cantiere.

Lo scotico, costituito da terreno vegetale, verrà accatastato in deposito temporaneo al margine del cantiere avendo cura di preservarne le caratteristiche pedologiche, per il successivo riutilizzo in fase realizzazione dei rilevati o sistemazione area verde da sottoporre successivamente ad idrosemina.

Oltre al materiale da scavo, è prevista la produzione di 18.000,00 mc derivanti dalla demolizione di pavimentazione stradale delle piste esistenti da gestire come rifiuti e conferiti in discarica autorizzata.

Per la realizzazione delle opere in progetto i fabbisogni più significativi riguardano i materiali per la formazione di rilevato stradale, per i sottfondi stradali, per i calcestruzzi e per la pavimentazione stradale.

Il fabbisogno dei seguenti materiali verranno approvvigionati da cava o da centri di produzione: sabbia, ghiaia e stabilizzato, massi, calcestruzzo, asfalti.

<b>Interventi</b>	<b>u.m.</b>	<b>Volumi parziali</b>
Inerti per sottfondi (di cui mc 15.500 in riutilizzo)	m <sup>3</sup>	70.000,00
Conglomerati bituminosi	m <sup>3</sup>	6.000,00
Inerti per c.a. (strutture gettate in opera)	m <sup>3</sup>	17.300,00
<b>Volumi totali in approvvigionamento</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>93.300,00</b>

Sono state individuate cave prossime al sito di intervento (la Edilcave s.r.l. di Villar Focchiardo, la Cave Caprie s.n.c. di Caprie, la Cave Sangone S.p.A. di Rivalta di Torino o ancora la Cave Druento s.r.l. di Druento), ma che in ogni caso sarà a cura dell'Appaltatore la scelta della cava o delle cave da cui approvvigionare il materiale.

Nell'ambito dei lavori di realizzazione delle opere in progetto è prevista la produzione di 18.000,00 mc di materiale derivante da demolizioni delle piste asfaltate esistenti, i quali saranno gestiti come rifiuti e conferiti in discarica autorizzata. L'indagine finalizzata all'individuazione del sito di conferimento finale dei rifiuti è stata effettuata con l'intento di contenere al massimo i tempi di trasporto, privilegiando pertanto siti posti a minor distanza dall'area di produzione dei rifiuti. L'indagine sulle disponibilità offerte dal territorio, ha permesso al Proponente di evidenziare vari siti dotati di autorizzazione al trattamento e/ o allo stoccaggio finale dei rifiuti in oggetto con sedi prossime al cantiere.

Si condivide l'indirizzo a favore di principi ambientali che prediligono un attento riutilizzo dei materiali da scavo nell'ambito delle lavorazioni, materiali che presentano caratteristiche geotecniche e chimiche idonee per possibili utilizzi interni, limitando il più possibile il ricorso allo smaltimento, a fronte quindi di una riduzione negli approvvigionamenti esterni.

Si raccomanda di non conferire in discarica alcuna volumetria di terreno di scotico, ad eccezione di casi di contaminazioni accertate, e di utilizzare l'intero quantitativo nei ripristini pedologici nelle aree di cantiere. Tali riutilizzi dovranno essere gestiti in relazione alla tipologia pedologica di provenienza e a quella di destinazione, evitando quindi di miscelare terreni

*ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24*

caratterizzati da proprietà differenti e di immettere terre alloctone non compatibili con il contesto pedoambientale locale.

Tutti i terreni provenienti dalle operazioni di scavo saranno caratterizzati in corso d'opera da un punto di vista ambientale, prima di poter essere riutilizzati nell'ambito del medesimo intervento ovvero conferiti a impianti di recupero/trattamento e in un'ultima analisi smaltimento. La caratterizzazione ambientale sarà eseguita nell'ambito delle aree di cantiere.

## **COERENZA DEL PROGETTO CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE**

L'intervento in progetto ricade nel Corridoio TEN-T della rete centrale denominato "Mediterraneo", come definito nel "Regolamento (UE) N. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del consiglio dell'11 Dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. L'intervento costituisce parte della trasversale Est-Ovest Torino-Milano-Venezia, che comprende la realizzazione della nuova linea Alta capacità (AC), in prevalente affiancamento all'attuale linea storica Milano-Venezia.

### **Pianificazione di livello nazionale**

Le attività esercitate da Consepi S.r.l. attengono alla "Guida Sicura" che si pone l'obiettivo di ridurre l'incidentalità stradale, correlata alla componente uomo, del sistema di mobilità su ruote nonché di trasmettere comportamenti di guida tesi anche alla riduzione dei consumi e delle emissioni da traffico veicolare. La particolarità delle tecnologie adottate evidenzia che la struttura non è deputata allo svolgimento di "corse" ovvero a gare e competizioni il cui fine sia la prestazione del veicolo.

In relazione a quanto è possibile individuare gli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti nell'ambito di piani e programmi europei, nazionali e regionali in materia di sicurezza stradale, in particolare a livello locale il Piano Regionale della Sicurezza Stradale individua la Linea di Azione "Diffondere un comportamento di guida responsabile - miglioramento della formazione alla guida" in cui rientrano i corsi di guida sicura.

Il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti individua come prima strategia "A. Aumentare la sicurezza reale e percepita negli spostamenti" con l'obiettivo "zero vittime" entro il 2050 da raggiungersi anche mediante l'educazione e la formazione della componente "uomo" della mobilità.

Molte attività dell'attuale impianto sono inserite spesso all'interno di iniziative Europee, Nazionali e Regionali in materia di Sicurezza Stradale.

### ***Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico***

L'area di studio è situata in destra idrografica del fiume Dora Riparia in un territorio prevalentemente pianeggiante, che si eleva di circa 6 metri rispetto all'alveo del corso d'acqua, ad una quota topografica media di circa 335 m s.l.m. Il sito insiste su una sopraelevazione di qualche metro rispetto alla naturale quota dei terrazzi alluvionali adiacenti.

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

Più a valle dell'area il fiume Dora Riparia riceve l'apporto del torrente Messa, affluente in sinistra idrografica della Dora Riparia, che si origina da alcuni rami sorgentizi che scendono verso sud-est dalla Punta della Croce e dal Monte Rognoso, in Comune di Rubiana.

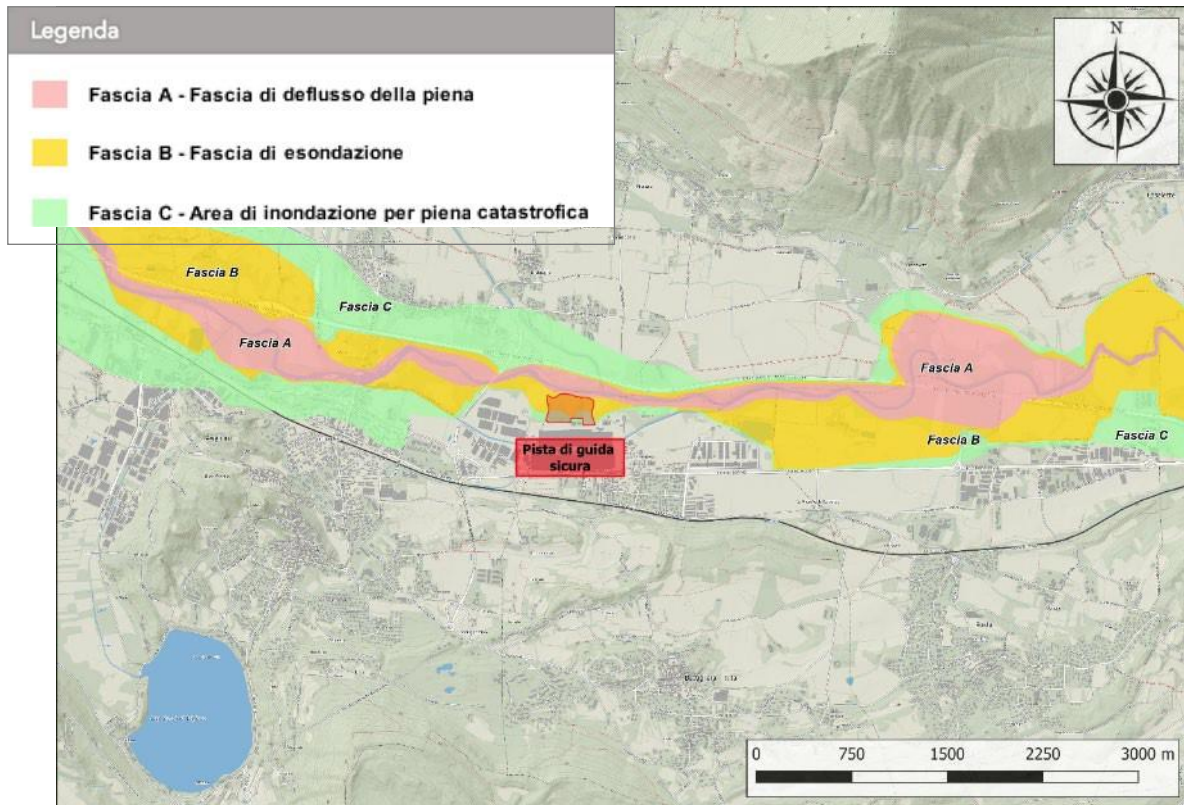


Figura 6 – Fasce fluviali del PAI

Il sito risulta compreso in parte in Fascia B e in parte in Fascia C del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) definite ai sensi del D.P.C.M. 24 luglio 1998.

La fascia B rappresenta la zona di esondazione costituita dalla porzione di territorio interessata da inondazione al verificarsi della piena di riferimento (T.R. 200 anni). Il limite della fascia si estende fino al punto in cui le quote naturali del terreno sono superiori ai livelli idrici corrispondenti alla piena di riferimento ovvero sino alle opere idrauliche di controllo delle inondazioni (argini o altre opere di contenimento), dimensionate per la stessa portata.

Le linee di intervento del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico della Fascia B sono riconducibili ai seguenti punti:

- garantire il mantenimento delle aree di espansione naturale per la laminazione della piena;
- controllare ed eventualmente ridurre la vulnerabilità degli insediamenti e delle infrastrutture presenti;

*ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24*

- garantire il mantenimento/recupero dell'ambiente fluviale e la conservazione dei valori paesaggistici, storici, artistici e culturali;

La Fascia C comprende l'area di inondazione per piena catastrofica, costituita dalla porzione di territorio esterna alla precedente fascia (Fascia B), interessata da inondazione al verificarsi di eventi di piena più gravosi di quelli di riferimento. Come portata di riferimento si assume la massima piena storicamente registrata, se corrispondente a un Tempo di ritorno superiore a 200 anni, o in assenza di essa, la piena con Tempo di Ritorno di 500 anni.

Le linee di intervento del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico della Fascia C sono riconducibili al seguente punto:

- segnalare le condizioni di rischio idraulico ai fini della riduzione della vulnerabilità degli insediamenti in rapporto alle funzioni di protezione civile, soprattutto per la fase di gestione dell'emergenza.

Il Proponente, a fronte di tale intervento e dell'ulteriore innalzamento del piano campagna conseguente alla realizzazione degli impianti in progetto ritiene che:

- il possibile allagamento dell'area in esame sia alquanto improbabile; in ogni caso le strutture di cui si prevede la realizzazione saranno idonee a sopportare una esondazione a bassa energia senza conseguenze particolarmente severe e senza implicare in alcun modo la compromissione della qualità delle acque;
- verrà garantito il mantenimento delle aree di espansione naturale per la laminazione della piena;
- si rimanda alla "Relazione di compatibilità idraulica F. Dora Riparia - Buttigliera Alta"<sup>6</sup>, per l'approfondimento tecnico in merito.

#### *Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (P.G.R.A)*

La Direttiva 2007/60/CE cosiddetta "Direttiva alluvioni", entrata in vigore il 26 novembre 2007, ha istituito "un quadro per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni volto a ridurre le conseguenze negative per la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche connesse con le alluvioni all'interno della Comunità". Per l'adempimento agli obblighi della seguente Direttiva 2007/60/CE una base adeguata è stata fornita dai Piani stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), redatti ai sensi della Legge 183/89.

La Direttiva Alluvioni promuove un approccio specifico per la gestione dei rischi di alluvioni e un'azione concreta e coordinata a livello comunitario, in base alla quale gli Stati membri dovranno individuare tutte le aree a rischio di inondazioni, mappare l'estensione dell'inondazione e gli elementi esposti al rischio in queste aree e adottare misure adeguate e coordinate per ridurre il rischio di alluvione.

I P.R.G.A sono stati predisposti dalle Autorità di bacino distrettuali dei 5 distretti idrografici in cui è suddiviso il territorio nazionale (fiume Po, Alpi Orientali, Appennino settentrionale, Appennino centrale, Appennino Meridionale) nonché dalle regioni Sardegna e Sicilia. Il periodico riesame e l'eventuale aggiornamento dei Piani ogni 6 anni consentono di adeguare la

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

gestione del rischio di alluvioni alle mutate condizioni del territorio, anche tenendo conto del probabile impatto dei cambiamenti climatici sul verificarsi di alluvioni.

Sono individuate le aree per le quali sussisterebbe un rischio potenziale significativo di alluvioni o si possa ritenere probabile che questo si generi sulla base della valutazione preliminare del rischio, per le quali vengono predisposte mappe di pericolosità e rischio di alluvioni. Tali mappe contengono la perimetrazione delle aree geografiche che potrebbero essere interessate dall'esonazione di un corso d'acqua secondo i scenari di scarsa probabilità di alluvioni o scenari di eventi estremi, di media probabilità di alluvioni e di elevata probabilità di alluvioni. Per ogni scenario sono indicati:

- estensione dell'inondazione;
- altezza idrica o livello;
- caratteristiche del deflusso (velocità e portata).

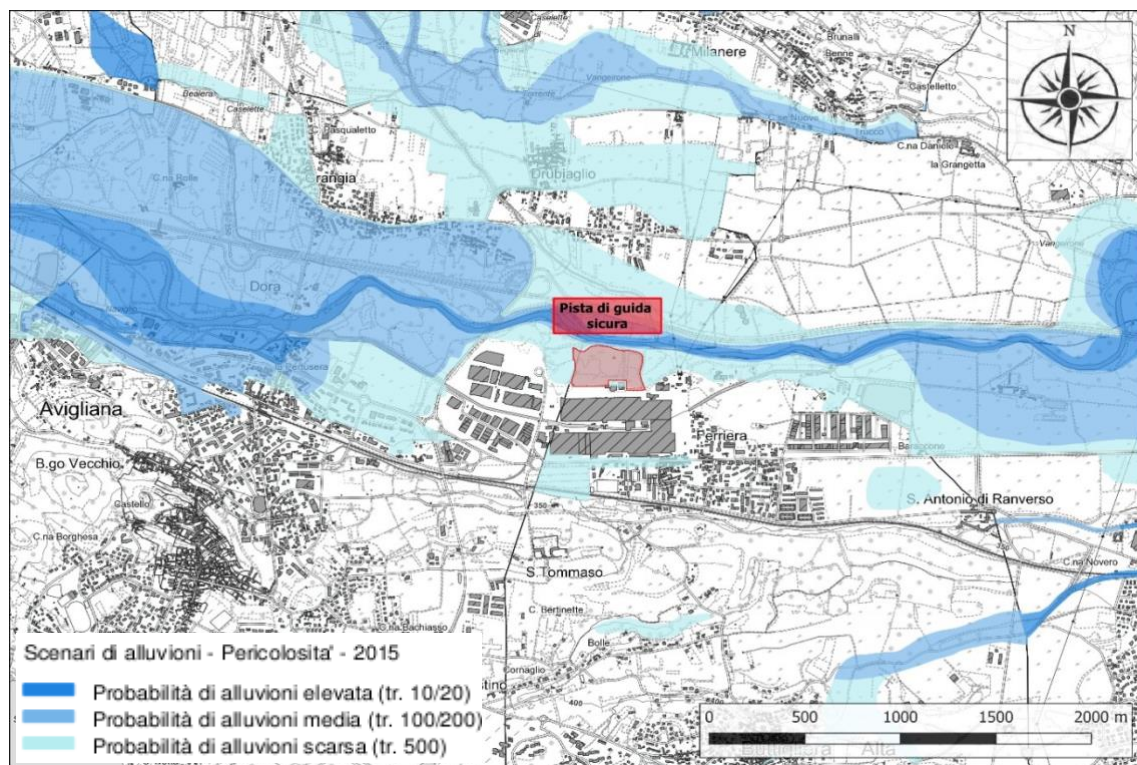


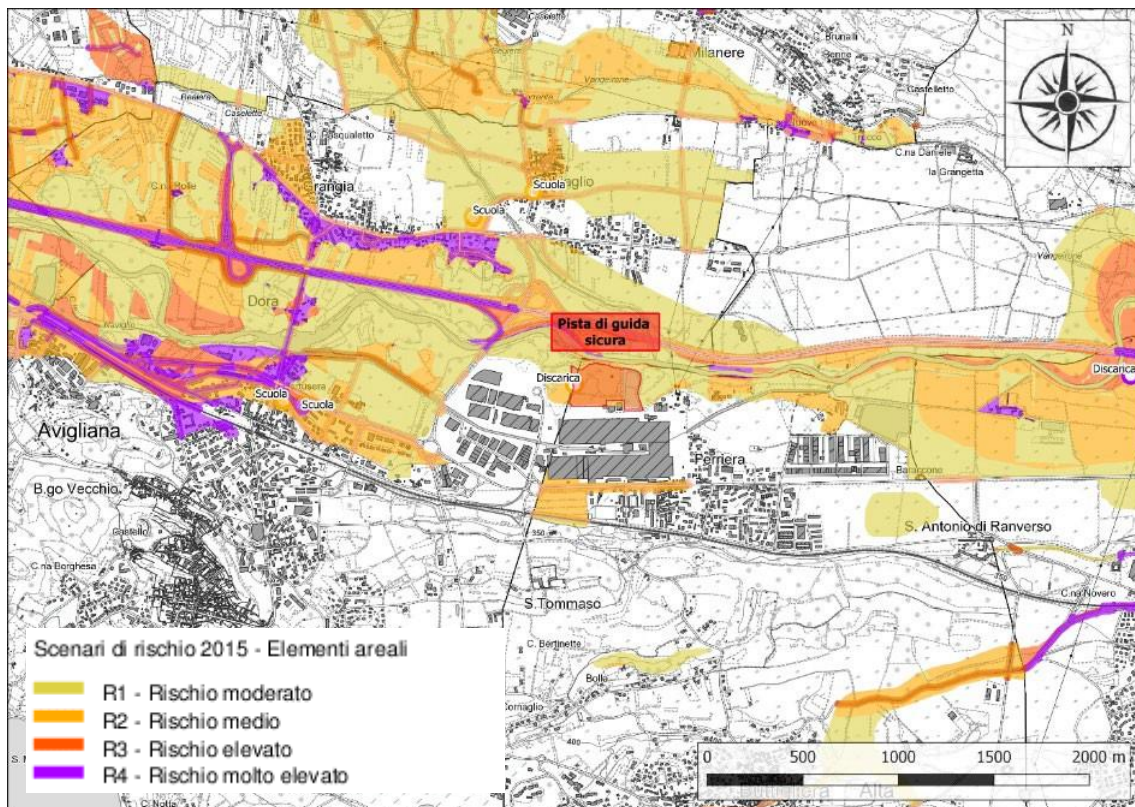
Figura 7 – Mappa pericolosità alluvioni

Il D.Lgs. 49/2010, di recepimento della Direttiva, prevede 4 classi di rischio espresse in termini di:

- numero di abitanti potenzialmente interessati;
- infrastrutture e strutture strategiche;
- beni ambientali, storici e culturali;

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

- distribuzione e tipologia delle attività economiche;
- presenza di impianti potenzialmente inquinanti (Allegato I D.Lgs. 59/2005) e di aree protette (Allegato 9 parte III D.Lgs. 152/2006);
- altre informazioni considerate utili, come le aree soggette ad alluvioni con elevato volume di trasporto solido e colate detritiche o informazioni su fonti rilevanti di inquinamento.



**Figura 8 – Mappa rischio alluvioni**

Sulla base delle mappe di pericolosità e rischio di alluvioni le autorità competenti hanno quindi predisposto i Piani di gestione del rischio di alluvioni coordinati a livello di distretto idrografico

Il P.G.R.A. deve orientare l'azione sulle aree a rischio significativo organizzate gerarchizzate rispetto all'insieme di tutte le aree a rischio, definire gli obiettivi di sicurezza e le priorità di intervento a scala distrettuale, in modo concertato fra tutte le amministrazioni e gli enti gestori, con la partecipazione dei portatori di interesse e il coinvolgimento del pubblico in generale

I tre obiettivi principali sui quali devono concentrarsi le misure del piano sono :

*ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24*

- migliorare nel minor tempo possibile la sicurezza delle popolazioni esposte utilizzando le migliori pratiche e le migliori tecnologie disponibili a condizione che non comportino costi eccessivi;
- stabilizzare nel breve termine e ridurre nel medio termine i danni sociali ed economici delle alluvioni;
- favorire un tempestivo ritorno alla normalità in caso di evento.

Le Tavole del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (P.G.R.A.) consentono di escludere la presenza di elementi ostativi alla realizzazione di quanto in progetto. A fronte dell' intervento di progetto e dell'ulteriore innalzamento del piano campagna conseguente alla realizzazione degli impianti in progetto si ritiene che:

- il possibile allagamento dell'area in esame sia alquanto improbabile; in ogni caso le strutture di cui si prevede la realizzazione saranno idonee a sopportare una esondazione a bassa energia senza conseguenze particolarmente severe e senza implicare in alcun modo la compromissione della qualità delle acque;
- verrà garantito il mantenimento delle aree di espansione naturale per la laminazione della piena;
- si rimanda alla "Relazione di compatibilità idraulica F. Dora Riparia - Buttigliera Alta"<sup>9</sup>
- per l'approfondimento tecnico in merito.

#### *Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) – Revisione 2018*

Il progetto di revisione del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) è stato adottato dalla Giunta Regionale del Piemonte con D.G.R. n. 28-7253 il 20 luglio 2018.

La revisione del P.T.A. è in continuità con la strategia delineata nel P.T.A. 2007 e specifica ed integra, a scala regionale, i contenuti del Piano di Gestione del distretto idrografico del fiume Po. Con la suddetta revisione la Regione nell'ambito delle sue attività di pianificazione, intende orientare la sua azione a promuovere la diffusione di comportamenti virtuosi per una gestione sostenibile della risorsa idrica, bene prezioso ora più che mai da tutelare, in un'ottica di sostenibilità dell'azione umana sul territorio.

Con D.G.R. n. 64-8118 del 14 dicembre 2018 la Giunta Regionale ha pertanto approvato la proposta di Piano di Tutela delle Acque e la proposta di Dichiarazione di Sintesi.

Sono stati introdotti significativi elementi di innovazione nella disciplina delle attività di monitoraggio dalle Direttive europee 2000/60/CE e 2006/118/CE, formalmente recepite in Italia con il D.Lgs. 152/06 e il D.Lgs. 30/09 e con i successivi decreti nazionali emanati.

Sulla base dei risultati dell'analisi di rischio e delle indicazioni previste dalla Direttiva vengono pianificate le varie attività di monitoraggio.

Il monitoraggio previsto sui corpi idrici è sito-specifico, sulla base della tipologia di monitoraggio stessa (operativo, annuale e sorveglianza, triennale/sessennale), dei dati pregressi e delle pressioni insistenti. Ciò comporta che non tutti i corpi idrici vengono monitorati ogni

*ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24*

anno e che non tutte le componenti chimiche e biologiche vengono ricercate su tutti i punti indistintamente.

I dati presentati nel portale sono aggiornati all'ultimo dato disponibile per ogni corpo idrico. Il primo ciclo di monitoraggio è stato attuato nel triennio 2009-2011, consentendo di sperimentare l'applicazione del nuovo impianto di monitoraggio sul sistema delle reti regionali delle acque (corsi d'acqua, laghi e acque sotterranee) e di evidenziare gli eventuali aspetti critici nella conduzione delle attività previste dal punto di vista operativo e logistico – organizzativo.

Prendendo in considerazione i dati di qualità dell'acqua, le stazioni di misura attive lungo il fiume Dora Riparia nel tratto di interesse sono:

- DORA RIPARIA - Avigliana:
  - distanza dal sito:  $\approx$  1,7 km,
  - Punto di prelievo: 038430,
  - UTM x: 374048, UTM y: 4994153,
  - Corpo idrico: DORA RIPARIA (04SS3N172PI).
  
- DORA RIPARIA - Torino:
  - distanza dal sito:  $\approx$  17 km,
  - Punto di prelievo: 038490,
  - UTM x: 393058, UTM y: 4993629,
  - Corpo idrico: DORA RIPARIA (06SS4F173PI).

La sezione comprende le mappe degli indici annuali calcolati per la valutazione dello Stato Ecologico (SE) e dello Stato Chimico (SC) per i parametri chimici e le componenti biologiche secondo le modalità previste dal Decreto 260/2010.

L'area degli interventi di progetto si trova in destra orografica del fiume Dora Riparia.

La valutazione della qualità del corso d'acqua effettuata presso il punto di prelievo di Avigliana, posto 1,7 km a monte del sito in esame, indica uno stato complessivo "Buono", mentre i parametri presi presso il punto di prelievo di Torino, ubicato a circa 17 km a valle dell'area, indicano uno stato complessivo del fiume "Non buono". Secondo il SIA nell'opera in progetto non è previsto un impatto sulla qualità delle acque.

### **Pianificazione di livello regionale**

*Piano Territoriale Regionale (P.T.R.)*

Il PTR vigente è stato approvato dal Consiglio Regionale del Piemonte con D.C.R. n. 122-29783 del 21 luglio 2011.

Con riferimento ai 31 Ambiti di Integrazione Territoriale (AIT) individuati dal PTR, l'area di progetto in esame, nel territorio di Buttigliera Alta, ricade all'interno dell'Ambito di Integrazione Territoriale n. 9, denominato "Torino".



Il P.T.R. individua i caratteri socio-economici ed i caratteri territoriali e paesaggistici individuando e normando di conseguenza:

- le aree di tutela per le quali non sono possibili interventi che ne alterino le caratteristiche,
- gli interventi ammessi,
- le limitazioni per particolari trasformazioni,
- le azioni strategiche da attivare per le quali bisogna attivare concrete iniziative di progettazione.

Il P.T.R. per l'AIT n. 9 definisce nella Tavola di Conoscenza B - "*Strategia 2 Sostenibilità ambientale, efficienza energetica*", un livello di pressione, legata al bilancio ambientale territoriale (BAT), di livello medio-alto.

Alla luce dell'analisi della Tavola A "*Strategia 1 - Riqualificazione territoriale, tutela del paesaggio*" e della Tavola B "*Strategia 2 - Sostenibilità ambientale, efficienza energetica*", con specifico riferimento agli obiettivi di tutela del paesaggio di cui al D.Lgs. 42/2004 ed al D.P.C.M. 12/12/05, il Proponente esclude la presenza di elementi ostativi alla realizzazione di quanto in progetto.

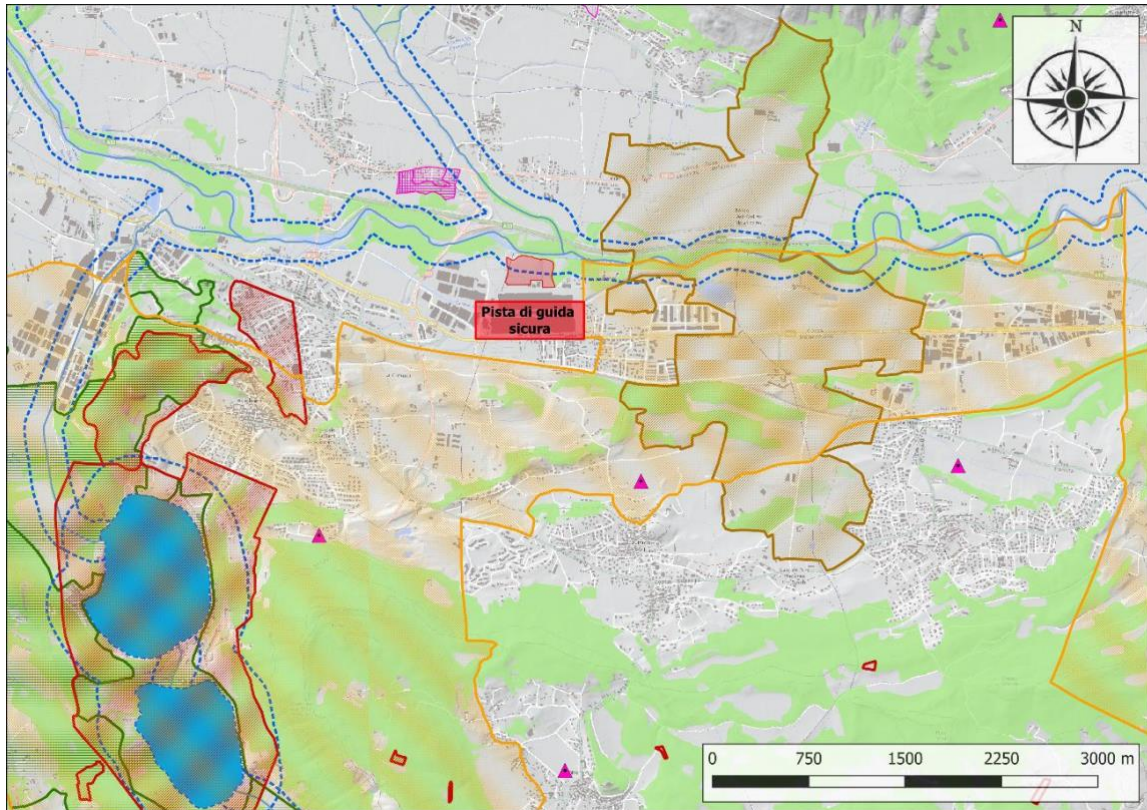
#### *Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.)*

Il PPR vigente adottato nel 2015 è stato approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017.

Il territorio regionale è stato suddiviso in 76 ambiti di paesaggio, distintamente riconosciuti e analizzati secondo le peculiarità naturali, storiche, morfologiche e insediative, al fine di cogliere i differenti caratteri strutturanti, qualificanti e caratterizzanti i paesaggi. Il riconoscimento dei beni paesaggistici, soggetti a tutela secondo la vigente normativa in materia, non esaurisce il campo d'attenzione del P.P.R., che considera anche le altre componenti del paesaggio (sotto l'aspetto naturalistico - ambientale, storico - culturale, scenico - percettivo e urbanistico - insediativo) la cui disciplina è necessaria per una efficace tutela dei primi e che concorrono a diffondere sull'intero territorio regionale i valori paesaggistici.

Alla luce dell'analisi della Tavola P2 "Beni paesaggistici (Figura 9) " la parte settentrionale dell'area in esame ricade nella fascia tutelata ai sensi dell'articolo 142 comma 1, lettera c) del D.Lgs. 42/2004, riguardante i corpi idrici superficiali e più in particolare fiumi, torrenti e corsi d'acqua. l'area è situata in destra orografica del fiume Dora Riparia, leggermente a monte del punto in cui quest'ultimo riceve l'apporto del torrente Messa. Ai sensi della lettera c), comma 1 dell'art. 142 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, risultano sottoposti a vincolo paesaggistico "i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua [omissis] e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna".

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24



### Legenda

#### Tavola P2 - beni paesaggistici 1: 100.000

Immobili e aree di notevole interesse pubblico ai sensi degli artt 136 e 157 del D lgs n 42 del 2004

Bene ex DDMM 1-8-1985



Alberi monumentali



Bene ex L 1497-39 punti



Bene ex L 1497-39 linee



Bene ex L 1497-39 poligoni



Bene individuato ai sensi del D lgs n 42 del 2004 artt dal 138 al 141



Aree tutelate per legge ai sensi dell'art 142 del D lgs n 42 del 2004

Lettera b - Laghi



Lettera b - fascia



Lettera c - I fiumi - i torrenti - i corsi d'acqua



Lettera c - Fasce di 150 m



Lettera d - Le montagne per la parte eccedente 1600 m slm per la catena alpina e 1200 m slm per la catena appenninica - art 13 NdA



Lettera e - I ghiacciai - art 13 NdA



Lettera e - I circhi glaciali - art 13 NdA



Lettera f - I parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi - art 18 NdA



Lettera g - I territori coperti da foreste e da boschi - art 16 NdA



Lettera h - Le zone gravate da usi civici - art 33 NdA



Lettera m - Le zone di interesse archeologico - art 23 NdA



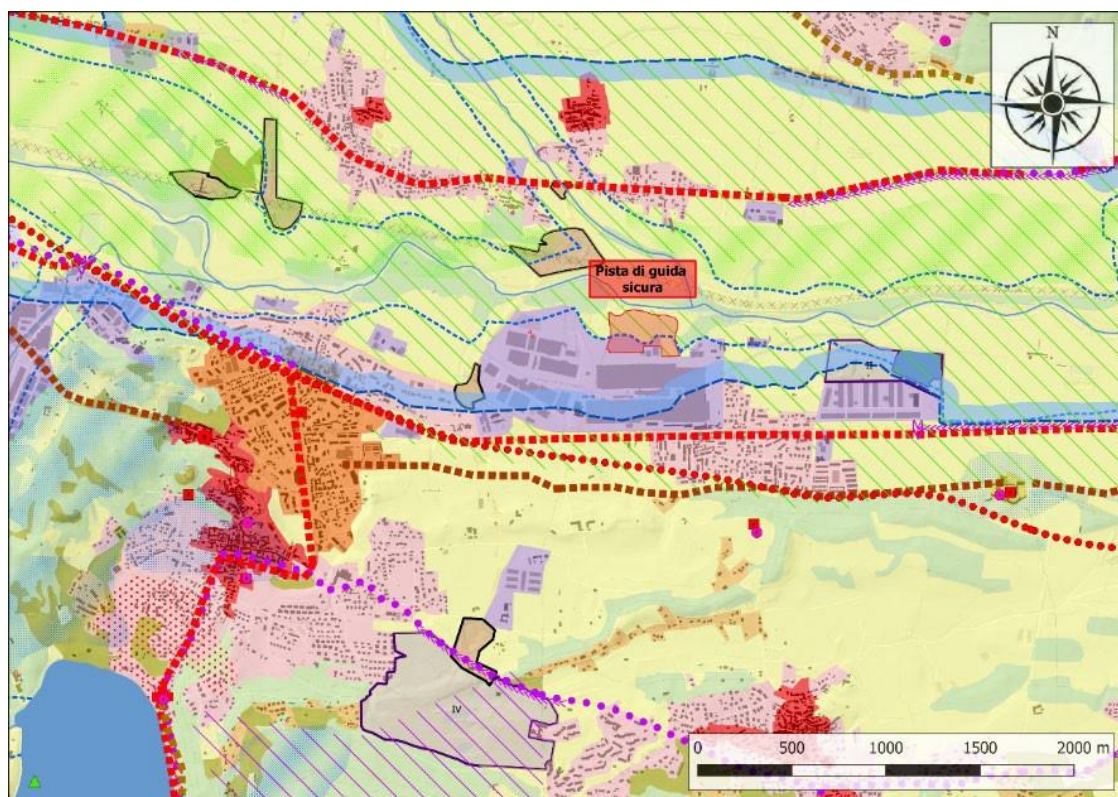
Figura 9 – Estratto Tavola P2 - Beni paesaggistici -

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

Dall'analisi della Tavola P3 "Ambiti e unità di paesaggio" risulta che l'area rientra le tipologie normative dell'unità di paesaggio "naturale/rurale alterato episodicamente da insediamenti" non presentando elementi ostativi all'intervento in progetto.

Dall'analisi della Tavola P4 "Componenti paesaggistiche" risulta che l'area non è soggetta a particolari vincoli ostativi, all'intervento in progetto, di natura paesaggistica.

L'area è classificata in parte fra le morfologie insediative m.i. 10 - "Aree rurali di pianura o collina" ed in parte fra le morfologie insediative m.i. 5 - "Insediamenti specialistici organizzati" a causa del complesso industriale posto a sud del sito in esame.



**Figura 10 – Estratto Tavola P2 - Beni paesaggistici -**

Il P.P.R. individua nella Tavola P4 le zone fluviali, distinguendole in zone fluviali "allargate" e zone fluviali "interne"; la delimitazione di tali zone è stata individuata tenendo conto:

- del sistema di classificazione delle fasce individuate dal Piano di Assetto Idrogeologico PAI (fasce A, B e C);
- delle aree che risultano geomorfologicamente, pedologicamente ed ecologicamente collegate alle dinamiche idrauliche, dei paleoalvei e delle divagazioni storiche dei corsi d'acqua, con particolare riguardo agli aspetti paesaggistici;
- delle aree tutelate ai sensi dell'articolo 142, comma 1, lettera c., del D.Lgs. 42/2004.

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

Il progetto ricade in parte nella zona fluviale "interna" e in parte nella zona fluviale "allargata" così come definite ai sensi dell'art. 14 delle N.T.A. del P.P.R.

Infine alla luce dell'analisi della Tavola P5 "Siti UNESCO, SIC e ZPS" l'area non rientra in aree protette (SIC, ZSC, ZPS o siti UNESCO) e dista circa 4,5 km dal castello di Rivoli, inserito nel sistema delle Residenze Sabaude e quindi nella lista del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO (visibile a destra nella carta).

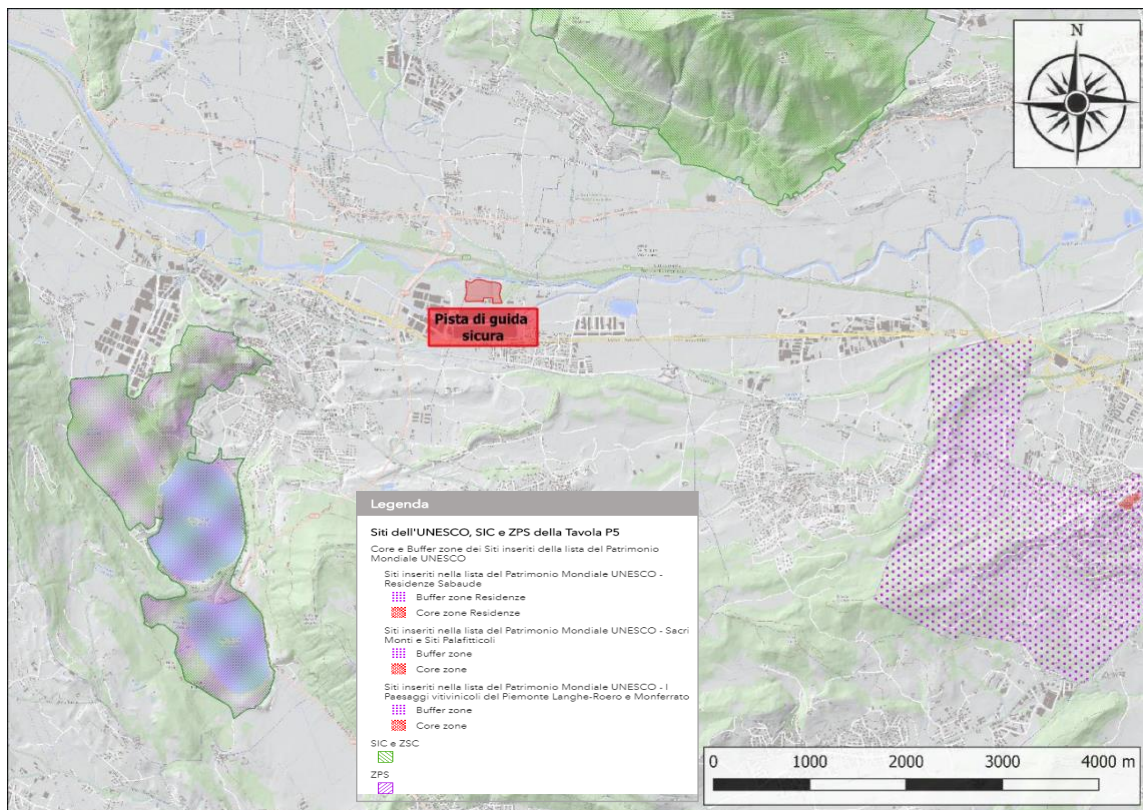


Figura 11 – Estratto Tavola P5 - Siti UNESCO, SIC e ZPS - fonte Geoportale ARPA Piemonte (shp).

Il Proponente dall'analisi delle Tavole del PPR esclude la presenza di elementi ostativi alla realizzazione di quanto in progetto. In particolare, l'area in esame è inserita in un contesto industriale nel quale l'attività prevista si inserisce senza particolari interferenze con le componenti paesaggistiche, anche tenendo conto dell'intervento di bonifica già completato sul sito.

*Piano Regionale della Qualità dell'Aria (P.R.Q.A)*

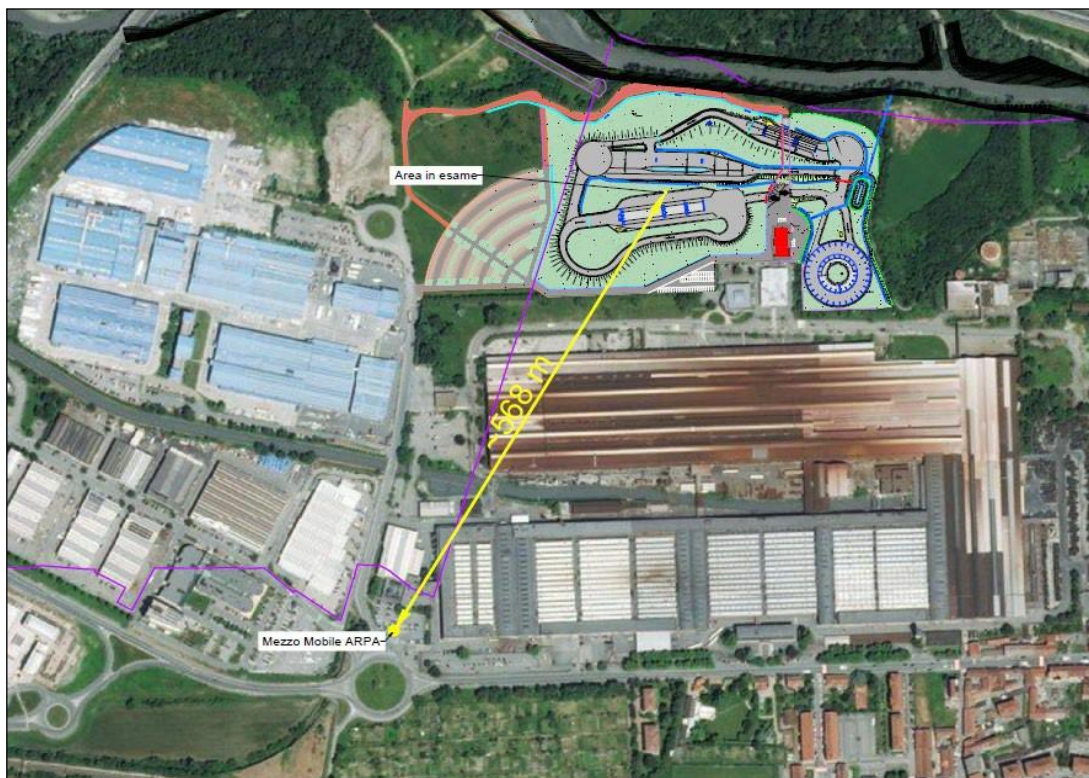
Il P.R.Q.A. vigente è stato approvato dal Consiglio regionale, con D.C.R. 25 marzo 2019, n. 364-6854 "Approvazione del Piano regionale di qualità dell'aria ai sensi della Legge Regionale 7 aprile 2000, n. 43".

In particolare, la documentazione relativa al P.R.Q.A. illustra:

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

- lo stato di qualità dell'aria e l'individuazione degli ambiti che hanno maggior peso sulla qualità dell'aria (Agricoltura, Energia, Trasporti, Industria);
- approfondimenti tecnici che validano da un punto di vista scientifico i contenuti del
- P.R.Q.A. (Source Apportionment Modellistico ed Analitico, Analisi dei consumi energetici e delle riduzioni emissive ottenibili, Valutazione degli effetti ambientali del
- P.R.Q.A. in riferimento ai Cambiamenti Climatici, Dichiarazione di Sintesi del percorso di V.A.S.);
- le misure afferenti a ciascun ambito e relativa quantificazione in termini di riduzione emissiva;
- i risultati delle simulazioni modellistiche relative all'attuazione delle misure di qualità dell'aria, che indicano il 2030 quale anno di rientro nei limiti di qualità dell'aria, definiti nella Direttiva 2008/50/CE.

Analiticamente lo stato di qualità dell'aria del sito in esame è stato analizzato confrontando i valori ottenuti attraverso i seguenti due approcci.



**Figura 12 – Posizione laboratorio mobile ARPA**

Su richiesta del Comune di Avigliana nel 2012 è stata condotta un'indagine specifica da parte di ARPA Piemonte in relazione allo stato della qualità dell'aria mediante l'utilizzo del

*ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24*

laboratorio mobile (“Campagna di rilevamento della qualità dell’aria con utilizzo del laboratorio mobile nel Comune di Avigliana, Viale Martin Luther King - Relazione finale campagne 30/07/2011 al 04/09/2011 - 20/03/2012 al 13/04/2012” - ARPA Piemonte), i rilievi sono stati effettuati in viale Martin Luther King nei periodi dal 30/07/2011 al 04/09/2011 e dal 21/03/2012 al 12/04/2012. L’indagine risulta di particolare interesse in quanto il punto di misura è situato al confine tra il Comune di Avigliana e il Comune di Buttigliera Alta e dista meno di 600 m dal sito in esame.

Una seconda possibilità può essere inoltre quella di far riferimento alla “Relazione sullo stato dell’ambiente - Piemonte 2018” edita dalla Regione Piemonte e da ARPA Piemonte, che fornisce un dataset specifico per la valutazione modellistica dello stato di qualità dell’aria. I dati sono il risultato dell’applicazione di un sistema modellistico di trasformazione chimica, trasporto e dispersione degli inquinanti, messo a punto da ARPA Piemonte a supporto dei compiti istituzionali della direzione Ambiente della Regione Piemonte in materia di valutazioni (annuali) della qualità dell’aria in ottemperanza a quanto previsto dall’articolo 5 del D.Lgs 155/2010.

Per un approfondimento sui valori ottenuti attraverso i due differenti approcci si rimanda al Paragrafo “Atmosfera”.

#### *Piano Forestale Regionale*

Il Piano Forestale Regionale (P.F.R) è stato approvato dalla Giunta Regionale con D.G.R. n. 8-4585 del 23 gennaio 2017, ai sensi dell’art. 9 della L.R. n. 4/2009, acquisito il parere favorevole della Competente Commissione Consiliare in data 18 gennaio 2017.

Delle 47 Aree Forestali di cui è suddiviso il Piemonte l’area degli interventi di progetto è posta al confine fra l’Area Forestale 29: Bassa Valle di Susa e Val Cenischia e l’Area Forestale 30: Alta Valle di Susa. Inoltre il Piano Forestale Territoriale della Regione Piemonte evidenzia che l’area in esame è esclusa dalla copertura forestale rilevata e oggetto di pianificazione.

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24



**Figura 13 – Estratto P.F.T. - Area di intervento nei pressi di Buttigliera Alta - fonte: Regione Piemonte**

Lo strumento di programmazione locale particolareggiata che costituisce l'evoluzione del piano d'assessamento forestale previsto dalla precedente normativa è un Piano Forestale Aziendale (P.F.A., art. 11 L.R. n. 4/2009. . La superficie forestale interessata dalla pianificazione aziendale (19 P.F.A. approvati più 28 P.F.A. in istruttoria) è di circa 95'000 ha, modesta in relazione alla superficie forestale regionale (11%) ma significativa se posta in relazione con la superficie a gestione attiva servita da viabilità (quasi 40%).

L'area in esame dista oltre 10 km dal più vicino piano di gestione forestale e naturalistica che interessa il Parco Naturale "La Mandria

Il Proponente riporta che l'oggetto di indagine è collocato in un ambito fortemente antropizzato, che a livello di area vasta presenta una copertura del suolo assai lontana dalla vegetazione potenziale. Le uniche fasce interessate da vegetazione sono in posizione perimetrale rispetto all'area di intervento e non assumono connotazione dimensionale tale da poterle definire bosco ai sensi della normativa vigente. Nello specifico sono presenti soggetti arborei per lo più giovani, di piccole dimensioni, spesso di diametro inferiore ai 5 cm e aventi elevata densità.

L'area vasta è prevalentemente ascrivibile alle aree artigianali ed industriali ed è caratterizzata da presenza di infrastrutture ed opifici; la parte a destinazione agraria si presenta eterogenea e confina perimetralmente con una porzione a carattere arboreo, seppure di importanza naturalistica e sotto il profilo forestale di scarsa importanza

### **Pianificazione di livello provinciale**

*Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.2)*

La variante del primo P.T.C. è stata approvata dal Consiglio della Regione Piemonte con D.C.R. n. 121-29759 del 21/07/2011 pubblicata sul B.U.R. n. 32 del 11/8/2011 e l'efficacia del

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

P.T.C.2 è stata confermata anche a seguito del subentro della Città Metropolitana di Torino alla omonima Provincia.

L'aggiornamento e adeguamento del Piano territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino (P.T.C.2) è redatto con riferimento al quadro legislativo e normativo nazionale e regionale, in conformità alle disposizioni del D.Lgs. 267/2000 e alla Legge Regionale 56/77 e s.m.i. (art. 10).

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino si articola in tre componenti fondamentali:

- Componente strutturale: riconoscimento ed interpretazione delle caratteristiche del territorio, e definizione delle scelte fondamentali di conservazione, valorizzazione, riqualificazione, trasformazione e organizzazione. Le politiche sono riferite a 5 componenti fondamentali:
  - o sistema insediativo (funzioni residenziali, economiche, culturali);
  - o sistema infrastrutturale (infrastrutture materiali e immateriali);
  - o sistema naturale e seminaturale (componenti ecosistemiche e paesaggio);
  - o pressioni ambientali e rischio idrogeologico;
  - o principi generali di sostenibilità ambientale.
- Componente strategica: di natura politico-programmatica, definisce le politiche e le linee di sviluppo che l'Amministrazione Provinciale intende perseguire e si traduce in obiettivi, strategie ed azioni.
- Componente operativa: azioni, interventi e progetti di trasformazione da porre in essere a medio-breve termine, disciplinando caratteri, modalità, valutabilità, concorrenzialità

In particolare, nell'elaborato cartografico 2.1 "*Sistema insediativo residenziale e servizi di carattere sovra comunale*" il P.T.C.2 individua degli ambiti di approfondimento sovra comunali al fine di coordinare le pianificazioni comunali.

Il Comune di Buttigliera Alta costituisce un centro di tipo D "*di rilevanza provinciale*" dell'Ambito 4 AMT denominato "*Ovest*" insieme ai territori di Alpignano, Collegno, Grugliasco, Pianezza, Rivoli, Rosta e Villarbasse.

L'analisi di tutti i tematismi ha escluso la presenza di vincoli escludenti per la realizzazione di quanto in progetto.

Sulla base delle Tavole del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, il sito in esame risulta compreso in parte in Fascia B e in parte in Fascia C del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) definite ai sensi del D.P.C.M. 24 luglio 1998.

### **Pianificazione di livello comunale**

*Piano Regolatore Generale Comunale (P.R.G.C.)*

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Buttigliera Alta è stato approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 17-12543 del 24/05/2004 pubblicata sul Bollettino



*ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24*

Ufficiale Regione Piemonte n. 22 del 03/06/2004. Successivamente il Piano è stato modificato con le seguenti varianti:

- D.C.C. n. 36 del 21/05/2005: progetto definitivo di Variante Parziale n. 1 al P.R.G.C. vigente;
- D.C.C. n. 38 del 26/06/2007: progetto definitivo di Variante Parziale n. 2 al P.R.G.C. vigente;
- D.C.C. n. 39 del 26/09/2007: progetto definitivo di Variante Parziale n. 3 al P.R.G.C. vigente;
- D.C.C. n. 56 del 27/03/2008: modifica al P.R.G.C. vigente ai sensi dell'art. 17 comma 8 lettera A) della L.R. 56/77;
- D.G.R. n. 18-8580 del 14/04/2008: progetto definitivo di Variante Strutturale n. 1 al P.R.G.C.;
- D.C.C. n. 44 del 15/07/2010: progetto definitivo di Variante Parziale n. 4 al P.R.G.C. vigente;
- -D.C.C. n. 26 del 12/07/2011: variante 1 art. 16 bis;
- D.C.C. n. 25 del 18/06/2013: progetto definitivo di Variante Parziale n. 5 al P.R.G.C. vigente;
- D.C.C. n. 38 del 09/20/2013: progetto definitivo di Variante Parziale n. 6 al P.R.G.C. vigente;
- D.C.C. n. 12 del 02/04/2014: progetto definitivo di Variante Parziale n. 7 al P.R.G.C. vigente;
- D.C.C. n. 44 del 30/11/2015: variante 2 art. 16 bis;
- D.C.C. n. 17 del 27/04/2016: variante semplificata art. 17 bis per sistemazione impluvio via Monte Cuneo;
- D.C.C. n. 18 del 27/04/2016: variante semplificata art. 17 bis per sistemazione scaricatori di piena in frazione Cornaglio;
- D.C.C. n. 37 del 27/07/2016: adozione della proposta tecnica del Progetto preliminare di Variante strutturale n. 2 al P.R.G.C. vigente ai sensi art. 15 della L.R. 56/77.

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

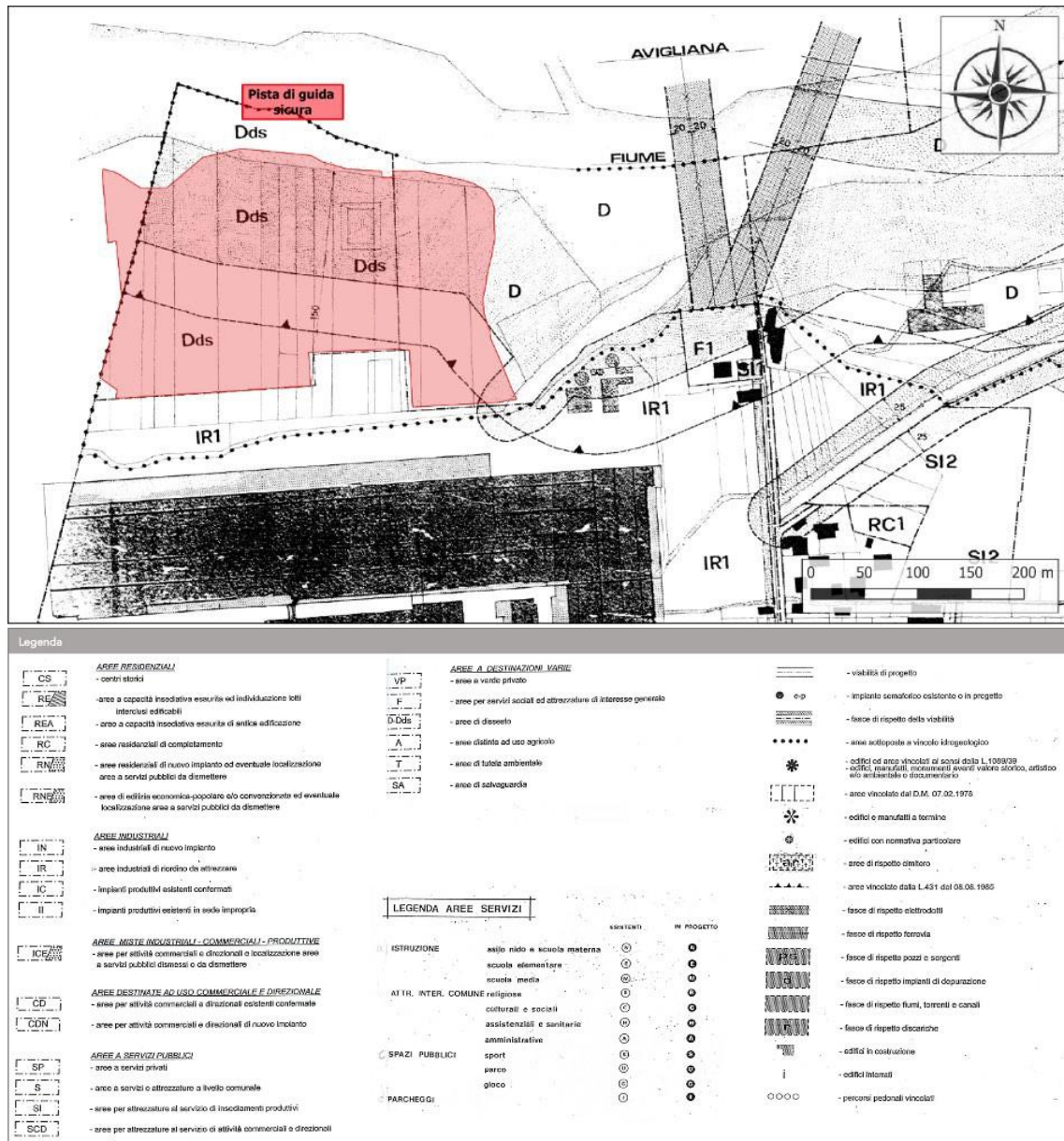


Figura 14 – Estratto cartografico P.R.G.C. del Comune di Buttigliera Alta Tavola 37.1 - Azzonamento - Ferriera - scala 1:2000 - fonte: Comune di Buttigliera Alta.

L'area di studio è individuata fra le "Aree di dissesto" ai sensi dell'art. 41 delle N.T.A. In particolare, tale superficie rientra in parte nella zona "Dds" e in parte nella zona "D".

Nelle aree (D) interessate da tratti di corsi d'acqua a rischio di asportazione della vegetazione arborea in occasione di eventi alluvionali, è vietato, limitatamente alla fascia A, l'impianto delle coltivazioni arboree. Nelle aree soggette a dissesto o esondabili, che ai fini della pubblica incolumità presentano caratteristiche negative dei terreni o incombenti o potenziali pericoli, non sono ammesse nuove costruzioni o il ripristino di costruzioni esistenti. Per quanto riguarda

*ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24*

l'area di dissesto derivata dalla presenza di discarica (Dds) la Regione Piemonte con D.G.R. n. 22-12378 del 26/04/2004, ha istituito, in ottemperanza al D.M. 471/99, l'Anagrafe Regionale dei siti da bonificare. L'area, denominata "Teksid - Avigliana e Buttigliera Alta", è identificata all'interno dell'Anagrafe con il codice regionale n. 532.

La parte dell'area in esame classificata come "Dds" è soggetta al Progetto Definitivo di Bonifica e Ripristino ambientale approvato con Determinazione Dirigenziale del Servizio Gestione Rifiuti e Bonifiche n. 69-115245/2004 del 21/04/2004 e alle relative destinazioni e condizioni ivi contenute. Con Determinazione del Dirigente del Servizio Pianificazione e Gestione Rifiuti, Bonifiche e Sostenibilità Ambientale n. 77-8046/2016 la Città Metropolitana di Torino rilasciava, ai sensi dell'art. 248 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. la "certificazione di completamento degli interventi di bonifica con misure di sicurezza e messa in sicurezza permanente" dell'area in esame. L'inserimento dell'area nell'Anagrafe dei siti da bonificare deve risultare nel Certificato di destinazione urbanistica

Dall'analisi dell'estratto cartografico del P.R.G.C. del Comune di Buttigliera Alta il sito in esame rientra totalmente all'interno delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico mentre la parte settentrionale dell'area ricade nella fascia tutelata ai sensi dell'articolo 142 comma 1, lettera c) del D.Lgs. 42/2004 che si estende per una larghezza di 150 metri a partire dal ciglio di sponda ovvero da argini artificiali dei corpi idrici superficiali e più in particolare fiumi, torrenti e corsi d'acqua.

Il Proponente riporta che l'area è compresa nella classe di pericolosità geomorfologica III, che include porzioni di territorio nelle quali gli elementi di pericolosità geomorfologica e di rischio, derivanti questi ultimi dalla urbanizzazione dell'area, sono tali da impedirne l'utilizzo qualora modificate, richiedendo, viceversa, la previsione di interventi di riassetto territoriale a tutela del patrimonio esistente. Inoltre secondo la Carta Geomorfologica dei dissesti (Riferimento Tavola 8116), della dinamica fluviale e del reticolato idrografico minore a corredo del P.R.G.C. vigente, il sito in esame ricade nell'area di cava interessata da intervento di recupero con ripristino della quota del piano campagna del terrazzo fluvioglaciale ed è posto all'esterno del limite delle aree esondabili ad opera del fiume Dora Riparia e del canale della Ferriera.

Alla luce dell'analisi delle Tavole del P.R.G.C. del Comune di Buttigliera Alta il Proponente esclude la presenza di elementi ostativi alla realizzazione di quanto in progetto. In particolare, viene rilevato che tutta la progettazione ha tenuto conto ed evitato interferenze con la bonifica

#### *Zonizzazione acustica comunale*

Il sito è posto nell'area in classe III ("Aree di tipo misto") secondo la zonizzazione acustica comunale.

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

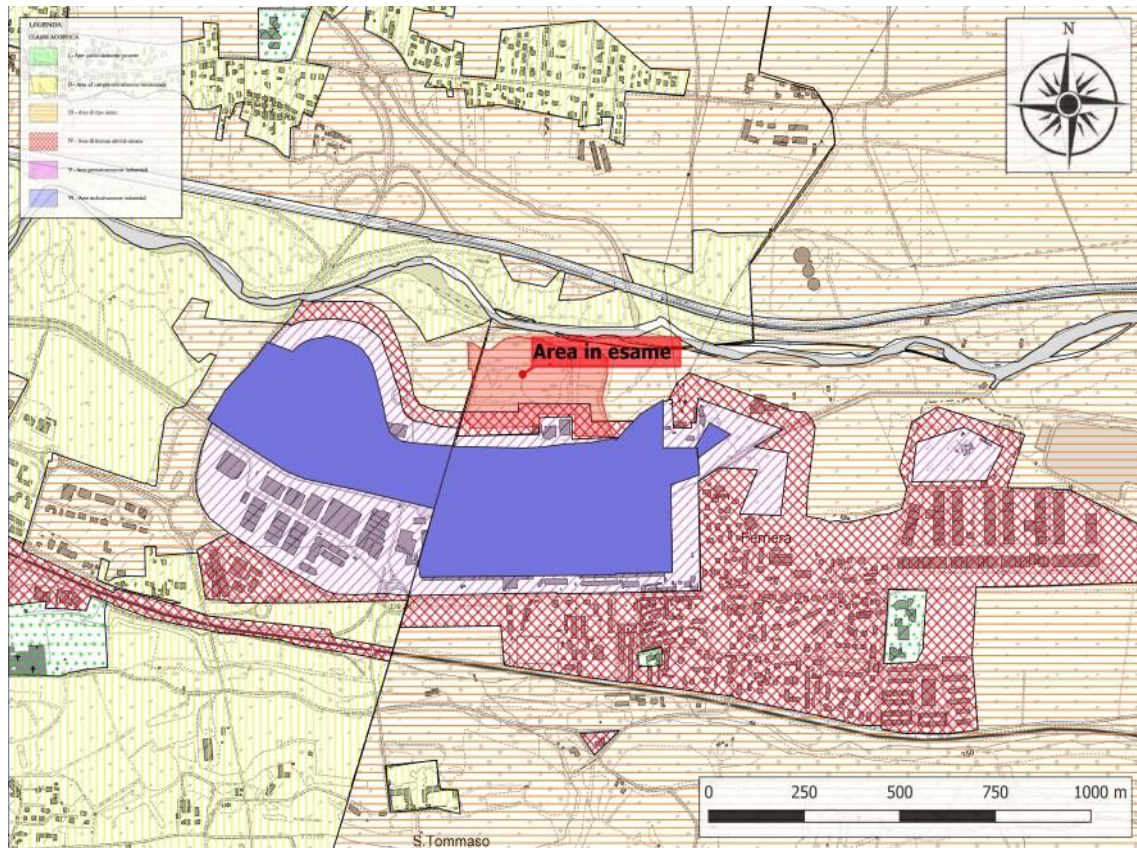


Figura 15 – Estratto Piano di zonizzazione acustica del Comune di Buttigliera Alta

Secondo lo Studio di Impatto Ambientale l'opera in esame è compatibile con la zonizzazione acustica dell'area.

### Vincolistica

La struttura sorge al di sopra della porzione di territorio compresa fra la zona degli stabilimenti Tekfor S.p.A. e la sponda destra del fiume Dora Riparia. In passato su tale area sono state realizzate:

- una vecchia discarica, autorizzata, adiacente allo stabilimento (inizialmente di I categoria per assimilabili agli urbani e, in seguito, di II categoria tipo B per terre esauste ad altri rifiuti di fonderia),
- una vasca destinata al deposito di morchie in calcestruzzo autorizzata nel 1989 come discarica di II categoria tipo B,
- una discarica, sempre di II categoria tipo B, autorizzata nel 1991 e impermeabilizzata con argilla e manto bentonitico,
- una discarica per inerti anch'essa autorizzata nel 1991,
- un'area di stoccaggio provvisorio di terre esauste di fonderia.

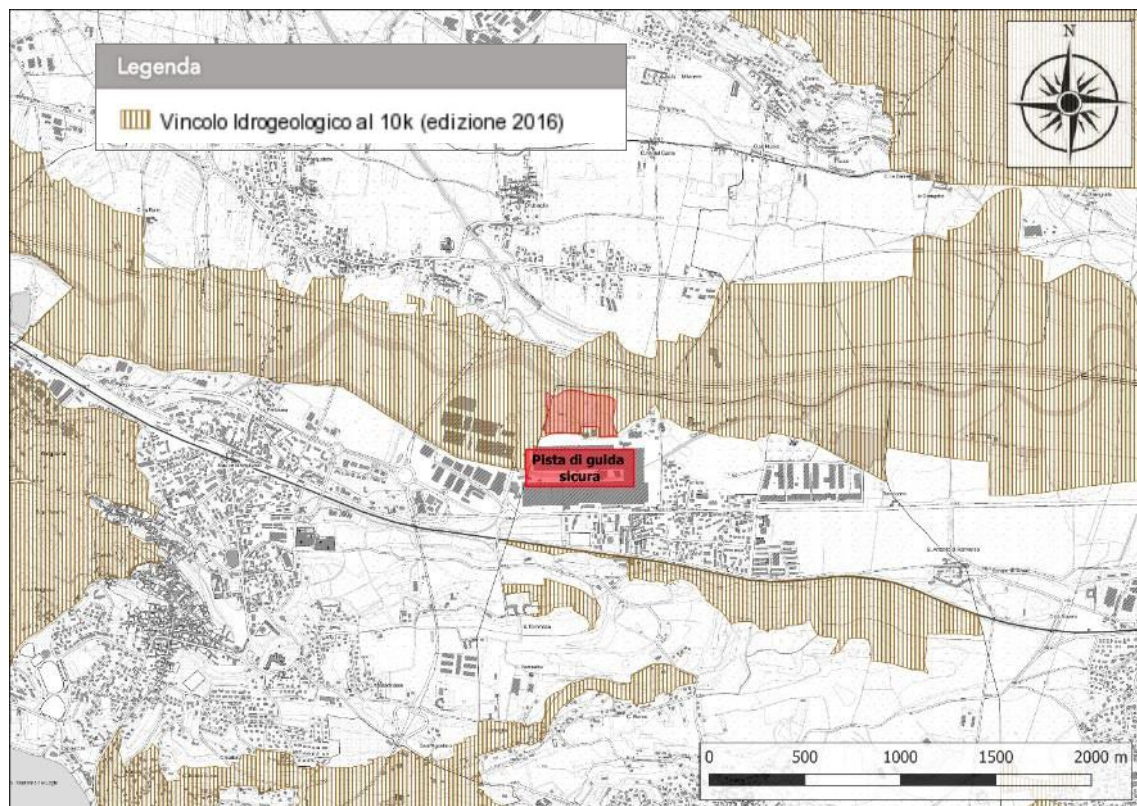
ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

### *Vincolo idrogeologico e pericolosità geomorfologica*

Il sito ricade all'interno di un'area sottoposta a vincolo idrogeologico (vedi Figura 16). In particolare, tale vincolo interessa fra le altre sia i territori situati ai lati dell'alveo del fiume Dora Riparia sia buona parte delle zone comprese all'interno della collina intermorenica di Avigliana.

Il Proponente a seguito di tale intervento e dell'ulteriore innalzamento del piano campagna conseguente alla realizzazione degli impianti in progetto ritiene che:

- il possibile allagamento dell'area in esame sia alquanto improbabile; in ogni caso le strutture di cui si prevede la realizzazione saranno idonee a sopportare una esondazione a bassa energia senza conseguenze particolarmente severe e senza implicare in alcun modo la compromissione della qualità delle acque;
- verrà garantito il mantenimento delle aree di espansione naturale per la laminazione della piena;
- l'interferenza con il mantenimento/recupero dell'ambiente fluviale e la conservazione dei valori paesaggistici, storici, artistici e culturali, sia da considerarsi trascurabile, considerato il grado di antropizzazione dell'area;
- non si determini denudazione, innesco di fenomeni erosivi, perdita di stabilità, turbamento del regime delle acque ecc., con possibilità di danno pubblico (R.D.L. 30 dicembre 1923 n. 3267).

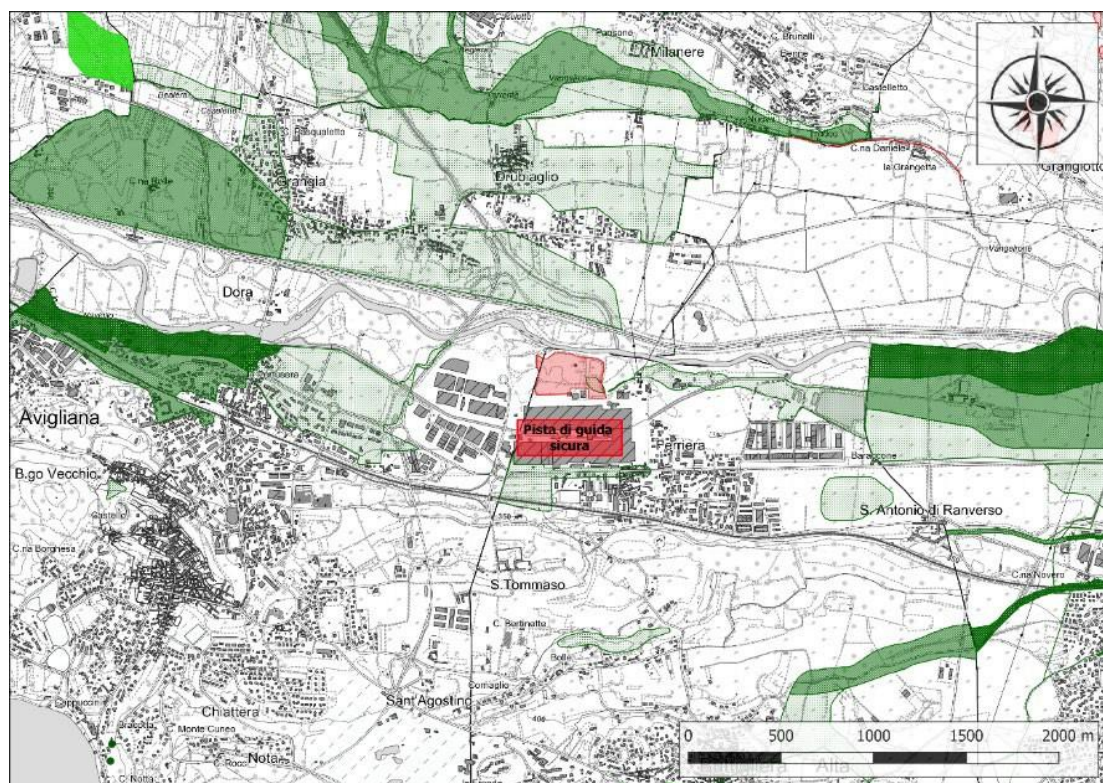


**Figura 16 – Vincolo idrogeologico - fonte: GeoPortale della Regione Piemonte.**

*ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24*

L'analisi della pericolosità geomorfologica e idrogeologica mostra che nell'intorno dell'area in progetto insistono ampie zone a pericolosità media o moderata vigente per esondazione Em e a maggior distanza, altrettante aree a pericolosità elevata vigente per esondazione Eb., sia in sponda destra e sinistra del fiume Dora Riparia, sia in corrispondenza del reticolo idrografico minore. Inoltre, l'area risulta essere compresa nella classe di pericolosità geomorfologica III che include porzioni di territorio nelle quali gli elementi di pericolosità geomorfologica e di rischio, derivanti questi ultimi dalla urbanizzazione dell'area, sono tali da impedirne l'utilizzo qualora modificate, richiedendo, viceversa, la previsione di interventi di riassetto territoriale a tutela del patrimonio esistente.

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24



**DISSESTI LEGATI ALLA DINAMICA FLUVIALE E TORRENTIZIA**

Tipi di processi prevalenti	Intensità del processo/Pericolosità	Codice	Classe I	Classe II	Classe III (no PRGC)	Classe III (PRGC)
Lineari	Elevata	EbL	---	---	---	---
	Molto elevata	EeL	---	---	---	---
	Media/Moderata	EmL	---	---	---	---
Areali	Elevata	EbA	■	■	■	■
	Molto elevata	EeA	■	■	■	■
	Media/Moderata	EmA	■	■	■	■

**FRANE**

Movimento	Stato	Codice	Classe I	Classe II	Classe III (no PRGC)	Classe III (PRGC)
Lineari	-	-	●	●	●	●
	Attivo	FA	●	●	●	●
	Quiescente	FQ	●	●	●	●
	Stabilizzato	FS	■	■	■	■
Areali	-	-	■	■	■	■
	Attivo	FA	■	■	■	■
	Quiescente	FQ	■	■	■	■
	Stabilizzato	FS	■	■	■	■

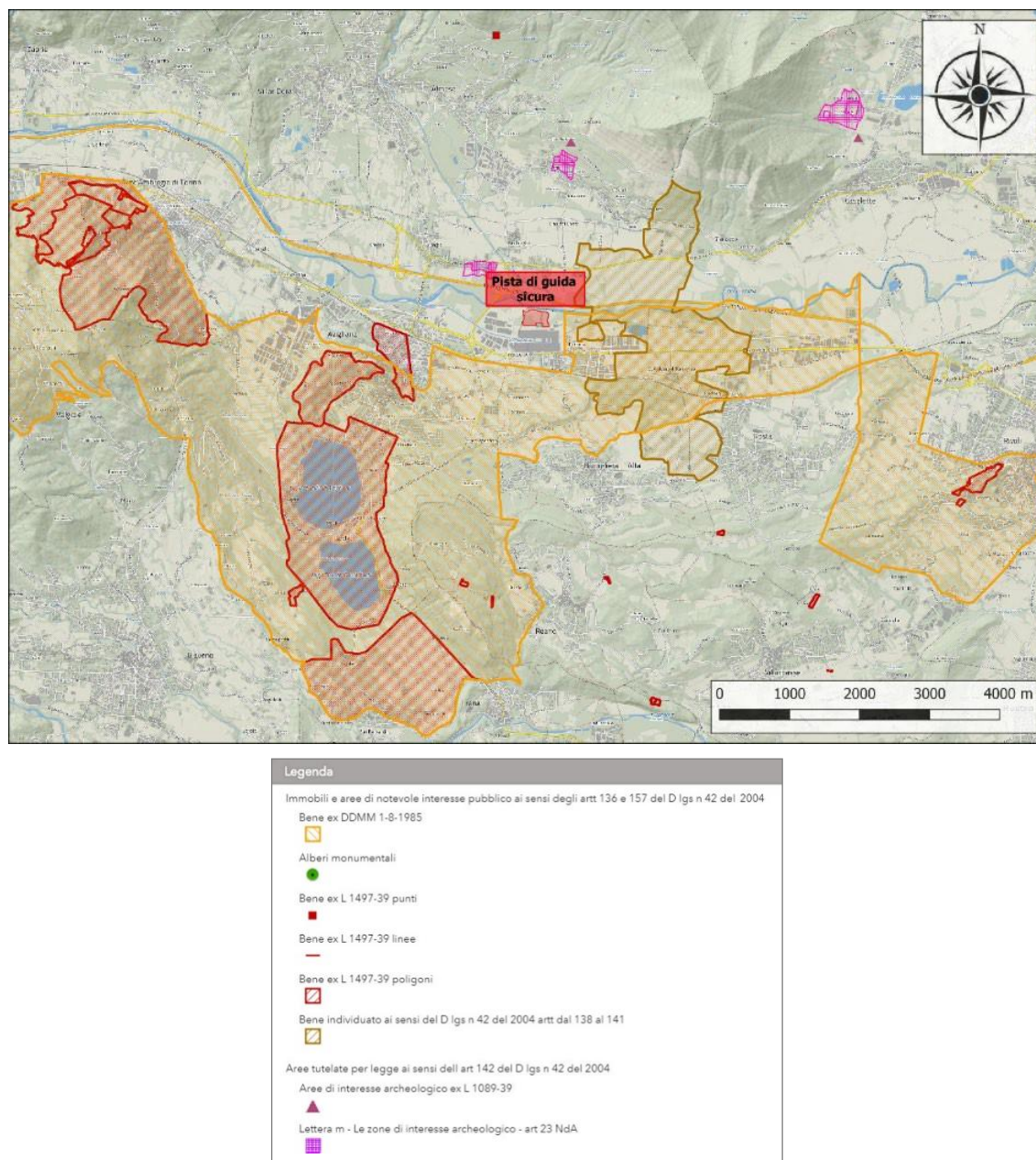
**CONOIDI**

Classe I	Classe II	Classe III (no PRGC)	Classe III (PRGC)
■	■	■	■

Figura 17 – Carta dei dissesti - Estratto Tavola 5.1 P.T.C.P. “Quadro del dissesto idrogeologico”.

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

### Vincoli paesaggistici e archeologici



**Figura 18 – Carta dei vincoli - fonte: GeoPortale della Regione Piemonte.**

L'area in esame non presenta interferenze con i vincoli previsti dagli artt. 136 e 137 del D.Lgs. 42/2004, nè è soggetta a vincolo archeologico.

Lo Studio riporta una disamina approfondita in ambito territoriale e descrizione di dettaglio degli elementi di interesse in un raggio di circa 5 km dell'area in esame.



ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

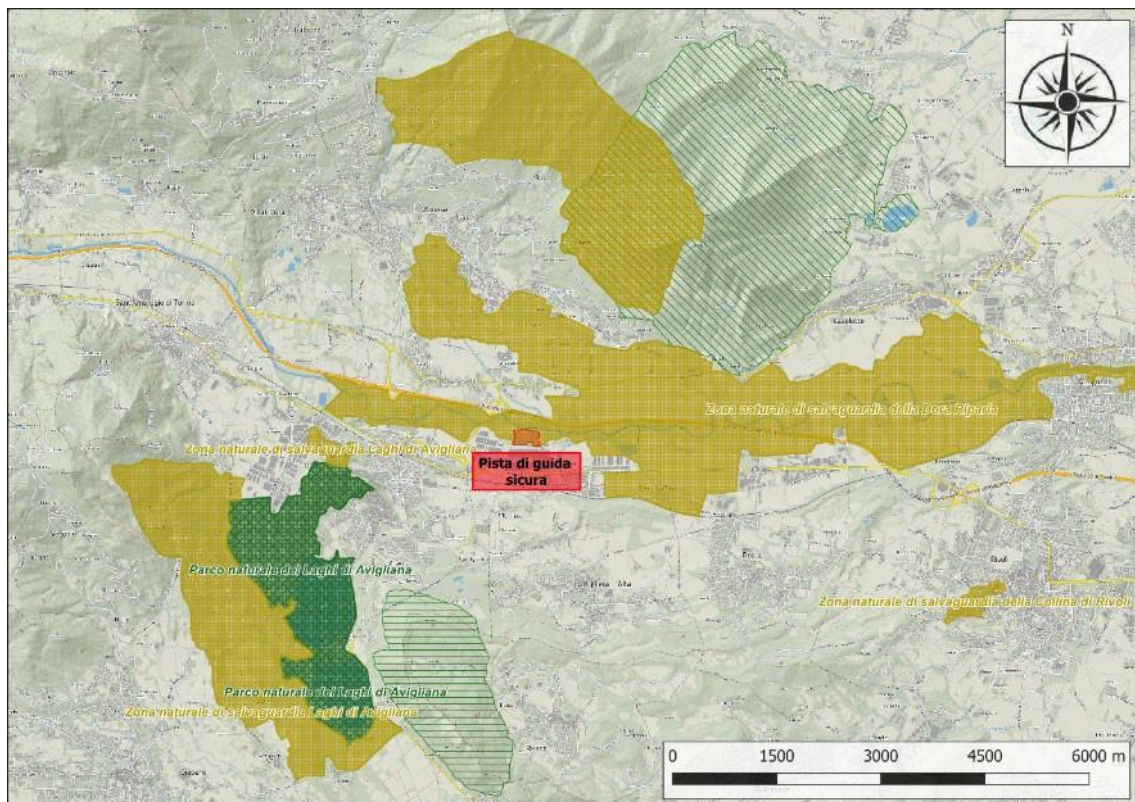
### **Aree naturali protette e Rete Natura 2000**

Il Proponente specifica che le opere in progetto non interferiscono con alcuna area di cui alla Legge 394/91, né con aree appartenenti alla Rete Natura 2000, né con le aree Ramsar. In effetti, l'area Natura 2000 più prossima in un intorno di area vasta è il SIC e ZPS IT1110007 "Laghi di Avigliana", ad una distanza di più di 3 km e separata dall'intervento da viabilità statali e comunali e dal paese di Avigliana.

Un poco più a Nord, a circa 5 km, si trovano inoltre il Monte Musinè e i Laghi di Caselette, due fra le aree piemontesi a maggiore biodiversità, con specie animali e vegetali rare a livello nazionale e pertanto riconosciute Sito di Interesse Comunitario SIC IT1110081 "Monte Musinè e Laghi di Caselette".

L'area in esame non risulta inserita in siti compresi nelle Rete Natura 2000 ma rientra all'interno della Zona Naturale di Salvaguardia della Dora Riparia, che tutela il tratto fluviale della Dora Riparia dal confine comunale di Avigliana a quello di Collegno.

La Zona Naturale di Salvaguardia, istituita dalla Regione Piemonte con Legge Regionale n. 16 del 03/08/2011 art. 27 comma 2, ha una superficie complessiva di 1'913,70 ettari. Il tratto fluviale della Dora Riparia inserito nella zona naturale di salvaguardia copre una lunghezza di circa 26 chilometri, dal confine comunale di Avigliana a quello di Collegno.



**Figura 19 – Aree protette e rete Natura 2000**

### **Beni culturali e paesaggistici**

Nessun bene culturale di interesse dichiarato di cui all'art. 10 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. risulta in prossimità delle opere in progetto e delle relative aree di cantiere.

Le opere in progetto interessano esclusivamente alcune porzioni di *Territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento* così come tutelati dall'art. 142, comma 1, lett. g del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., in particolare, nei tratti di quadruplicamento della linea ferroviaria compresi tra le progressive 99+260 e 99+400 circa e tra le progressive 102+150 e 102.450 circa.

In generale non si riscontrano particolari rilievi di non conformità dell'opera con gli strumenti di pianificazione territoriale e di settore.

## **ASPETTI AMBIENTALI**

### **Suolo**

L'area è caratterizzata dalla presenza di terreni appartenenti sia alle sequenze alluvionali di origine fluvioglaciale, connesse agli episodi glaciali tardo-pleistocenice, che ai depositi alluvionali olocenici, costituiti, man mano che ci si avvicina al corso del fiume Dora Riparia, dalle alluvioni antiche, medio-recenti, recenti ed attuali. L'assetto litostratigrafico di dettaglio, ricostruito sulla base dei numerosi sondaggi eseguiti nell'ambito della bonifica, è schematizzabile con la seguente successione a partire dalla superficie del piano campagna "pre-bonifica":

- un livello costituito da una copertura vegetale e da materiali di riporto, per lo più rappresentati da terre di fonderia, di spessore variabile da 1 a 8 m;
- un intervallo ghiaioso-sabbioso che si incontra fino alla profondità di 7÷10 m; all'interno di tale intervallo, si rinviene in maniera discontinua un livello limoso di spessore compreso fra 1,8 e 0,3 m;
- una sequenza sabbioso-limosa, nella quale la frazione limosa aumenta con la profondità.

Il tutto poggia su un livello argilloso-limoso, che costituisce il substrato impermeabile della falda idrica con superficie libera ospitata nei livelli permeabili sovrastanti.

L'intervento di messa in sicurezza permanente ha previsto un riporto di terreno, al fine della livellazione e regimentazione delle acque meteoriche variabile da 1 a 3 m su cui è stata realizzata la barriera di superficie (capping) costituita da:

- uno strato di argilla di spessore pari a 0,6 m;
- uno strato drenante in ghiaia di spessore pari a 0,3 m;
- uno strato di materiale di riporto di spessore pari a 0,4 m;
- la copertura con terreno vegetale di spessore pari a 0,3m;

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

- una rete di canalette di raccolta, opportunamente raccordate allo strato drenante per la regimentazione e la raccolta delle acque meteoriche.

### **Acque superficiali e sotterranee**

Lo spessore saturo dell'acquifero superficiale oscilla nell'area in esame tra circa 9 e 11 m e mostra una riduzione progressiva in direzione del corso del fiume Dora Riparia, che costituisce l'asse drenante dell'acquifero superficiale. La successione di materiali pressoché impermeabili prosegue in profondità, come riscontrato sia in un sondaggio geognostico profondo 161 m da p.c., realizzato durante la costruzione dell'autostrada del Frejus, sia durante la perforazione del nuovo pozzo dell'acquedotto di Avigliana, profondo 276 m da p.c.

Per le caratteristiche progettuali dell'opera, adottate specificatamente per evitare l'interferenza con la bonifica effettuata, non si prevede alcuna interferenza con le acque sotterranee già tutelate e ampiamente considerate nel progetto di bonifica a cura degli Ingg. Di Molfetta e Buonomo.

Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale sono stati presi considerazione i dati di qualità dell'acqua reperiti dalle stazioni di misura, appartenenti alla Rete di Monitoraggio regionale della qualità dei corsi d'acqua, attive lungo il fiume Dora Riparia nel tratto di interesse: stazione di Avigliana di monte e Torino di valle. La valutazione della qualità del corso d'acqua effettuata presso il punto di prelievo di Avigliana, posto 1,7 km a monte del sito in esame, indica uno stato complessivo "Buono", i parametri presi presso il punto di prelievo di Torino, ubicato a circa 17 km a valle dell'area, indicano uno stato complessivo del fiume "Non buono". Il Proponente riporta che "*l'opera in progetto non si prevede possa avere impatti sulla qualità delle acque*". Nel proprio parere l'ARPA osserva che non vengono considerati gli eventi straordinari (accidentali sversamenti, malfunzionamenti del sistema di disoleazione...) e ritiene necessario prevedere nel Piano di Monitoraggio Ambientale un controllo di tali eventi.

### **Biodiversità**

Il sito interessato al progetto è collocato in un ambito di fondovalle, fortemente antropizzato, che a livello di area vasta presenta una copertura del suolo assai lontana dalla vegetazione potenziale. Le formazioni forestali a *Quercus petraea* e *Quercus pubescens*, che costituiscono il climax dell'area, hanno lasciato totalmente spazio ad usi antropici del territorio. Nello specifico, la zona interessata dall'intervento è caratterizzata dall'utilizzo come discarica autorizzata già prima del 1989. Nell'intorno sono presenti seminativi, per lo più incolti, una porzione di *robiniato* a Sud-Est e una fascia ripariale a Nord-Est nell'intorno dell'alveo della Dora Riparia. La carta forestale e delle altre coperture del territorio evidenzia l'antropizzazione storica dell'area. Il Proponente rimanda alla relazione specifica per dettagli relativamente alla componente vegetazione (02DNV0600DREAM1023C, Relazione Forestale).

La zona all'interno della quale ricadranno le opere in progetto è interamente identificata in prima classe, in quanto facente parte del fondovalle, ad uso essenzialmente agricolo (fatte salve le aree urbanizzate e le infrastrutture di trasporto).



**Figura 20 – Capacità d’uso dei suoli – Buttigliera Alta (fonte Regione Piemonte – Sistema Piemonte)**

Il Piano Forestale Territoriale della Regione Piemonte (Area 29: Bassa Valle di Susa e Val Cenischia) evidenzia che l'area è esclusa dalla copertura forestale rilevata e oggetto di pianificazione, a conferma di quanto sopraindicato. Se ne riporta di seguito l'estratto cartografico.

L'osservazione sul campo della copertura vegetazionale presente sul sito ha permesso di dettagliare maggiormente la tipologia di uso del suolo presente. Il rilievo è stato eseguito in data 23 luglio 2016 e ripetuto in data 4 aprile 2019.

In sede di sopralluogo è stato riscontrato come la superficie interessata dall'intervento in progetto risulti attualmente occupata nella porzione occidentale (di proprietà Teksid S.p.A.) in parte da una struttura ludico/sportiva (pista da go-kart) ed in parte da prato stabile, mentre in quella occidentale (di proprietà privata) da un appezzamento agricolo di estensione pari a circa 1,6 ha, coltivato, in entrambe le annate agrarie durante le quali sono stati eseguiti i sopralluoghi, a cereali autunno/vernini. L'intero perimetro del campo è costituito da una scarpata, integralmente colonizzata da boscaglia pioniera di invasione, costituita quasi esclusivamente da esemplari di piccolo e medio diametro di Robinia pseudoacacia, con sottobosco a Rubus sp. Tale popolamento è destinato ad essere interamente asportato nel corso dell'esecuzione dei lavori in progetto

Il principale fattore causale di impatto sulla componente sarà costituito dall'asportazione della vegetazione arborea costituente la boscaglia di invasione, esistente lungo i bordi dell'appezzamento agricolo. Complessivamente, l'intervento riguarderà una superficie di circa 70000 m<sup>2</sup>, dei quali circa 5000 m<sup>2</sup> riguardano interessata da componente arboreo arbustiva, tuttavia da un punto di vista dimensionale non rispondente ai requisiti di bosco, come da normativa vigente. Si tratta di soggetti di Robinia pseudoacacia, ascrivibili alla fase del novelleto e di dimensioni generalmente inferiori alla soglia di cavallettamento.

Per quanto riguarda la vegetazione erbacea, la realizzazione delle opere in progetto permetterà la rimozione di numerosi esemplari di specie invasive, con effetti positivi ai fini del contenimento di una loro ulteriore diffusione e per la conservazione della vegetazione spontanea. Quali opere di mitigazione, il Proponente prevede la realizzazione di aree a verde laterali ed all'interno della struttura in progetto. Nello specifico le superfici sono distinte nel seguente modo:

- superficie interessata da inerbimento 34400 m<sup>2</sup>;

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

- superficie inerbita interessata da posa di specie arboree-arbustive: 2000 m<sup>2</sup>.

Nell'elaborato "Relazione forestale" sono indicati gli obiettivi e i criteri generali per il recupero ambientale delle aree interessate: trattamento del terreno di copertura, conservazione dei cumuli durante la coltivazione, recupero mediante formazione di aree verdi a carattere prativo recupero mediante ricostituzione di aree vegetate interferite a carattere arboreo-arbustive

Relativamente alla componente fauna il Proponente produce una relazione specialistica\_bookmark115 (02DNV0600DREAM1024B, Relazione Faunistica). Il Proponente ha eseguito alcuni rilievi in loco durante la stagione primaverile (periodo aprile giugno 2016).

L'ambiente è localizzato a ridosso dell'autostrada (svincolo uscita Avigliana Est), poco a nord dell'abitato di Ferriera, alla destra idrografica della Dora Riparia (a monte della scarpata spondale). Esso presenta un ampio parcheggio che serve le industrie limitrofe, una pista recintata, alcune superfici a prato, siepi e filari arboreo- arbustive marginali che si snodano sia lungo la Dora sia intorno ad una superficie a seminativo.

Le superfici prative, durante il periodo di fioritura sono habitat di discreto interesse per la lepidotterofauna, mentre le siepi e i filari arboreo-arbustivi sono utilizzate per la sosta, il rifugio e la probabile nidificazione dell'avifauna locale.

Le transizioni ecotonali sono idonee alla presenza dei rettili, tra le quali è accertata la presenza del ramarro (*Lacerta bilineata*).

La Dora Riparia è un ecosistema ad acque lotiche idoneo alla presenza dell'idrofauna e lungo il quale si sviluppano anche alcuni ghiareti di potenziale interesse per la sosta dell'avifauna e per i rettili.

L'area di intervento è comunque divisa dalla fascia di greto della Dora e dalle ripe, da una scarpata su cui è stata effettuata una sistemazione ad argine a scogliera. A valle dell'argine sono presenti alcune pozze temporanee e permanenti, tra cui qualche piccolo canneto, costituenti habitat per anfibi (rana verde) e odonati. Tali pozze sono comunque al di fuori dell'area di intervento.



**Figura 21 – Ecosistema fluviale della Dora con vegetazione ripariale a saliceto, a valle dell'area di intervento**

Nell'elaborato è riportata la check-list della fauna nell'area d'intervento

In corrispondenza dell'area di intervento sono state concentrate le attività di ricerca faunistica dei diversi gruppi (lepidotteri, anfibi, rettili e uccelli). Non sono state rilevate specie di odonati sebbene sia da ritenere possibile la presenza di specie montane, in virtù della presenza di alcune piccole aree umide (pozze) nel sottobosco della pineta

Anche in questo caso è stata redatta un'unica check-list faunistica delle specie per l'intera area, monitorata lungo il perimetro e nella sua parte interna.

L'area ricade in un piazzale abbandonato, nel fondovalle, poco a sud dell'abitato di Cesana Torinese, a margine della SP 215, alla sinistra idrografica della Dora Riparia (a monte della scarpata spondale). La maggior parte della superficie interessata è quasi interamente spianata, con presenza residuale di manufatti umani abbandonati mentre le zone erbose residuali sono relegate ai margini. L'unico contesto naturale significativo è costituito da un lembo di bosco di conifera (pineta di pino silvestre) localizzato sul lato sud dell'area di intervento. Al suo interno, nel sottobosco sono presenti alcune pozze derivanti anche dal ruscellamento delle acque meteoriche che costituiscono siti riproduttivi di anfibi (sono stati rilevate alcune decine di girini di Rana temporaria, ai primi stadi di sviluppo).

Le superfici prative residuali, in particolare durante il periodo di fioritura sono habitat di interesse per la lepidotterofauna, mentre le formazioni boschive di versante, esterne all'area di intervento sono utilizzate per la sosta, il rifugio e la probabile nidificazione di alcune specie ornitiche. La Dora Riparia è un ecosistema ad acque fluviale adatto alla presenza di idrofauna: l'alveo fluviale è separato dall'area di intervento da un'arginatura formata con massi ciclopici.

Nel caso dei rettili, le specie rilevate sono state la lucertola muraiola (*Podarcis muralis*), il ramarro (*Lacerta bilineata*) e la vipera aspide (*Vipera aspis*).

Circa una ventina sono le specie di uccelli censite, nessuna delle quali inclusa in allegato I della Direttiva uccelli. L'unico rapace contattato è stata la poiana (*Buteo buteo*) mentre tra le specie primaverili vi sono il cuculo (*Cuculus canorus*)- in canto, il rondone (*Apus apus*) e la capinera (*Sylvia atricapilla*). I corvidi sono rappresentati dalla cornacchia grigia (*Corvus corone cornix*), dal corvo imperiale (*Corvus corax*), la gazza (*Pica pica*) e dalla ghiandaia (*Garrulus glandarius*).

I passeriformi presenti lungo le zone boschive marginali sono rappresentati dalla cinciallegra (*Parus major*), dalla cinciarella (*Parus caeruleus*), dal codibugnolo (*Aegithalos caudatus*), dal codiroso spazzacamino (*Phoenicurus ochrurus*), dal codiroso (*Phoenicurus phoenicurus*), dal merlo (*Turdus merula*), dalla capinera (*Sylvia atricapilla*), dal lui piccolo (*Phylloscopus collybita*), dal fringuello (*Fringilla coelebs*), dalla passera d'Italia (*Passer italiae*), dal cardellino (*Carduelis carduelis*) e dal verzellino (*Serinus serinus*).

Nell'area del piazzale sono stati rilevati singoli individui di ballerina bianca (*Motacilla alba*).

#### *Fase di cantiere*

L'analisi della fase di cantiere è stata svolta distinguendo i territori comunali di Buttigliera Alta e del limitrofo comune di Cesana Torinese.

Con riferimento al territorio in comune di Buttigliera Alta, i fattori di impatto legati all'attività di cantierizzazione delle opere sono i seguenti:

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

- la mortalità faunistica da collisione con i mezzi escavatori e in transito (artropodi, anfibi, rettili tra i quali Lacerta bilineata);
- l'abbattimento di alcuni esemplari arborei potenzialmente idonei ad ospitare nidificazioni di uccelli (picidi in particolare, ad esempio Picus viridis e Picoides major);
- l'occupazione ed il consumo di suolo a scapito della pedofauna e della fauna terricola;
- le emissioni di polveri e sostanze gassose in atmosfera con effetti maggiori su alcune specie sensibili di taxa faunistici (ad esempio lepidotteri ropaloceri, odonati, anfibi e uccelli);
- il disturbo sonoro con interferenza sull'attività canora dell'avifauna;
- la perdita di habitat legata all'eliminazione della vegetazione arborea (alcuni esemplari), arbustiva ed erbacea. In particolare, la maggiore criticità è legata all'eliminazione della fascia ecotonale collocata tra il seminativo e la superficie boschiva di scarpata sul lato est, all'esterno della pista esistente. Tale impatto appare più significativo nel caso dell'erpetofauna. A margine del parcheggio esistente è presente una formazione a prato che verrà in buona parte eliminata, con conseguenze a carico dell'entomofauna (lepidotteri in particolare).

Le misure di mitigazione per la fase di cantierizzazione sono riconducibili a:

- a seconda delle necessità progettuali, la riduzione al minimo delle superfici di vegetazione arborea, arbustiva ed erbacea da eliminare;
- il contenimento della produzione di sostanze inquinanti (polveri, gas, liquidi e solidi) impedendo la loro dispersione nell'ambiente (acque in particolare) secondo la normativa vigente;
- evitare l'uccisione volontaria di animali (in particolare quelli poco graditi quali i rettili, dal momento che nella zona non sono presenti specie di ofidi velenosi);
- la corretta gestione dei rifiuti prodotti.

Per Cesana Torinese, i fattori di impatto legati all'attività di cantierizzazione delle opere sono stati individuati in:

- la mortalità faunistica da collisione con i mezzi escavatori e in transito (artropodi, anfibi quali adulti in dispersione di Rana temporaria, rettili e micro- mammiferi in particolare);
- l'abbattimento di alcuni esemplari arborei potenzialmente idonei ad ospitare nidificazioni di uccelli;
- l'occupazione ed il consumo di suolo a scapito della pedofauna e della fauna terricola;
- le emissioni di polveri e sostanze gassose in atmosfera con effetti maggiori su alcune specie sensibili di taxa faunistici (ad esempio lepidotteri ropaloceri quali Hamearis lucina, Polyommatus semiargus, Pieris bryoniae, oltre agli anfibi e uccelli);

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

- l'inquinamento acustico con interferenza sull'attività canora dell'avifauna ed il conseguente possibile disturbo alle nidificazioni o alla sosta delle specie ornitiche;
- la perdita di habitat legata all'eliminazione della vegetazione arborea (alcuni esemplari), arbustiva ed erbacea. A margine del piazzale esistente sono presenti superfici prative che possono essere eliminate, con ripercussioni a carico dell'entomofauna (lepidotteri in particolare).

Le misure di mitigazione per la fase di cantierizzazione sono riconducibili a:

- a seconda delle necessità progettuali, la riduzione al minimo delle superfici di vegetazione arborea, arbustiva ed erbacea da eliminare: in particolare sarà essenziale mantenere l'area di intervento quanto più possibile al di fuori del lembo di bosco a conifera, parzialmente ricadente all'interno dei confini del SIC;
- all'interno dell'area boschiva cercare di non interferire con le pozze-siti riproduttivi di anfibi (Rana temporaria);
- il contenimento della produzione di sostanze inquinanti (polveri, gas, liquidi e solidi) impedendo la loro dispersione nell'ambiente (acque in particolare) secondo la normativa vigente;
- evitare l'uccisione volontaria di animali in caso di ritrovamento (i serpenti, anche quelli potenzialmente pericolosi, se non in caso di emergenza estrema, quali Vipera aspis che comunque tende quasi sempre a fuggire in caso disturbo);
- la corretta gestione dei rifiuti prodotti.

#### *Fase di esercizio*

Anche in questo caso sono stati distinti i due territori.

Per Buttigliera Alta, i fattori di impatto legati alla fase di esercizio sono riconducibili in modo particolare a:

- la mortalità faunistica da collisione con i veicoli (in questo caso si tratta tuttavia di una condizione preesistente per quanto concerne la pista già realizzata);
- il disturbo acustico costante prodotto dall'esercizio dell'impianto, con rischio di allontanamento delle comunità ornitiche;
- la sottrazione di habitat (incolto e fasce lineari di vegetazione arbustiva e arborea).

Non si configurano impatti sulla fauna acquatica (non sono previsti scarichi nella Dora Riparia) né per la fase di cantierizzazione né per la fase di esercizio. Per questo motivo il Proponente non ritiene necessario l'esecuzione di monitoraggi ittologici nell'ambito del piano di monitoraggio della fauna. Non saranno interessati da interventi le pozze collocate lungo la fascia di greto della Dora, poco a valle della scogliera.

Le misure di mitigazione per la fase di esercizio sono riconducibili ad un insieme di misure e procedure che dovrebbero riguardare:



ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

- l'adozione delle misure di trattamento e conferimento delle acque di piattaforma negli appositi recapiti (fossi di scolo);
- ricreare i piccoli habitat eliminati (in particolare ricreare la superfici a prato polifita e le fasce arboree-arbustive rimosse).

Per Cesana Torinese, i fattori di impatto legati alla fase di esercizio sono riconducibili in modo particolare a:

- la mortalità impatto legati alla fase di esercizio soil disturbo acustico costante prodotto dal passaggio dei veicoli, con rischio di allontanamento delle comunità ornitiche;
- la presenza antropica nell'area.

In termini di impatto e anche di incidenza sulla fauna del SIC Champlas-Colle del Sestriere, l'unica eventuale criticità potenziale avrebbe potuto interessare il piccolo lembo di bosco a conifera (pineta) con la presenza dei siti riproduttivi di Rana temporaria, parzialmente ricadente all'interno dei confini del Sito Natura 2000. Non si configurano impatti sulla fauna acquatica (non sono previsti scarichi nella Dora Riparia) né per la fase di cantierizzazione né per la fase di fauna acquatica (non sono previsti scarichi necessario l'esecuzione di monitoraggi ittologici contestualmente al piano di monitoraggio della fauna.

Le misure di mitigazione per la fase di esercizio sono riconducibili ad un insieme di misure e procedure che dovrebbero riguardare:

- l'adozione delle misure di trattamento e conferimento delle acque di piattaforma negli appositi recapiti (fossi di scolo);
- ricreare i piccoli habitat eliminati (in particolare ricreare la superfici a prato polifita).

### Aria e clima

Il Proponente riporta la stima degli impatti attesi sulla qualità dell'aria, sia in fase di cantiere per la realizzazione della pista di guida sicura in oggetto sia nella fase d'esercizio della stessa, in una specifica relazione specialistica. Dai risultati si possono ottenere le seguenti considerazioni:

- le attività di cantiere si stima non possano produrre in corrispondenza dei fronti residenziali maggiori aumenti della concentrazione del PM<sub>10</sub> significativamente superiori ai 2 µg/m<sup>3</sup> su base giornaliera, ossia valori al di sotto del 5% della soglia normativa vigente;
- per l'esercizio del centro di guida sicura, l'unico parametro contraddistinto da valori potenzialmente significativi, qualora rapportato alla soglia normativa vigente per il NO<sub>2</sub>, è costituito dagli NO<sub>x</sub>: il percentile corrispondente al 18esimo valore delle medie orarie su base annua si colloca su valori dell'ordine dei 40 µg/m<sup>3</sup> (il 20% del limite normativo) in corrispondenza del primo fronte residenziale (località Ferriera a ca. 300 m in direzione SE dal centro). Per tale parametro, ARPA Piemonte ha valutato che non risulta invece critico, pur se sommato al fondo esistente, il contributo alle concentrazioni medie annue degli NO<sub>x</sub>.

In modo sintetico gli impatti evidenziati sono di entità poco significativa e individuano un ambito territoriale di estensione modesta.

#### *Stato attuale*

Il Proponente riporta che nel 2012 è stata condotta, su richiesta del Comune di Avigliana, un'indagine specifica da parte di ARPA Piemonte in relazione allo stato della qualità dell'aria mediante l'utilizzo del laboratorio mobile ("Campagna di rilevamento della qualità dell'aria con utilizzo del laboratorio mobile nel Comune di Avigliana, Viale Martin Luther King - Relazione finale campagne 30/07/2011 al 04/09/2011 - 20/03/2012 al 13/04/2012" - ARPA Piemonte). I rilievi sono stati effettuati in viale Martin Luther King nei periodi dal 30/07/2011 al 04/09/2011 e dal 21/03/2012 al 12/04/2012. Per quanto datata, l'indagine risulta di particolare interesse in quanto il punto di misura è situato al confine tra il Comune di Avigliana e il Comune di Buttigliera Alta e dista meno di 600 m dal sito in esame.

Durante la prima indagine della stazione mobile ARPA (dal 30/07/2011 al 04/09/2011) la media dei valori di concentrazione di particolato PM<sub>10</sub> è stata pari a 19,3 µg/m<sup>3</sup>, con un valore massimo giornaliero di 32 µg/m<sup>3</sup>, ovvero non si è rilevato nessun superamento del valore giornaliero di 50 µg/m<sup>3</sup>.

Nella seconda indagine della stazione mobile ARPA (dal 20/03/2012 al 13/04/2012) la media dei valori di concentrazione di particolato PM<sub>10</sub> è stata pari a 31,1 µg/m<sup>3</sup> con un valore massimo giornaliero di 52 µg/m<sup>3</sup>, con due superamenti del valore giornaliero dei 50 µg/m<sup>3</sup>.

La simulazione modellistica stima, per l'area in esame, un media annuale di PM<sub>10</sub> pari a 23 µg/m<sup>3</sup> con un numero di superamenti del valore limite per la media giornaliera pari a 38 giorni/anno. Relativamente al PM<sub>2.5</sub> il valore stimato, per l'area in esame e mediante simulazione modellistica è anch'esso pari a 23 µg/m<sup>3</sup>.

Durante la prima indagine della stazione mobile ARPA (dal 30/07/2011 al 04/09/2011) la media dei valori di concentrazione di monossido di azoto (NO) è stata pari a 6 µg/m<sup>3</sup>, con un valore massimo pari a 25 µg/m<sup>3</sup>, valori mediamente tipici della stagione calda. L'andamento del biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) ha registrato un valore medio di 16 µg/m<sup>3</sup> e un valore massimo di 55 µg/m<sup>3</sup> senza superamenti dei valori limite (200 µg/m<sup>3</sup>).

Nella seconda indagine della stazione mobile ARPA (dal 20/03/2012 al 13/04/2012) la media dei valori di concentrazione di monossido di azoto (NO) è stata pari a 24 µg/m<sup>3</sup>, con un valore massimo pari a 148 µg/m<sup>3</sup>. L'andamento del biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) ha registrato un valore medio di 27 µg/m<sup>3</sup> e un valore massimo di 100 µg/m<sup>3</sup> senza superamenti dei valori limite (200 µg/m<sup>3</sup>).

La simulazione modellistica stima, per l'area in esame, un media annuale di ossidi totali di azoto pari a 36 µg/m<sup>3</sup> e una media annuale del solo NO<sub>2</sub> pari a 22 µg/m<sup>3</sup>.

Durante la prima indagine della stazione mobile ARPA (dal 30/07/2011 al 04/09/2011) la media dei valori di concentrazione di ozono (O<sub>3</sub>) è stata pari a 76 µg/m<sup>3</sup>, con una massima media oraria pari a 178 µg/m<sup>3</sup>. Si sono registrati 18 giorni di superamento del livello di protezione della salute (120 µg/m<sup>3</sup> calcolata come massima media trascinata sulle 8 ore), non si è verificato nessun superamento del livello d'informazione (pari a 180 µg/m<sup>3</sup> come media oraria) e nessun superamento del livello di allarme (pari a 240 µg/m<sup>3</sup> per almeno tre ore consecutive).

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

Nella seconda indagine della stazione mobile ARPA (dal 20/03/2012 al 13/04/2012) non si è registrato nessun superamento dei valori limite con un valore medio pari a  $59,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  e un valore massimo di  $135,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Tale andamento conferma la stagionalità del parametro, legata alle reazioni fotochimiche che coinvolgono l'ozono, che presenta valori critici nei mesi più caldi dell'anno.

La simulazione modellistica stima, per l'area in esame, un numero di superamenti del valore a lungo termine di  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$  per il massimo giornaliero della media mobile su otto ore dell'ozono pari a 65.

Durante la seconda indagine della stazione mobile ARPA (dal 20/03/2012 al 13/04/2012) non si è registrato nessun superamento del valore di  $10 \text{mg}/\text{m}^3$  che, in base alla normativa vigente, è il limite da non superare come media di otto ore consecutive. Il valore massimo di media sulle otto ore registrato è pari  $1,2 \text{mg}/\text{m}^3$ . Dal grafico degli andamenti si nota come i valori di CO si posizionino tra una stazione di traffico urbano (Torino-Consolata) e una stazione suburbana (Oulx).

La simulazione modellistica non prende in considerazione tale parametro precisando che, a livello regionale, *“come negli anni precedenti, anche nel 2017 le misure delle concentrazioni del monossido di carbonio non hanno rilevato nessun superamento del valore limite per la protezione della salute umana calcolato come media massima giornaliera calcolata su 8 ore e pari a  $10 \text{mg}/\text{m}^3$ ”*.

Durante la seconda indagine della stazione mobile ARPA (dal 20/03/2012 al 13/04/2012) il massimo valore giornaliero registrato è stato pari a  $5,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (calcolato come media giornaliera sulle 24 ore). Il valore massimo orario rilevato è stato pari a  $8,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Non si è pertanto verificato nessun superamento dei valori limiti previsti per la protezione della salute ( $125 \mu\text{g}/\text{m}^3$  per la media giornaliera e  $350 \mu\text{g}/\text{m}^3$  per il massimo orario).

La simulazione modellistica non prende in considerazione tale parametro precisando che, a livello regionale, *“nel 2017 sono continuate le misure delle concentrazioni del biossido di zolfo rilevando, come negli anni precedenti, nessun superamento dei valori limite per la protezione della salute umana sia a livello orario che giornaliero”*.

#### *Fase di cantiere*

I principali fattori di impatto derivanti dalla fase di realizzazione delle opere in progetto sulla componente atmosfera riguardano la produzione di polveri e le emissioni di gas e particolato originati dall'utilizzo dei mezzi d'opera e dalla movimentazione dei materiali.

Il Proponente riporta che il principale elemento nocivo aerodispersibile è la silice libera ( $\text{SiO}_2$ ), contenuta in percentuale del 40÷60% sul volume di riferimento.

Di minore importanza, ma sicuramente lesiva, è anche la silice amorfa. Si tratta di un composto inorganico, polverulento quando di dimensioni inferiori a  $100 \mu\text{m}$ , di colore grigio chiaro, inodore, non reattivo e molto poco solubile a contatto con l'acqua.

Il Proponente in base allo studio modellistico stima che le attività di cantiere non possano produrre, in corrispondenza dei fronti residenziali prossimi al sito, aumenti della concentrazione di  $\text{PM}_{10}$  significativamente superiori a  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  su base giornaliera, ossia valori al di sotto del

5% della soglia normativa vigente e al di sotto del 10% del valore di fondo stimato dalla "Relazione sullo stato dell'ambiente - Piemonte 2018" edita dalla Regione Piemonte e da ARPA Piemonte sia per il valore di PM<sub>10</sub> che per il valore di PM<sub>2,5</sub> (che rappresenta una frazione del PM<sub>10</sub>). Si veda la Tavola 8120 per la visualizzazione grafica degli esiti della modellizzazione.

#### *Fase di esercizio*

Il Proponente nell'ambito delle emissioni in atmosfera che l'attività del Centro di Guida Sicura può generare ritiene coerente trattare i moduli della pista come un tratto stradale urbano su cui risulta necessario, al fine di definire i fattori emissivi, quantificare il flusso di veicoli, la composizione media di tale flusso e le velocità di percorrenza media.

Cautelativamente il Proponente ha considerato:

- la massima capienza della struttura, pari a 48 veicoli, come flusso orario di veicoli contemporaneamente in movimento;
- i singoli moduli formativi come tratti stradali percorsi da un "ciclo urbano" ad una velocità media di 30 km/h;
- un parco veicoli ponderato in funzione della seguente statistica di partecipazione ai corsi di guida sicura:

Tipologia	Percentuale
Passenger Cars	82.5
Light Commercial Vehicles	10.0
Heavy Duty Trucks	2.5
Buses	5.0

Nella stima degli impatti in esercizio l'unico parametro contraddistinto da valori potenzialmente significativi è costituito dagli NO<sub>x</sub> il cui percentile corrispondente al 18esimo valore delle medie orarie su base annua si colloca su valori dell'ordine dei 40 µg/m<sup>3</sup>, in corrispondenza del primo fronte residenziale, pari al 20% del limite normativo e superiore al valore di fondo stimato dalla "Relazione sullo stato dell'ambiente - Piemonte 2018"<sup>71</sup> edita dalla Regione Piemonte e da ARPA Piemonte. Considerata la vicinanza del sito all'autostrada A32 si prevede una campagna di monitoraggio finalizzata a definire il valore di fondo specifico e l'effettivo apporto derivante dai corsi di guida sicura. A valle di tale valutazione di dettaglio sarà possibile prevedere l'adozione di eventuali azioni preventive quali ad esempio la riduzione, o il divieto, della partecipazione dei mezzi diesel più datati in caso di contemporaneità di più corsi nella stessa giornata. Si veda la Tavola 8120 per la visualizzazione grafica degli esiti della modellizzazione.

#### **Rumore**

La zonizzazione acustica comunale pone l'area in classe III ("Aree di tipo misto"). Nella relazione previsionale di impatto acustico il Proponente ha provveduto alla valutazione del

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

clima acustico ante operam al fine di stimare l'impatto potenziale derivante dalla realizzazione e dall'esercizio del progetto.

Nell'elaborato 02DNV0600DREAM001025B è riportata la normativa di riferimento a cui il Proponente fa riferimento inoltre sono descritte le attività praticate sulle superfici asfaltate e a scarsa aderenza effettuate con diverse tipologie di veicoli (slalom, frenate di emergenza, frenate con evitamento di ostacolo, sottosterzo, sovrasterzo, acquaplaning). Il Centro è poi completato da una piccola pista destinata ai motocicli finalizzata a riprodurre tipiche curvature "problematiche" riscontrabili nell'odierna circolazione stradale.

Il contesto territoriale generale è industriale, caratterizzato da destinazione produttiva per la maggior parte del territorio circostante, con assenza di civili abitazioni in un raggio di oltre 200 m dal futuro perimetro del Centro.

Il Proponente riporta l'identificazione e descrizione dei ricettori presenti: ricettore 1 classe acustica VI limite acustico 70 dB(A); ricettore 2 classe acustica V limite 70 dB(A); ricettore 3 classe acustica IV 65 dB(A).

#### *Stato attuale*

Nella giornata del 29 Marzo 2019 sono stati quindi effettuati dei rilevamenti fonometrici puntuali durante il periodo di riferimento diurno. La campagna di rilievo fonometrico ha riguardato n. 1 postazione di rilievo, scelta in modo da permettere la caratterizzazione dei livelli sonori ambientali presenti allo stato attuale nell'area di studio in prossimità dei ricettori oggetto di analisi.



ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

ID MISURA	POSTAZIONE	DURATA	Leq dB(A)	L90 dB(A)	L10 dB(A)
1	A	60 min	<b>50,5</b>	47,9	51,0
2	A	60 min	<b>49,2</b>	47,6	50,4

**Figura 22 – Postazione e valori di misura**

### *Fase di esercizio*

Il Centro di Guida Sicura in progetto nella sua nuova area di ricollocazione, nel territorio comunale di Buttigliera Alta (TO), replicherà dal punto di vista tecnologico e per destinazione d'uso l'impianto esistente a Susa (TO).

Per il calcolo dei livelli di emissione della sorgente si è utilizzata la procedura analitica, dedicata esclusivamente al calcolo del rumore prodotto da traffico stradale e da parcheggi, proposta dalla normativa tedesca RLS90 – DIN 18005.

Il Proponente ha ipotizzato un flusso di veicoli (transiti/ora) pari a 60 e come velocità massima 80 km/h mentre come velocità media 30 km/h

La valutazione del livello di immissione ai ricettori analizzati è avvenuta attraverso un procedimento di modellizzazione numerica dei fenomeni acustici all'interno dell'area in esame.

La riproduzione della realtà attraverso il modello matematico richiede i seguenti passaggi:

- costruzione del modello del terreno,
- inserimento degli ostacoli esistenti,
- introduzione delle sorgenti sonore,
- definizione del metodo di calcolo e relativi parametri,
- calibrazione del modello,
- valutazione della stima dei livelli di rumore nei punti di interesse

Nelle tabelle seguenti si riportano i valori di immissione previsionale calcolati in facciata ai ricettori per ciascun scenario considerato.

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

BUTTIGLIERA ALTA			
Ricettore	Scenario	L <sub>r,i</sub> ,A/dB	L <sub>r</sub> ,A/dB
RICETTORE 1	ESERCIZIO	38,0	38,0
		Somma	<b>38,0 dB(A)</b>
RICETTORE 2	ESERCIZIO	45,0	45,0
		Somma	<b>45,0 dB(A)</b>
RICETTORE 3	ESERCIZIO	32,0	32,0
		Somma	<b>32,0 dB(A)</b>

**Figura 23 – Valori di immissione previsionale**

I valori restituiti dal modello previsionale sono stati confrontati con il livello di rumore rilevato strumentalmente in sede di esecuzione dei corsi e di seguito riportati:

ATTIVITA'	ID MISURA	L <sub>eq</sub> dB(A)	L <sub>90</sub> dB(A)	L <sub>10</sub> dB(A)
Slalom	A	<b>61,3</b>	55,2	64,4
Frenata d'emergenza	B	<b>66,7</b>	52,9	72,0

**Figura 24 – Rumore rilevato durante i corsi di guida**

In particolare è stato verificato il livello previsionale in prossimità della pista (ad una distanza di circa 5 metri dall'asse stradale analoga a quella di misura strumentale) al fine di verificare eventuali differenze tra quanto rilevato strumentalmente (condizione attuale) e quanto calcolato analiticamente (condizione progettuale).

Il confronto tra i valori previsionali teorici e quelli rilevati strumentalmente evidenzia la sostanziale equivalenza dei livelli di pressione sonora e di conseguenza la corretta definizione del modello previsionale.

#### *Fase di cantiere*

Nel dettaglio l'attività di realizzazione e gestione del Centro può essere suddivisa nelle seguenti macrofasi:

- realizzazione fabbricato servizi (scavo fondazioni e realizzazione edile)
- realizzazione moduli piste (posa asfalto e sottoservizi)

Nella relazione di "valutazione previsionale di impatto acustico", sono riportate le schede di lavorazione con la descrizione del tipo di lavorazione, dei macchinari utilizzati e della potenza sonora.

La modellizzazione acustica previsionale della fase di cantiere ha riguardato 4 scenari considerati i più significativi dal punto di vista delle emissioni sonore.

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

Scenario	Attività	Potenza sonora effettiva	Ore di attività	Potenza sonora nel tempo di riferimento
1	INSTALLAZIONE CANTIERE	105,1 dB(A)	8*	102,1 dB(A)
2	SCAVO DI FONDAZIONE	96,7 dB(A)	8*	93,7 dB(A)
3	REALIZZAZIONE PISTE	111,8 dB(A)	8*	108,8 dB(A)
4	REALIZZAZIONE EDILE	104,7 dB(A)	8*	101,7 dB(A)

**Figura 25 – Scenari considerati nel modello acustico**

Nelle tabelle seguenti si riportano i valori di immissione previsionale calcolati in facciata ai ricettori per ciascun scenario considerato.

<b>INSTALLAZIONE CANTIERE</b>			
Ricettore	Scenario	Lr,i,A/dB	Lr,A /dB
RICETTORE 1	INSTALLAZIONE CANTIERE	37,5	37,5
		Somma	<b>37,5 dB(A)</b>
RICETTORE 2	INSTALLAZIONE CANTIERE	46,5	46,5
		Somma	<b>46,5 dB(A)</b>
RICETTORE 3	INSTALLAZIONE CANTIERE	34,0	34,0
		Somma	<b>34,0 dB(A)</b>

<b>SCAVO DI FONDAZIONE</b>			
Ricettore	Scenario	Lr,i,A/dB	Lr,A /dB
RICETTORE 1	SCAVO DI FONDAZIONE	29,0	29,0
		Somma	<b>29,0 dB(A)</b>
RICETTORE 2	SCAVO DI FONDAZIONE	38,0	38,0
		Somma	<b>38,0 dB(A)</b>
RICETTORE 3	SCAVO DI FONDAZIONE	26,0	26,0
		Somma	<b>26,0 dB(A)</b>



ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

REALIZZAZIONE PISTE			
Ricettore	Scenario	Lr,i,A/dB	Lr,A /dB
RICETTORE 1	REALIZZAZIONE PISTE	44,5	44,5
		Somma	<b>44,5 dB(A)</b>
RICETTORE 2	REALIZZAZIONE PISTE	53,0	53,0
		Somma	<b>53,0 dB(A)</b>
RICETTORE 3	REALIZZAZIONE PISTE	41,0	41,0
		Somma	<b>41,0 dB(A)</b>

REALIZZAZIONE EDILE			
Ricettore	Scenario	Lr,i,A/dB	Lr,A /dB
RICETTORE 1	REALIZZAZIONE EDILE	37,0	37,0
		Somma	<b>37,0 dB(A)</b>
RICETTORE 2	REALIZZAZIONE EDILE	46,0	46,0
		Somma	<b>46,0 dB(A)</b>
RICETTORE 3	REALIZZAZIONE EDILE	34,0	34,0
		Somma	<b>34,0 dB(A)</b>

**Figura 26 – Valori di immissione previsionale**

Sono riportate nell'elaborato 02DNV0600DREAM001025B una mappa del rumore orizzontale per ciascuno degli scenari considerati, con passo 5 metri e localizzata a 3 metri di altezza dal piano campagna locale. La scala cromatica utilizzata è conforme alla ISO 1996-2:1987 e prevede che le gradazioni di colore passino dal verde chiaro, per valori più bassi di 35 dBA, al blu scuro, per valori superiori a 80 dBA; ogni gradazione cromatica rappresenta un intervallo di 5 dBA.

Al fine di contenere al minimo le emissioni sonore dei macchinari che saranno utilizzati in fase di cantiere, i provvedimenti tecnici previsti sono:

- impiego di macchinari dotati di idonei silenziatori e carterature;
- utilizzo di mezzi omologati a bassa emissione sonora (livello sonoro in cabina  $Leq < 77$  dB(A) e potenza sonora  $Lw < 102$  dB(A));
- limitazione dell'accensione e dell'utilizzo dei mezzi per i soli periodi di effettiva attività;
- verifica del corretto funzionamento dei mezzi per evitare fenomeni rumorosi dovuti a parti deteriorate e installazione, se non già in dotazione dei mezzi, di silenziatori sugli scarichi.

Presso i ricettori oggetto di analisi i livelli ambientali complessivi risultano generalmente inferiori alle soglie di applicabilità del limite di cui all'art. 4 del D.P.C.M. 14/11/1997 pari a 50 dB(A). Gli unici valori che eccedono il limite di applicabilità sono quelli si seguito riportati

BUTTIGLIERA ALTA		
RICETTORE	SCENARIO	LAeq complessivo
Ricettore 2	INSTALLAZIONE CANTIERE	50,1 dB(A)
	REALIZZAZIONE PISTE	54,2 dB(A)
	REALIZZAZIONE EDILE	50,1 dB(A)

**Figura 27 – Ricettore eccedente il limite**

In merito il Proponente evidenzia che il Ricettore 2 del sito di Buttigliera alta è inserito in classe acustica VI per cui, ai sensi dell'art. 4 del D.P.C.M. 14/11/1997, non risulta applicabile al ricettore il criterio differenziale di immissione

A conclusione il Proponente riporta che, considerando i limiti applicabili, in base alla classificazione acustica, i risultati ottenuti evidenziano il rispetto di essi sulle facciate dei ricettori oggetto di analisi. I livelli complessivi di rumore calcolati ai ricettori sono risultati inoltre generalmente inferiori al valore soglia di applicabilità del criterio differenziale (50 dB(A)). Dall'analisi delle misure e del modello previsionale elaborato si evince quindi la piena compatibilità dal punto di vista acustico dell'attività in progetto rispetto ai limiti normativi vigenti. In funzione dei valori previsionali si può inoltre affermare che l'effetto ai ricettori del rumore derivante dall'attività oggetto di analisi sia da ritenersi trascurabile.

### **Vibrazioni**

Il Proponente descrive le grandezze e le espressioni analitiche necessarie per lo studio delle vibrazioni. Dopo la descrizione dei parametri che influenzano gli impatti delle vibrazioni (tipo di terreno, destinazione d'uso degli edifici), il Proponente riporta in forma tabellare i valori e i livelli per la valutazione del disturbo delle accelerazioni complessive ponderate in frequenza validi per l'asse z e gli assi x e y.

I risultati ottenuti, con le caratteristiche del terreno impiegate nel modello nel caso peggiore, la distanza di sicurezza oltre la quale non si ha superamento del limite di 77 dB è pari a 25 m dove:

- il ricettore più prossimo è costituito dallo stabilimento Tekfor S.p.A. collocato a circa 75 m dall'area di cantiere,
- il ricettore residenziale più prossimo è collocato a 290 m in direzione Est.

Il Proponente, considerati i risultati ottenuti non ritiene che in fase di cantiere si possa generare disturbo agli esseri umani e/o danni agli edifici in conseguenza delle vibrazioni prodotte dai cantieri in progetto.

Relativamente alla fase di esercizio considerato che si avrà esclusivamente il transito di veicoli omologati su strade asfaltate lisce in perfetto stato di manutenzione (condizione necessaria per

*ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24*

lo svolgimento dei corsi di guida sicura in sicurezza) il Proponente non prevede impatti possibili relativamente alla componente vibrazioni

### **Paesaggio**

E' stata sviluppata analisi paesaggistica - all'elaborato 02DNV0600DREAM1119B, Relazione paesaggistica.

L'area risulta parzialmente ubicata all'interno della fascia di 150 m da un corso d'acqua di cui all'art. 142 del D. Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 comma 1 lettera C (Dora Riparia, vedi Carta dei Vincoli) pertanto necessita di autorizzazione paesaggistica ai sensi della Legge Regionale 32/2008 e successivi aggiornamenti.

Il sito in esame si colloca all'interno del territorio comunale di Buttigliera Alta ed è localizzato a Sud dell'autostrada A32 del Frejus, in sponda orografica destra del F. Dora Riparia, in località Ferriera. Dal punto di vista infrastrutturale l'area di intervento si colloca in una zona racchiusa tra la SS n. 25 a Sud, l'Autostrada A32 a Nord, lo svincolo di Avigliana centro dell'A32 ad Ovest. Più a Sud è presente la linea ferroviaria storica Torino-Bardonecchia.

L'area di intervento sorge nella pianura caratterizzante il fondovalle della bassa Valle di Susa, quasi al suo sbocco verso Torino. Il contesto paesaggistico è costituito dall'area di fondovalle principale della Valle di Susa, classificata come MI 10 – Aree rurali di pianura o collina dal Piano Paesaggistico Regionale caratterizzata da coltivazioni intensive a mais prevalente



**Figura 28 – Contesto paesaggistico**

Nelle immediate vicinanze dell'area si segnala la presenza di terreni agricoli coltivati, a mais, oppure incolti, a lato dell'Autostrada, mentre sul rilevato esistente è presente una vegetazione

*ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24*

perlopiù erbacea ed arbustiva di scarsa valenza, con alberi sparsi di alto fusto sul perimetro della stessa, in particolare lungo la sponda del corso d'acqua. A livello locale l'area, su cui è già presente una pista per l'utilizzo di go-kart, attualmente inutilizzata, è ricompresa all'interno della zona industriale Ferriera, tra gli stabilimenti Teksid e la Dora Riparia.

La visuale principale sull'area si ha percorrendo l'autostrada da Torino in direzione Torino, vista la prossimità con la stessa. L'area risulta visibile dalle pendici montuose dei versanti sia a Nord che a Sud, tuttavia la notevole distanza dagli stessi riduce notevolmente l'impatto visivo; la stessa è inoltre fuori dal cono di visibilità del principale punto panoramico dell'area, costituito dalla Sacra di San Michele.



**Figura 29 – Vista aerea dell'area di intervento posta a lato del fiume Dora Ripara**

Buttiglieria Alta (Butijera o Butijera Àuta in piemontese) è un comune italiano di 6.409 abitanti della città metropolitana di Torino, situato ad una ventina di chilometri a ovest dal capoluogo piemontese. Il capoluogo comunale è situato sulla collina che costituisce la morena laterale destra dell'Anfiteatro morenico di Rivoli-Avigliana, mentre l'unica frazione di Ferriera si trova ai piedi del rilievo.

Il Proponente nell'elaborato riporta cenni storici, descrizione sulla nascita del comune e i successivi sviluppi industriali.

Sono inoltre descritti gli edifici storici (Torre della Bicocca, abbazia di Sant'Antonio di Raverso) ed indicata la presenza di beni culturali tutelati ai sensi della parte seconda del codice dei beni culturali e del paesaggio)

Le aree di intervento risultano caratterizzate in modo prevalente da elementi di carattere antropico quali il rilevato esistente, la viabilità di accesso e gli stabilimenti industriali limitrofi.

Gli elementi di valore paesaggistico principali risultano essere le aree ripariali ed il corridoio naturalistico rappresentato dal corso d'acqua della Dora Riparia. Alla luce delle caratteristiche degli interventi previsti non risulta in ogni caso alcuna interferenza con la fascia boscata

*ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24*

ripariale della Dora Riparia. Le aree di intervento non appartengono a nessun specifico sistema naturalistico quali biotipi, riserve, parchi naturali, boschi, etc.

Le stesse inoltre risultano ubicate ad una notevole distanza dai Siti di Interesse presenti sul territorio di Buttigliera Alta o in prossimità dello stesso, tale da non determinare interferenze.

Dal punto di vista vegetazionale l'area, evidenzia una porzione a coltivazioni cerealicole e una parte risulta già interessata da una pista e relative servizi e strutture di interesse generale (parcheggio, accoglienza). Nella porzione perimetrale si riscontra in parte presenza di copertura arborea (principalmente Robinia pseudoacacia) e arbustiva (Rubus sp.).

L'area di intervento e quella circostante non presentano caratteristiche riconducibili a sistemi insediativi storici, tipologici o di particolare qualità architettonica che giustifichino specifiche attenzioni operative.

Il contesto paesaggistico è inserito in un'area parzialmente antropizzata, circondata ai lati da terreni agricoli con colture prevalentemente erbacee.



**Figura 30 – Terreno agricolo all'interno dell'area di intervento**

Il Proponente non evidenzia nella zona alcuna tessitura territoriale storica quali centuriazioni o viabilità storiche con preesistenze di pavimento non originario di Pregio, inoltre l'area in oggetto ed il contiguo contesto ambientale non presentano sistemi tipologici di carattere storico.

Il sito in oggetto non è inserito all'interno di percorsi panoramici o ambiti di percezione da punti o percorsi panoramici. Inoltre, per la localizzazione del sito le opere non determineranno modifiche tali alle aree da determinare alterazioni all'assetto percettivo attuale da parte di eventuali osservatori situati in punti panoramici posti lungo i principali percorsi turistici ed i pendii montuosi circostanti.

Lo "sguardo del visitatore", a seguito dell'intervento, non potrà percepire particolari discontinuità nell'ambito di percezione visiva, in quanto le tipologie ed i materiali costruttivi utilizzati saranno tali da ottimizzare l'inserimento nel contesto circostante. L'area risulta

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

visibile dalle pendici montuose dei versanti sia a Nord che a Sud, tuttavia la notevole distanza dagli stessi riduce notevolmente l'impatto visivo; la stessa è inoltre fuori dal cono di visibilità del principale punto panoramico dell'area, costituito dalla Sacra di San Michele,

Inoltre è prevista la realizzazione di nuove aree verdi ai lati dell'area con l'impianto di specie arboree già attualmente presenti e la riqualificazione delle aree tra le piste ed all'interno dell'area.



Figura 31 – Vista del sito ante e post operam

### Sintesi degli impatti

Il proponente ha sviluppato una analisi di sintesi degli impatti, attraverso un approccio valutativo di tipo quali-quantitativo, utilizzando una metodologia di “tipizzazione degli impatti” finalizzata ad individuare tutti gli impatti generati dal progetto e ad evidenziare le componenti ambientali per le quali si ritiene necessario adottare misure di mitigazione specifiche, con punteggi e giudizi.

Sulla base dei risultati del procedimento di tipizzazione quali-quantitativa ha formulato un giudizio di impatto e definire la necessità o meno di attivare specifiche misure di mitigazione, applicando lo schema di valutazione proposto in Tabella. In caso di impatto negativo ad ogni giudizio si accompagna un colore identificativo, che permette di evidenziare con immediatezza le situazioni di maggiore criticità.

Punteggio di impatto	Giudizio di impatto	Colore	Misure di mitigazione
> 0	Impatto positivo		non necessarie
0	Impatto nullo		non necessarie
0 ÷ -2.5	Impatto negativo basso		di norma non necessarie
-3.0	Impatto negativo medio		di norma necessarie
< -3.0	Impatto negativo alto		sicuramente necessarie

Nel seguito sono riportate le tabelle riassuntive dei punteggi e giudizi per la fase di cantiere e per la fase di esercizio.

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

**Tabella 1 – Valutazione fase di cantiere**

Componente ambientale bersaglio	Tipologia di impatto: fattori primari e/o secondari di interferenza sull'ambiente	Tipizzazione dell'impatto <i>P=positivo; N=negativo; PS=possibile; C=certo; BT=Breve termine; LT=Lungo termine; R=reversibile; I=irreversibile; NS=non strategico; S=strategico</i>										Sinergie di impatto ambientale <i>SP=positive; SN=negative</i>		Punteggio di impatto	Giudizio di impatto	
		P +	N -	PS 0,5	C 1	BT 0,5	LT 1	R 0,5	I 1	NS 0,5	S1	SP +0,5	SN -0,5			
Atmosfera e clima	Produzione e diffusione di polveri		X		X	X		X		X					-2.5	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie
	Emissione gassose inquinanti provenienti dai mezzi d'opera		X		X	X		X		X					-2.5	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie
Rumore e vibrazioni	Propagazione di emissioni acustiche all'interno dell'area di cantiere		X		X	X		X		X					-2.5	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie
	Propagazione di emissioni acustiche all'esterno dell'area di cantiere		X		X	X		X		X					-2.5	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie
Suolo e sottosuolo	Occupazione del suolo		X		X	X		X		X					-2.5	Impatto negativo "medio"; misure di mitigazione necessarie
	Alterazione della fertilità del suolo		X	X		X		X		X					-2.0	Impatto negativo "medio"; misure di mitigazione necessarie
Acque superficiali e sotterranee	Sversamenti accidentali in acque superficiali		X	X		X		X		X			X		-2.5	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie
	Sversamenti accidentali in acque sotterranee		X	X			X		X	X			X		-3.5	Impatto negativo "alto"; misure di mitigazione necessarie
Vegetazione e fauna	Distruzione vegetazione preesistente		X	X		X		X		X					-2.0	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie
	Disturbo Fauna		X		X	X		X		X					-2.5	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie
Paesaggio e patrimonio storico culturale	Intrusione visuale		X	X		X		X		X					-2.0	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie
	Rischio archeologico		X	X		X			X	X					-2.5	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie
Benessere dell'uomo e rischi di incidente	Produzione rifiuti		X	X		X		X		X					-2.0	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie
	Rischi incidenti per i lavoratori impiegati		X	X		X			X		X		X		-3.5	Impatto negativo "alto"; misure di mitigazione necessarie

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

	Traffico indotto		X		X	X				X					-2.5	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie
Sistema insediativo, condizioni socio-economiche e beni materiali	Indotti occupazionali del cantiere	X			X	X		X		X					+2.5	Impatto positivo

Tabella 2 – Valutazione fase di esercizio

Componente ambientale bersaglio	Tipologia di impatto: fattori primari e/o secondari di interferenza sull'ambiente	Tipizzazione dell'impatto										Sinergie di impatto ambientale		Punteggio di impatto	Giudizio di impatto	
		<i>P=positivo; N=negativo; PS=possibile; C=certo;            BT=Breve termine; LT=Lungo termine; R=reversibile;            I=irreversibile; NS=non strategico; S=strategico</i>														
		P +	N -	PS 0,5	C 1	BT 0,5	LT 1	R 0,5	I 1	NS 0,5	S1	SP +0,5	SN -0,5			
Atmosfera e clima	Emissioni inquinanti in fase di esercizio		X	X		X		X		X					-2.0	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie
	Emissioni evitate(energia alternativa)	X			X	X		X				X	X		+3.0	Impatto positivo
	Emissioni evitate(riduzione consumi post corsi)	X		X			X	X				X	X		+3.5	Impatto positivo
Rumore e vibrazioni	Propagazione di emissioni acustiche		X		X	X		X		X					-2.5	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie
Suolo e sottosuolo	Occupazione del suolo	X		X	X		X		X				-2.5		Impatto negativo "medio"; misure di mitigazione necessarie	
	Alterazione della fertilità del suolo	X	X		X		X		X				-2.0		Impatto negativo "medio"; misure di mitigazione necessarie	
Acque superficiali e sotterranee	Sversamenti accidentali in acque superficiali		X	X		X		X		X			X	-2.5	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie	
	Sversamenti accidentali in acque sotterranee		X	X			X		X	X			X	-3.5	Impatto negativo "alto"; misure di mitigazione necessarie	
	Consumi idrici		X		X	X		X		X				-2.0	Impatto negativo "medio"; misure di mitigazione necessarie	
Vegetazione e fauna	Variazione vegetazione pre-esistente		X	X		X		X		X				-2.0	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie	
	Disturbo Fauna		X		X	X		X		X				-2.5	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie	
Paesaggio e patrimonio storico culturale	Intrusione visuale		X		X	X		X		X				-2.5	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie	
	Ostruzione visuale		X		X	X		X		X				-2.5	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie	
Benessere	Riduzione	X		X			X		X		X	X		+4.0	Impatto positivo	



ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

dell'uomo e rischi di incidente	incidentalità stradale generale														
	Rischi incidenti per i lavoratori impiegati		X	X		X			X		X		X	-3.5	Impatto negativo "alto"; misure di mitigazione necessarie
	Traffico indotto		X		X	X				X				-2.5	Impatto negativo "basso"; misure di mitigazione non necessarie
Sistema insediativo, condizioni socio-economiche e beni materiali	Indotti occupazionali	X			X		X	X				X	X	+4.0	Impatto positivo

### PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

E' stato sviluppato un Progetto di Monitoraggio Ambientale , alla luce delle "Linee guida per il progetto di monitoraggio ambientale delle infrastrutture strategiche ed insediamenti produttivi di cui al Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163" (norme tecniche di attuazione dell'allegato XXI) REV. 2 del 23 luglio 2007" predisposte dalla Commissione Speciale VIA, aggiornate nel 2014.

Riguarda le seguenti componenti:

- atmosfera
- rumore
- biodiversità
- acque superficiali

Per ciascuna componente sono individuati i parametri oggetto del monitoraggio, le metodiche e strumentazione e l'articolazione temporale. Sono inoltre indicati criteri generali di individuazione delle aree da monitorare ma non sono specificati i punti di monitoraggio. La localizzazione dovrà essere oggetto di approfondito studio in fase di progettazione definitiva e le indicazioni ad oggi fornite dovranno essere verificate con riferimenti alla specificità dei luoghi e dell'opera, sia in fase di esercizio che di cantiere.

Per la componente ari sono previsti 3 punti di monitoraggio: 2 campagne per la fase AO, 2 campagne per la fase CO e per la fase PO 1 campagna durante una giornata in assenza di corsi e 2 campagne di monitoraggio durante una giornata con minimo due corsi autoveicoli o un corso mezzi pesanti

Per il rumore l'attività di monitoraggio è svolta in corrispondenza dei 3 ricettori in fase AO, in CO (con una campagna di monitoraggio continuo di 24 ore) e in PO (con una campagna di monitoraggio continuo di 24 ore con minimo due corsi autoveicoli o un corso mezzi pesanti).

Per il monitoraggio della componente biodiversità, l'attività sarà eseguita all'esterno, concentrando le osservazioni lungo le transizioni bosco-radura.

In fase AO il monitoraggio di lepidotteri diurni e odonati/ erpetofauna è previsto con n. 5 sessioni di rilievo distribuite in un anno (con frequenzamensile, nel periodo maggio-settembre) mentre per il monitoraggio dell'avifauna con n. 6 sessioni di rilievo distribuite in un anno (con frequenza mensile, da aprile a ottobre, escludendo il mese di agosto).

In fase CO il monitoraggio di lepidotteri diurni e odonati/ erpetofauna è previsto con n. 5 sessioni di rilievo distribuite in un anno (con frequenza mensile, nel periodo maggio-settembre) mentre per il monitoraggio dell'avifauna n. 6 sessioni di rilievo distribuite in un anno (con frequenza mensile, da aprile a ottobre, escludendo il mese di agosto).

In fase PO il monitoraggio di lepidotteri diurni e odonati/ erpetofauna è previsto con n. 5 sessioni di rilievo distribuite in un anno (con frequenza mensile, nel periodo maggio-settembre) mentre il monitoraggio dell'avifauna n. 6 sessioni di rilievo distribuite in un anno (con frequenza mensile, da aprile a ottobre, escludendo il mese di agosto).

Per la componente acque superficiali il prelievo dei campioni di acqua avverrà nel punto di campionamento a monte dell'immissione delle acque meteoriche nel fiume Dora Riparia. Per la fase AO non sono previsti monitoraggi, mentre per la fase CO è previsto n. 1 campionamento delle acque meteoriche raccolte dall'attuale sistema di collettamento della barriera superficiale (*capping*), presente nell'area bonificata del sito, durante un primo evento meteorico significativo occorso in fase di cantiere e analisi dei parametri chimico-fisici.

Per la fase PO è previsto n. 1 campionamento delle acque a valle del trattamento di sedimentazione e disoleazione, dopo un anno di attività del Centro e analisi dei parametri chimico-fisici.

#### **PIANO PRELIMINARE DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO**

Il presente parere di compatibilità ambientale dell'opera ha anche l'esame del Piano Preliminare delle Terre e rocce da scavo redatto secondo le indicazioni dell'art.24 del DPR 120/2017.

L'art.24 al comma 3 prevede che *nel caso in cui la produzione di terre e rocce da scavo avvenga nell'ambito della realizzazione di opere o attività sottoposte a valutazione di impatto ambientale, la sussistenza delle condizioni e dei requisiti di cui all'articolo 185, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è effettuata in via preliminare, in funzione del livello di progettazione e in fase di stesura dello studio di impatto ambientale (SIA), attraverso la presentazione di un «Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti» che contenga:*

- a) *descrizione dettagliata delle opere da realizzare, comprese le modalità di scavo;*
- b) *inquadramento ambientale del sito (geografico, geomorfologico, geologico, idrogeologico, destinazione d'uso delle aree attraversate, ricognizione dei siti a rischio potenziale di inquinamento);*
- c) *proposta del piano di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo da eseguire nella fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori, che contenga almeno:*
  1. *numero e caratteristiche dei punti di indagine;*
  2. *numero e modalità dei campionamenti da effettuare;*
  3. *parametri da determinare;*
- d) *volumetrie previste delle terre e rocce da scavo;*

*e) modalità e volumetrie previste delle terre e rocce da scavo da riutilizzare in sito.*

Il Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle Terre e rocce da scavo trasmesso si articola nelle seguenti sezioni: Descrizione dettagliata delle opere da realizzare e modalità di scavo; Inquadramento ambientale del sito e Proposta del Piano di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo da eseguire in fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio lavori.

In conformità a quanto richiesto dall'art.24, co.3 lett. a), il Progetto Definitivo prevede la ricollocazione dei moduli pista esistenti in Susa denominati P1 (piattaforma idraulica/piattaforma di slittamento), Pista P2 (Curva/Pista Circolare), P4 (down - hill) e P5 (acquaplaning), unitamente al fabbricato ospitante gli uffici ed i locali per la formazione teorica oltre a depositi e spazi tecnici, in località Ferriera del Comune di Buttigliera Alta. I criteri progettuali della pista, così come le scelte relative ai materiali da utilizzare, alle dotazioni impiantistiche e tecnologiche, sono interamente assimilati dalla pista esistente. L'inserimento nel nuovo sito prevede solamente una diversa collocazione planimetrica dei vari moduli della pista, nella stessa configurazione dei singoli moduli il piano stradale è previsto in conglomerato bituminoso costituito da tout – venant, binder e tappetino, il tutto legato ad una realizzazione delle pendenze trasversali e longitudinali necessarie per la raccolta delle acque provenienti dagli ostacoli e dall'innaffiamento. L'acqua viene recuperata ricircolando la stessa nel circuito per limitare al massimo gli apporti esterni nell'ottica del contenimento del consumo. Un complesso sistema di raccolta e ricircolo dell'acqua consente infatti un'ottimizzazione del sistema idraulico riutilizzando lo schema già presente all'impianto di Susa con le necessarie modifiche dettate dall'altimetria e dalla dislocazione delle piste.

La progettazione del lay-out delle piste, in termini planoaltimetrici è condizionata dalla presenza dello strato di protezione superficiale delle scorie (capping), che non consente di effettuare operazioni di scavo, se non per profondità molto modeste, al di sopra del rilevato. Per tale motivo il laghetto di raccolta acqua ed alcune parti impiantistiche che richiedono una maggiore profondità di scavo sono state previste nell'area agricola posta più a valle, che non presenta tale problematica. Attraverso opportune indagini in sito è stata verificata la possibilità di realizzare opere in rilevato sullo stato di bonifica.

In conformità a quanto richiesto dall'art.24, co.3 lett. b), il sito è localizzato a nord del concentrico di Buttigliera Alta, ad una quota media di circa 337 m s.l.m. Il sito di Buttigliera Alta è caratterizzato dalla presenza di un modesto rilevato derivante dall'attività di bonifica della ex discarica di scorie da fonderia ex 3 Teksid, ubicato in prossimità della sponda orografica destra del F. Dora Riparia e dello stabilimento esistente. Tale rilevato si estende su gran parte dell'area di intervento, ad eccezione della zona in cui è prevista la realizzazione del nuovo fabbricato, mentre è prevista l'acquisizione del terreno agricolo adiacente a Sud su cui verrà realizzato il modulo P2 e parte del modulo P5. Nel sito di Buttigliera Alta nell'ambito dell'area di intervento, che interesserà una superficie di circa 72.000 mq, troveranno sistemazione i moduli di test ed il fabbricato ad uso servizi con i relativi parcheggi, per le porzioni rimanenti si prevede una sistemazione a verde senza presenza di alberi all'interno dei moduli per motivi di sicurezza e zone di accesso. Le zone arbustive sono concentrate nelle parti periferiche della pista al di fuori delle zone di guida e/o transito, la loro piantumazione è legata ai soli aspetti ambientali e naturalistici al fine di creare un ambito di inserimento con macchie boschive.

- In conformità a quanto richiesto dall'art.24, co.3, lett.c), è stato predisposto un piano di indagini per verificare l'eventuale presenza di fenomeni di contaminazione nella matrice suolo/sottosuolo laddove sono previsti lavori di movimentazione terreni e riutilizzo in sito del materiale escavato. La campagna di indagini sarà effettuata con il duplice scopo di prelevare i campioni di terreno da sottoporre ad analisi di laboratorio chimico e di osservare direttamente i terreni che ospiteranno le opere in progetto, inoltre sarà possibile verificare la presenza e relativa potenza del terreno rimaneggiato. Il piano di indagini prevede: l'esecuzione di n. 10 saggi meccanici realizzati mediante escavatore spinti fino alla profondità di circa 1,00 m nei saggi denominati dal n.1 al n. 8 (dove è prevista una profondità di scavo massima del metro) e - 4,00 m da p.c. nei saggi nr. 9-10 posti in prossimità del laghetto per la raccolta acqua (dove la profondità di scavo prevista è circa 3,5 m in quanto il bacino avrà profondità massima pari a 4.50 m a partire da una quota in rilevato di circa 1 m da piano campagna attuale). L'effettuazione di saggi meccanici è stata scelta al fine di poter osservare i terreni oggetto di studio e riscontrare eventuali evidenze visive ed organolettiche di contaminazioni. L'ubicazione dei punti è stata definita in base ad un campionamento casuale considerando le dimensioni dell'area in cui sono previsti gli scavi ed il riutilizzo in sito (area agricola di circa 19.000 m<sup>2</sup> nella porzione orientale ed in corrispondenza dello sbancamento per la platea di fondazione del fabbricato tecnico in progetto).
- il campionamento e l'analisi chimica dei terreni prelevati dai saggi effettuati.

Sui campioni di terreno prelevati (n.1 per i sondaggi spinti fino a 1 m da pc S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8 e n.3 spinti fino a 3,5 m da pc S9 e S10) saranno analizzati i parametri della Tabella 4.1 dell'Allegato 4 del DPR 120/2017. Inoltre, sui saggi in cui verrà riscontrata la presenza di materiale di riporto, le indagini ambientali saranno implementate con test di cessione ai sensi sia del D.M. 05.02.1998 (test di cessione per il recupero) che permetteranno di valutare l'effettiva possibilità di riutilizzare in sito il terreno derivante dalle operazioni di scavo.

In conformità a quanto richiesto dall'art.24, co.3 lett. d) e lett. e), Gli scavi sono pari ad un volume di circa 33.500 m<sup>3</sup>, limitati alle operazioni di scotico superficiale del terreno vegetale, che verrà riutilizzato in sito, alla realizzazione del bacino di accumulo ed alle fondazioni del fabbricato, oltre alla posa delle tubazioni e della componente impiantistica. In tale fase di progettazione è previsto il conferimento in discarica del solo materiale proveniente dalla rimozione della pista esistente e dal disfacimento di manufatti esistenti, per un volume di circa 18.000 m<sup>3</sup>.

Tot. Scavi	Conferimento in discarica - Rifiuto	Riutilizzo in sito ai sensi dell'art. 185 del D. Lgs. 152/2006
mc	mc	mc
33.500	18.000	15.500 <ul style="list-style-type: none"> <li>• verranno utilizzati per la formazione di rilevati stradali o sottofondi stradali, mentre lo scotico, costituito da terreno vegetale, verrà accatastato in deposito temporaneo al margine del cantiere avendo cura di preservarne le caratteristiche pedologiche, per il successivo riutilizzo in fase realizzazione dei rilevati o sistemazione area verde</li> </ul>

Vista la particolarità del sito, ubicato in gran parte su di una discarica bonificata di scorie industriali, le operazioni di scavo saranno limitate allo scotico del terreno vegetale al di sopra della barriera impermeabile del sito (capping), ad eccezione delle aree esterne alla discarica in cui è prevista la realizzazione del fabbricato, con quota di imposta delle fondazioni a circa 1 m di profondità, e del terreno agricolo adiacente in cui è previsto lo sbancamento superficiale fino ad una profondità massima di 1 m e la realizzazione di un piccolo bacino di accumulo la cui profondità massima di scavo è pari a circa 3.50 m da p.c.

#### **ANALISI OSSERVAZIONI E PARERI PERVENUTI**

Le osservazioni del pubblico e i pareri pervenuti sono stati tenute in debita considerazione sia in sede di valutazione del progetto e dello Studio di Impatto Ambientale che nella predisposizione delle condizioni ambientali che il Proponente dovrà porre in essere nelle successive fasi progettuali, di realizzazione e di monitoraggio.

In base all'istruttoria sviluppata sulla base della documentazione presentata in sede di istanza (Progetto definitivo , Studio di Impatto Ambientale), nonché ai pareri e alle osservazioni pervenute,

#### **VALUTATO** che

- il progetto presentato si configura come *ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015* ;
- l'intervento non comporta impatti ambientali significativi permanenti e che le criticità presenti sono state valutate e mitigate nell'ambito del progetto stesso;
- eventuali impatti temporanei in fase di cantiere saranno mitigati dalle misure da porre in essere in fase di esecuzione che dovranno essere specificati negli elaborati di progetto definitivo e nei capitolati d'oneri in sede di progettazione esecutiva, come anche esplicitato nelle condizioni ambientali che seguono;
- il Piano di Monitoraggio Ambientale è stato sviluppato, sulla base delle Linee Guida per la redazione dei PMA e sarà aggiornato secondo le puntuali considerazioni qui espresse come condizioni ambientali;
- il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo presentato è un Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art.24 del DPR 120/2017 e che pertanto, come previsto dal co.6 "*Qualora in fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori non venga accertata l'idoneità del materiale scavato all'utilizzo ai sensi dell'articolo 185, comma 1, lettera c), le terre e rocce sono gestite come rifiuti ai sensi della Parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*". Nel Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo come previsto dalla lettera a) co.3 dell'art.24 del DPR 120/2017 è descritta la proposta progettuale, ma non sono esplicitamente dettagliate le modalità di scavo; come previsto dalla lettera b) co.3 dell'art.24 del DPR 120/2017 sono state affrontate le seguenti tematiche: inquadramento geografico, geologico, geomorfologico ed idrogeologico, destinazione d'uso delle aree attraversate e una ricognizione dei siti a rischio potenziale di inquinamento. In merito alla proposta di Piano di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo, così come

previsto dalla lettera c) del co.3 dell'art.24 del DPR 120/2017, il Piano riporta numero e caratteristiche dei punti di indagine, numero e modalità dei campionamenti da effettuare e parametri da determinare. Infine, come previsto dalle lettere d) ed e) co.3 dell'art.24 del DPR 120/2017, sono riportate le volumetrie previste delle terre e rocce da scavo compreso il quadro riepilogativo del bilancio dei materiali in gioco in termini di produzione di materiale da scavo, riutilizzi interni, conferimento a discarica in regime di rifiuto.

- In fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori, in conformità alle previsioni del Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti di cui al comma 2 dell'art.24 del DPR 120/2017, il Proponente o l'Esecutore dovrà attenersi a quanto disposto dal co.4 del suddetto articolo, ricordando che, secondo quanto previsto dal co.5 sempre del suddetto articolo, gli esiti delle attività eseguite ai sensi del comma 3 dovranno essere trasmessi all'Autorità Competente (CTVA-MASE) e all'Agenzia di Protezione Ambientale territorialmente competente (ARPA Piemonte), prima dell'avvio dei lavori.

Tutto ciò accertato e valutato, in base alle risultanze dell'istruttoria,

### **la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

### **ESPRIME PARERE POSITIVO**

**ai sensi degli artt. 165 e 183 del Dlgs 163/2006**

relativamente alla Compatibilità Ambientale della Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015, condizionato all'ottemperanza delle condizioni di seguito indicate.

Dove non già ricompreso nelle condizioni ambientali a seguire, dovrà inoltre essere rispettato quanto indicato nella DGR 5 - 6546 del 27 febbraio 2023 di Regione Piemonte

<b>Condizione ambientale</b>	<b>1.</b>
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Vegetazione
Oggetto della prescrizione	In fase di progettazione esecutiva, con riferimento alla fascia

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

	boscata presente interferita dal progetto, definire corrispondente compensazione secondo le modalità di cui alla L.R. n° 4/2009 Potenziare la fascia arborea prevista lungo il perimetro che costeggia il greto della Dora
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE - CTVA
Enti coinvolti	Regione Piemonte

<b>Condizione ambientale</b>	<b>2.</b>
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Biodiversità - Fauna
Oggetto della prescrizione	In fase di progettazione esecutiva, sviluppare il progetto dell'illuminazione dell'area garantendo la tutela delle specie individuate. Analogia accortezza dovrà essere introdotta per la illuminazione delle aree di cantiere.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE - CTVA
Enti coinvolti	Regione Piemonte - ARPA Piemonte

<b>Condizione ambientale n</b>	<b>3.</b>
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Criteri minimi ambientali
Oggetto della prescrizione	Con riferimento all'edificio servizi, applicare i Criteri Minimi Ambientali di cui ai Decreti del Ministero della Transizione Ecologica 23 giugno 2022 - Criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di progettazione di interventi edilizi, per l'affidamento dei lavori per interventi edilizi e per l'affidamento congiunto di progettazione e lavori per interventi edilizi
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE - CTVA
Enti coinvolti	

ID9269 - Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione Sezione internazionale. Parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Progetto definitivo in variante di ricollocazione del centro guida sicura nel Comune di Buttigliera Alta in ottemperanza all'art. 3 "Disposizioni di varianti" e alle prescrizioni nn. 27 e 32 della Delibera CIPE 19/2015 con Piano preliminare di utilizzo terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24

<b>Condizione ambientale</b>	<b>4.</b>
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Piano di Monitoraggio Ambientale
Oggetto della prescrizione	Integrare il PMA presentato secondo le osservazioni riportate nei pareri allegati alla DGR n. 5-6546 del 27/02/2023. Il PMA aggiornato dovrà essere concordato con ARPA Piemonte.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE - CTVA
Enti coinvolti	Regione Piemonte - ARPA Piemonte

<b>Condizione ambientale</b>	<b>5.</b>
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	PUT
Oggetto della prescrizione	In fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori, il Proponente dovrà presentare, previa condivisione con l'ARPA Piemonte, in conformità alle previsioni del «Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti» di cui al comma 2 dell'art.24 del DPR 120/2017, quanto previsto dal comma 4 dell'art.24 del DPR 120/2017.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio dei lavori
Ente vigilante	MASE - CTVA
Enti coinvolti	ARPA Piemonte

**Il Presidente della Commissione  
Cons. Massimiliano Atelli**