



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. 504 del 4 settembre 2023

<p>Progetto:</p>	<p><i>Procedimento di Verifica Varianti art. 169, c. 4, del D.lg. 163/2006 per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D. Lgs. 50/2016</i></p> <p><i>Progetto esecutivo Variazione delle geometrie di tracciato delle rampe per la realizzazione del nuovo autoporto, quale risoluzione di interferenza, nei Comuni di San Didero e Bruzolo</i></p> <p>IDVIP 10125</p>
<p>Proponente:</p>	<p>Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS</p>

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

RICHIAMATA 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 Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023 e n. 250 del 1° agosto 2023

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 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*”

PREMESSO che:

- la Società Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS (di seguito Proponente) con nota prot. 1315.TELT_PEC_OUT.1221.TEC.23 del 18/07/2023 ha presentato istanza di avvio della procedura di verifica di variante ai sensi dell'art. 169, c. 4 del D. lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per quanto applicabile all'art.216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016, per l'intervento "*Progetto esecutivo Variazione delle geometrie di tracciato delle rampe per la realizzazione del nuovo autoporto, quale risoluzione di interferenza, nei Comuni di San Didero e Bruzolo*";
- 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) rispettivamente al prot. MASE-118932 del 20/07/2023;
- la Divisione con nota prot. MASE 13411 del 9/08/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. 93215 del 9/08/2023 ha trasmesso, ai fini dei compiti istruttori di competenza, la domanda sopraccitata, ha comunicato la pubblicazione della documentazione e la procedibilità istanza dell'istanza.

RILEVATO che:

- il progetto "Nuova Linea Torino-Lyon" è incluso nella Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 "Legge Obiettivo 1: Programma delle Infrastrutture Strategiche" (P.I.S.) e s.m.i., tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale nell'ambito dei "Corridori Ferroviari", riconfermato in seguito con la Delibera CIPE del 6 aprile 2006, n. 130/2006 recante "Rivisitazione programma delle infrastrutture strategiche (Legge 443/2001)"; l'opera è stata inoltre inclusa tra quelle previste dall'Intesa Generale Quadro sottoscritta l'11 aprile 2003 tra il Governo e la Regione Piemonte; il progetto è stato annualmente confermato nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (D.E.F.); con la Deliberazione 136 del 21 Dicembre 2012 il CIPE ha approvato l'aggiornamento del P.I.S. costituente il X Allegato Infrastrutture al D.E.F. e, nella seduta del 1° agosto 2014 ha espresso parere favorevole sull'XI Allegato Infrastrutture al D.E.F.;
- il Progetto Preliminare dell'opera è stato approvato, ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006, con prescrizioni e raccomandazioni, dal CIPE con la Delibera n. 57 del 3 agosto 2011, pubblicata sulla G.U.R.I. n. 272 del 22 novembre 2011 avente per oggetto "Programma delle Infrastrutture Strategiche (Legge N. 443/2001). Nuovo Collegamento Internazionale Torino-Lione – Sezione Internazionale. Parte comune italo-francese – Tratta in territorio italiano - Approvazione del Progetto Preliminare";
- in data 1 agosto 2014 è entrata in vigore la Legge dello Stato di ratifica del trattato internazionale tra Italia e Francia, già siglato il 30 gennaio 2012 tra il viceministro alle Infrastrutture Mario Ciaccia e il segretario di Stato ai Trasporti francese Thierry Mariani con cui viene ridefinito il percorso per realizzare il Tunnel di Base di 57 chilometri e le due stazioni internazionali di Susa e Saint- Jean-de-Maurienne, più le interconnessioni con le rispettive linee storiche;
- il collegamento della Nuova Linea Torino Lione comporta una "sezione internazionale" tra Saint-Didier-de-la-Tour e il Nodo ferroviario di Torino. La sezione internazionale si compone di tre parti:
 - o parte francese, tra i dintorni di Saint-Didier-de-la-Tour e i dintorni di Montmelian;
 - o parte comune italo-francese, tra i dintorni di Montmelian in Francia e di Chiusa S. Michele in Italia;

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

PRESO ATTO di:

- la Determina Direttoriale DVA-2013-0019709 del 28/08/2013 recante esito positivo della verifica di ottemperanza della prescrizione n. 196 della Del. CIPE 57/2011, tenuto conto del parere CTVA n. 1271 del 21 giugno 2013;
- il parere n. 1674 del 12/12/2014 della Commissione di approvazione con prescrizioni del *“Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino – Lione, parte comune italo francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011”*;
- la Determina Direttoriale prot. 1574 del 19/01/2015 con cui la Direzione, tenuto conto del parere CTVA/1674 del 12/12/2014, ha determinato la positiva conclusione della verifica di ottemperanza del *“Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino – Lione, parte comune italo francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011”* e che *“il Piano di Utilizzo presentato, ai fini della definitiva approvazione ai sensi del D.M. 161/2012, dovrà essere ulteriormente integrato e aggiornato, anche rispetto agli esiti del cantiere del Cunicolo Esplorativo de La Maddalena e trasmesso unitamente al Progetto Esecutivo e comunque almeno 90 giorni prima dell’inizio dei lavori per la realizzazione dell’opera”*, nel rispetto delle prescrizioni rese nel suddetto parere;
- la Delibera CIPE n. 19 del 20 febbraio 2015 di approvazione del *“progetto definitivo del Nuovo collegamento internazionale Torino – Lione – Parte comune italo-francese – Sezione transfrontaliera – Tratta in territorio italiano”*;
- il parere n. 2647 del 16/02/2018 della Commissione di approvazione con prescrizioni del *“Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione sezione internazionale - parte comune italo-francese - sezione transfrontaliera - parte in territorio italiano. Progetto definitivo di variante in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 - Localizzazione alternativa dei cantieri”*;
- la Delibera CIPE n. 30 del 21/03/2018 di approvazione della *“Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Approvazione progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione 235 della delibera CIPE 19 del 2015”*;
- la Delibera CIPE n. 39 del 26/04/2018 relativa alla *“Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Approvazione progetto di variante. Modifiche all’allegato alla delibera n. 30 del 2018”*;

PRESO ATTO che relativamente al Progetto:

- con Delibera CIPE 19/2015 del 20 febbraio 2015 è stato approvato con prescrizioni il Progetto Definitivo della Nuova linea ferroviaria Torino - Lione (NLTL) - Sezione internazionale - Parte comune italo-francese - Sezione transfrontaliera - Parte in territorio italiano:
- l'approvazione riguarda anche le opere interferite dalla linea ferroviaria tra cui l'Autoporto di Susa e il relativo progetto di rilocalizzazione, oggetto della presente relazione;
- le prescrizioni delle Delibere CIPE 19/2015 e 39/2918, in ragione dell'articolazione complessiva del progetto sono suddivise per tematiche, ambiti di progetto ed enti che le hanno formulate;
- la Rilocalizzazione dell'Autoporto di Susa rappresenta un lotto di progettazione ben preciso e identificato in modo puntuale in termini localizzativi. La necessità della rilocalizzazione dell'autoporto nasce dall'interferenza del progetto della Nuova Linea Torino-Lione con l'attuale Autoporto di Susa, sito nell'area interclusa tra la A32 e la SS24, nella periferia di Susa, prima che l'autostrada si immetta nella galleria Mompantero. L'area è destinata, secondo il progetto ferroviario, a fabbricati e servizi per la nuova infrastruttura. Tale interferenza determina l'esigenza di localizzare in un altro sito l'Autoporto della A32. Il nuovo sito è stato identificato nel comune di San Didero. La presenza di un autoporto risulta fondamentale per la necessità, in caso di eventi eccezionali come forti nevicate, incidenti all'interno del traforo del Frejus, ecc., di evitare code di mezzi pesanti che potrebbero bloccare la funzionalità autostradale, deviando i mezzi pesanti in un'apposita area di sosta temporanea, in attesa che vengano ristabilite le condizioni ordinarie per il traffico autostradale.
- dalla Delibera CIPE 19/2015 si evincono le condizioni poste per l'approvazione del progetto definitivo; al Punto 1.1 viene infatti evidenziato che il progetto è approvato con prescrizioni e che (Punto 1.7) le suddette prescrizioni, cui è subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nell'Allegato 1 della Delibera CIPE 19/2015 che costituisce parte integrante della Delibera stessa. In riferimento alla cantierizzazione dell'opera ferroviaria sono intervenute nel 2018 le seguenti Delibere:
 - Delibera CIPE 30/2018 (del 21 marzo 2018): Nuova linea ferroviaria Torino-Lione-sezione internazionale-parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Approvazione progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione 235 della delibera CIPE 19 del 2015;
 - Delibera CIPE 39/2018 (del 26 aprile 2018): Nuova linea ferroviaria Torino-Lione-sezione internazionale-parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Approvazione progetto di variante. Modifiche all'allegato alla delibera n. 30 del 2018.
- le Delibere 30/2018 e 39/2018 hanno come oggetto specifico la variante di cantierizzazione della Linea Ferroviaria resasi necessaria per l'ottemperanza alla prescrizione 235 della delibera CIPE 19/2015.
- In data 16 gennaio 2019 n. Prot. n. 75/TELT_EO/60/TEC/19, il Proponente ha depositato presso le amministrazioni competenti (MATTM, MIT, MIBACT e Regione Piemonte) il progetto esecutivo dell'opera in oggetto, ai sensi delle seguenti attività procedurali:
 - verifica di attuazione ai sensi dell'art 185 commi 6 e 7, del D.Lgs. 163/2006;
 - richiesta di auto approvazione variante localizzativa ai sensi dell'art. 169, del D.Lgs. 163/2006;
 - approvazione del PUT ai sensi dell'art. 8 del DM 161/2012.

Le Amministrazioni hanno formalizzato i relativi pareri con le seguenti determinazioni:

- Parere favorevole della Regione Piemonte DGR 15 marzo 2019 n. 24-8551 con prescrizioni;
- Parere Favorevole del MIBACT n. 37937 – Parere con prescrizioni del 17 dicembre 2019

- Parere favorevole del MATTM del 14 febbraio 2020 DM MATTM n. 10 con prescrizioni;
 - Parere favorevole del MATTM sul Piano delle Terre del 16 giugno 2020 DM 45029 con prescrizioni;
 - Parere del MIT n. prot. 2787 del 10 aprile 2020 di autorizzazione all'approvazione del PE da parte di Telt
- in particolare, con DM MATTM n. 10 del 14 febbraio 2020 (Parere CTVIA N. 3225 del 13/12/2019) e DM 45029 del 16 giugno 2020 (Parere CTVIA 3237 del 10/01/2020) è stata determinata la positiva conclusione dell'istruttoria di Verifica di Attuazione, svolta ai sensi dell'art. 185, cc. 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006 con relativo quadro di sintesi, relativamente alla Delibera CIPE n. 19/2015 e relativamente alla Delibera CIPE n. 39/2018 in relazione al Progetto esecutivo della Rilocalizzazione dell'Autoporto;
- con Decreto Direttoriale MASE.VA.R.227 del 5/05/2023, sulla base del Parere della CTVIA n. 721 del 27 marzo 2023, è stata decretata, in merito agli aspetti ambientali di competenza, la positiva conclusione delle attività di verifica e controllo nell'ambito della procedura di Verifica di Attuazione – fase 2, svolta ai sensi dell'art. 185, cc. 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006, per il progetto esecutivo “Rilocalizzazione dell'autoporto nei Comuni di San Didero e Bruzolo (I lotto costruttivo)”, presentato dalla Società Tunnel Euralpin Lyon Turin S.a.s., e l'approvazione, ai sensi dell'art. 8 del DM 161/2012 dell'aggiornamento del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo del progetto, già approvato con la Delibera CIPE n. 19 del 20 febbraio 2015.

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione acquisita per la verifica Varianti art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006 per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D. Lgs. 50/2016, per il progetto esecutivo relativo a “*Progetto esecutivo Variazione delle geometrie di tracciato delle rampe per la realizzazione del nuovo autoporto, quale risoluzione di interferenza, nei Comuni di San Didero e Bruzolo*”:
- relazione descrittiva e di confronto ambientale della variante rispetto al progetto esecutivo approvato e di confronto ambientale.
 - elaborati grafici di progettazione esecutiva (incluso Piano di Gestione Ambientale)
 - relazione paesaggistica

RILEVATO che, con riferimento al progetto di variante:

Nel documento oggetto di valutazione vengono rappresentate le ottimizzazioni introdotte rispetto al Progetto Esecutivo del 2019 oggetto dei pareri riportati in premessa.

Il progetto definitivo autorizzato ed il successivo sviluppo a livello esecutivo riportava un andamento delle rampe di svincolo che prevedeva una serie di deroghe di tracciato ai sensi del DM 05/11/2001 e DM 19/04/2006.

In Figura 1 è riportata la planimetria di tali progetti. Con riferimento alle “deroghe di tracciato”, nessun Ente aveva formulato prescrizioni / osservazioni in sede di approvazione.



Figura 1 – Planimetria di progetto PD-PE

Il Progetto Esecutivo istruito nel 2019 è stato inviato al Ministero Concedente da SITAF “*viste anche le informali consultazioni preventive avute con il CSLLPP*” affinché quest’ultimo potesse procedere con la richiesta di parere di deroga nei confronti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. IL CSLLPP, mutando il proprio precedente orientamento in ordine all’approvazione delle deroghe di tracciato, ha richiesto di prevedere una soluzione differente, anche se di maggiore complessità. Il Proponente è pertanto giunto ad una soluzione condivisa da tutti, che ha portato all’eliminazione delle suddette deroghe.

Le ottimizzazioni oggetto della presente istruttoria ai sensi dell’art. 169, sono state approvate, ai fini della Convenzione stipulata tra Sitaf e TELT, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per le strade e le autostrade con Determina Direttoriale n. 21769 del 31 agosto 2022.

In Figura 2 è riportata la planimetria del progetto esecutivo di variante.

Gli interventi previsti in variante riguardano la riconfigurazione geometrica e planimetrica delle rampe di entrata e uscita all’aeroporto.

Le modifiche hanno riguardato in modo puntuale talune geometrie di tracciato delle rampe, senza variazioni né alle quote e agli ingombri complessivi del piazzale del nuovo Aeroporto, né tanto meno ai corpi dei singoli fabbricati. In particolare, rispetto ai sedimi già occupati da TELT e disponibili per i lavori (in quanto delimitati e sui quali sono stati eseguiti gli interventi anticipatori in capo al Soggetto Proponente rientranti nel capitolo della Security) sono in corso i lavori di realizzazione di tutti i fabbricati, del nuovo piazzale e delle rampe di collegamento con la piattaforma autostradale della carreggiata di salita.

Nel PE di Variante vi sono puntuali incrementi delle aree di esproprio rispetto al PD/PE approvati, che risultano tuttavia minimi e rientranti all’interno delle fasce di rispetto stradali, così come previste dal DM 1° aprile 1968.



Figura 2 – Planimetria di progetto Esecutivo di variante

Il nuovo Autoporto si sviluppa su un'area complessiva di 65.500 mq circa, posta ad un'altezza dall'attuale piano campagna di circa 1,00÷1,70 m, avente forma "triangolare", con un lato delimitato dall'autostrada A32, un altro lato limitato dal tracciato del canale NIE, ed il terzo confinante con le attività di cava/deposito. Ciò risulta valido e per le singole versioni del progetto (PD-PE-PE Var.).

Per maggiore chiarezza delle modifiche introdotte in termini geometrici sulle singole rampe (al fine di eliminare le deroghe di tracciato), il Proponente riporta la geometrizzazione degli assi di tracciamento così come previsti nei Progetti Definitivo/Esecutivo (vedi Figura 3) e nel Progetto Esecutivo di Variante (vedi Figura 4).

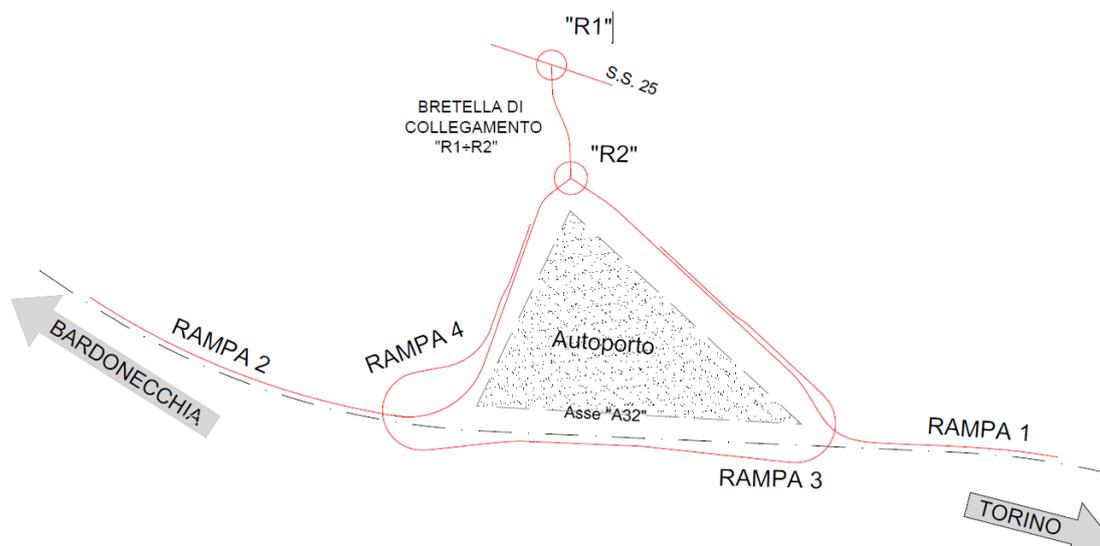


Figura 3 – Assi di Tracciamento PD-PE

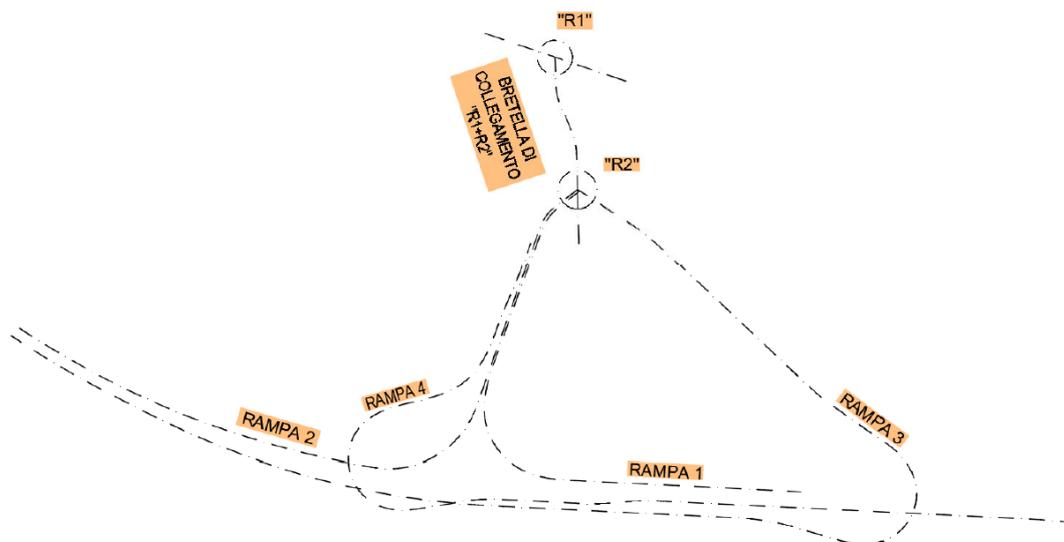


Figura 4 – Assi di Tracciamento PE Variante

Dal confronto tra le immagini dei tracciamenti presentato dal Proponente, si rileva che tutte le rampe a nord della carreggiata di salita (dir. Bardonecchia) rimangono geometricamente all'interno delle aree già acquisite. La rampa n. 2 non ha subito nessuna modifica mentre la rampa n.1 nel PE Variante è stata traslata verso ovest (in direzione Bardonecchia); ciò non comporta problemi in quanto la stessa è sostanzialmente a raso rispetto alla piattaforma stradale, andando evidentemente a collegarsi con il piazzale di progetto. Le rampe nn. 3 e 4, invece, nel PD/PE avevano un tratto di scambio in parallelo alla A32, mentre nel PE Variante (Figura 4) sono distinte. Ciò determina l'introduzione di una opera d'arte aggiuntiva senza però nessuna modifica alla organizzazione dei flussi di traffico in ingresso e in uscita dalla carreggiata di discesa (dir. Torino).

L'area prevista come piazzale per lo stoccaggio dei mezzi e per la realizzazione dei fabbricati, concentrata nel triangolo a nord del sedime autostradale esistente e perimetrato ad est e ovest dalle rampe dei nuovi svincoli, risulta sostanzialmente invariata come geometrie e soluzioni architettonico/strutturali previste da progetto esecutivo.

Per la risoluzione di interferenze presenti nel progetto esecutivo sono da realizzarsi alcune opere d'arte. Come principale modifica, il Proponente presenta la risoluzione dell'interferenza generatasi tra la rampa 4 (in ingresso alla A32) e la rampa 3 (in uscita dalla A32) per l'eliminazione dell'originario tratto di scambio. Ciò determina l'introduzione di una galleria artificiale (struttura scatolare in c.a.). Al fine di contenere gli ingombri senza modifiche di rilievo rispetto al PD/PE, lungo il tratto in cui la rampa 4 affianca la rampa 3 sono stati previsti dei muretti di sostegno posti al piede del rilevato.

Sono altresì stati progettati, per la realizzazione del nuovo svincolo sull'autostrada A32 Torino-Bardonecchia, due Sovrappassi: il "Sovrappasso di Uscita" (rampa est), ovvero il sovrappasso che consente il collegamento fra la A32 per i veicoli provenienti da Bardonecchia e l'Autoporto e il "Sovrappasso di Ingresso" (rampa ovest) che consente il collegamento fra l'Autoporto e la A32 in direzione Torino. I due sovrappassi presentano una forma a "cappio" di sviluppo complessivo, rispettivamente, di 284 m (Uscita) e di 246 m (Ingresso). Le opere hanno entrambe andamento planimetrico curvilineo a raggio variabile. Le geometrie dei sovrappassi non hanno subito particolari modifiche in termini generali fra PD/PE e PE Variante.

Nell'ambito del progetto oggetto di valutazione, è prevista dal Proponente la realizzazione di un complesso di opere d'arte minori, funzionali agli obiettivi generali del progetto come elencate di seguito:

- Ponte sul canale NIE;
- Allargamento ponticello alla p.k. 24+358

- Allargamento ponticello alla p.k. 24+497

In maggior dettaglio, sono stati individuati tre principali ambiti di intervento:

- ambito dello svincolo ovest, riguardante le rampe e i sovrappassi di uscita dall'autoporto;
- ambito svincolo est, riguardante le rampe e sovrappassi di ingresso all'autoporto;
- ambito corsie lato ovest, riguardante le corsie di collegamento tra le rampe 4 e 2 di reimmissione nell'autostrada e la rampa 1 di diversione in direzione Bardonecchia.

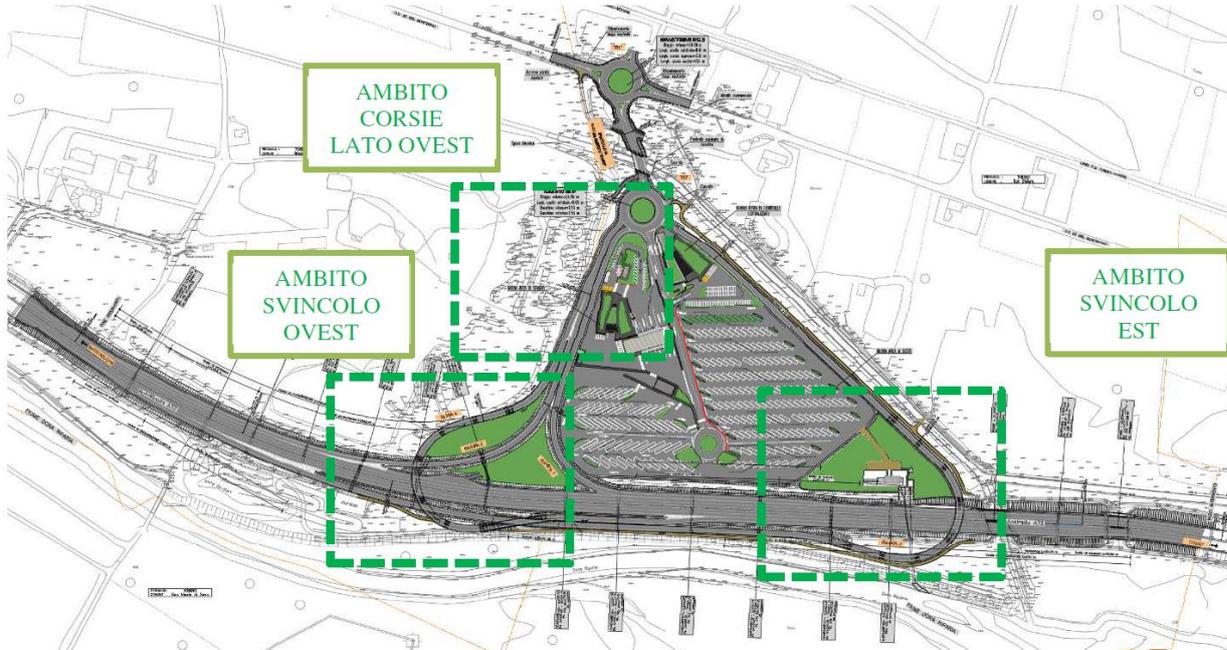


Figura 5 – Planimetria di inquadramento Variante

Relativamente all'ambito dello svincolo ovest il Proponente riporta che le modifiche apportate con la Variante nell'ambito dello svincolo ovest riguardano:

- La rampa 1 di diversione in direzione Bardonecchia (freccia rossa nella immagine seguente) risulta essere l'elemento di maggiore differenziazione dal PE, il quale prevedeva il posizionamento della stessa nell'ambito est. La nuova geometria prevede una diminuzione dell'area destinata all'Autoporto di circa 2000 m² nel settore sud-ovest, con una conseguente rielaborazione della configurazione delle opere a verde nell'ambito ovest (svincolo e corsie).
- La rampa 2 di immissione in direzione Bardonecchia (freccia rossa nella immagine seguente) viene spostata verso nord-ovest di circa 20 m occupando l'area centrale dello svincolo, allontanandosi dal piazzale dell'autoporto;
- La rampa 4 e il relativo sovrappasso di immissione nell'autostrada in direzione Torino (freccia blu nella immagine seguente) si spostano mediamente di 12 m verso ovest. Con la nuova geometria, il sovrappasso è lievemente più alto (di circa 40 cm). Il Proponente segnala altresì l'introduzione di un muro di contenimento nel rilevato della rampa (freccie magenta).

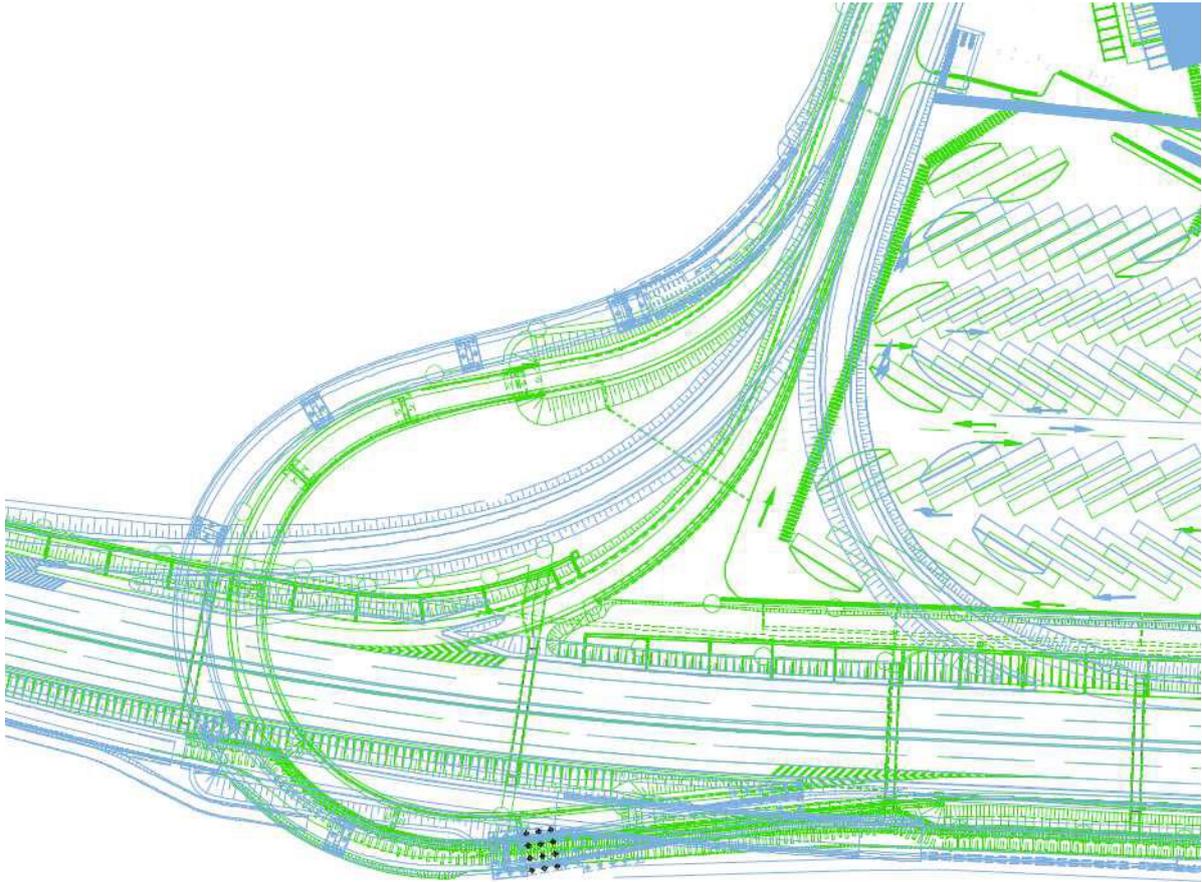


Figura 6 – Ambito svincolo Ovest. Sovrapposizione tra PE approvato (in verde) e Variante (in blu)

Relativamente all'ambito dello svincolo est il proponente riporta che le modifiche apportate con la Variante nell'ambito dello svincolo est riguardano:

- La rampa 1 di diversione in direzione Bardonecchia, come precedentemente descritto, risulta essere collocata nel settore ovest.
- La rampa 3 di diversione dall'autostrada in direzione Torino (freccia rossa nella immagine seguente) si sposta mediamente di 25 m verso sud-est. Con la nuova geometria, il sovrappasso è lievemente più alto (di circa 30 cm). Il Proponente segnala altresì l'introduzione di un muro di contenimento nel rilevato della rampa (freccia magenta).

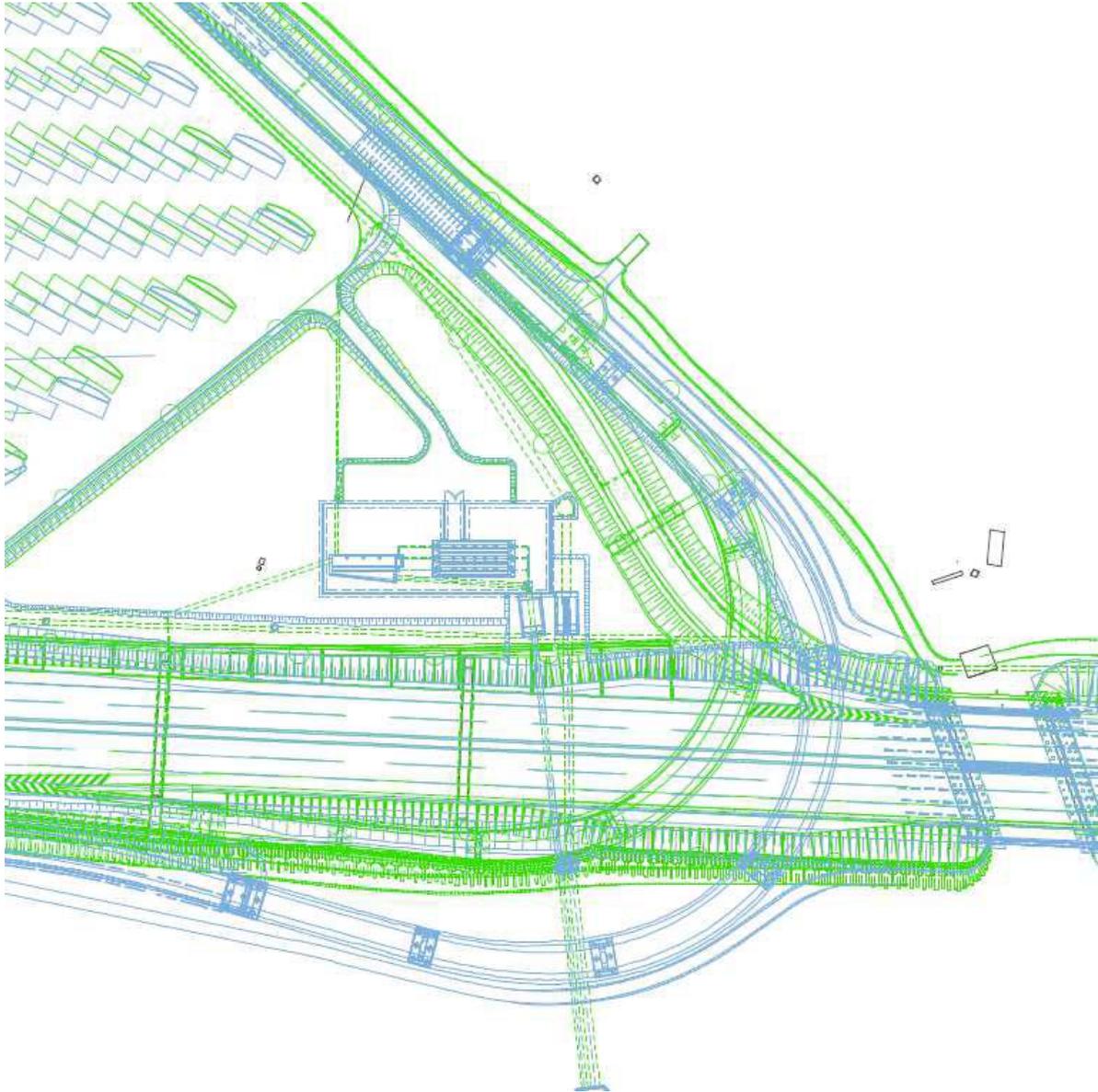


Figura 7 – Ambito svincolo Est. Sovrapposizione tra PE approvato (in verde) e Variante (in blu)

Relativamente all'ambito delle corsie lato ovest il proponente riporta che le modifiche apportate con la Variante nell'ambito lato ovest sono principalmente legate alla variazione geometrica della rampa 1. Lungo il lato ovest dell'autoporto sono quindi presenti due corsie in collegamento con alla rotatoria R2, delle quali la corsia in ingresso (freccia rossa nell'immagine seguente) occupa una porzione di area precedentemente adibita all'autoporto. La diminuzione areale del settore ovest ha determinato una redistribuzione degli spazi interni, in particolare la nuova geometria prevista dal progetto di Variante presenta una roto-traslazione dei fabbricati di servizio in direzione sud-est senza variazioni volumetriche degli stessi.

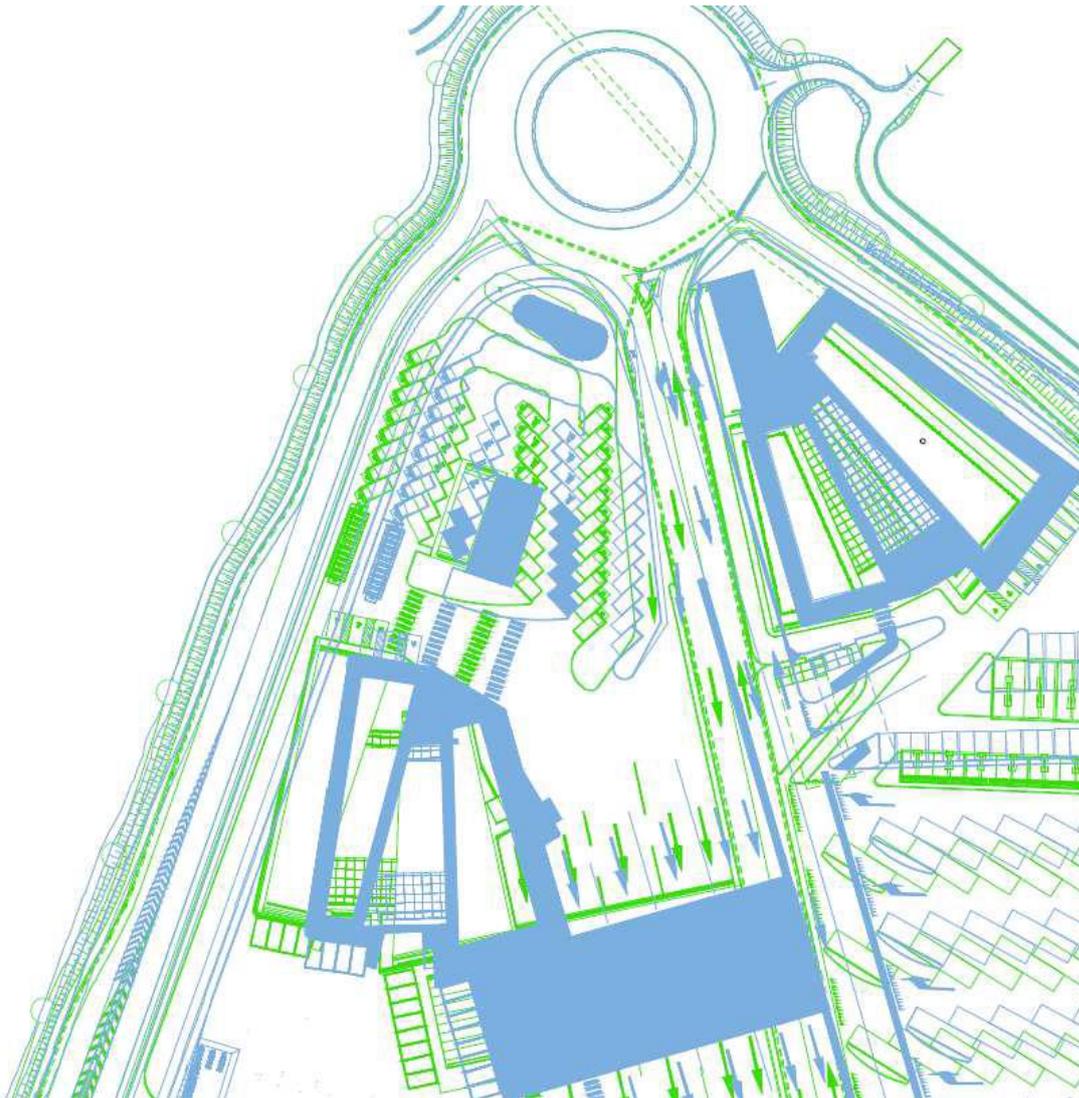


Figura 8 – Ambito corsie lato ovest. Sovrapposizione tra PE approvato (in verde) e Variante (in blu)

Il progetto presentato comprende le sistemazioni a verde del nuovo progetto esecutivo di variante, confrontando puntualmente quanto previsto nel PE approvato e nell'attuale Variante. Le variazioni introdotte sono molto specifiche e di dettaglio e non mutano la natura degli interventi di progetto e mitigativi.

ANALISI AMBIENTALE

Il Proponente ha sviluppato una analisi ambientale di confronto tra progetto esecutivo e progetto di variante, dalla quale evince che, per le medesime componenti ambientali, non sussistono variazioni degli impatti rispetto a quanto già valutato per il Progetto Esecutivo di cui al DM DVA n.10 del 14 febbraio 2020.

E' illustrata ed esaminata la situazione pianificatoria ed urbanistica dell'area oggetto dell'intervento.

Per quanto riguarda l'esercizio, non si rilevano variazioni di uso dell'area né di distanze significative rispetto ad eventuali ricettori già esaminati e, pertanto, non si osservano impatti variati significativi.

Si riportano nel seguito brevi sintesi relative alle componenti interessate, con particolare riferimento alla fase di cantiere.

Atmosfera

Le lavorazioni da svolgere saranno analoghe a quelle in corso ovvero legate alla movimentazione dei materiali. Eventuali emissioni di polveri non avranno un impatto sulla qualità dell'aria diverso da quanto già valutato. L'impatto risulta pertanto equivalente.

Acque superficiali e sotterranee

Con riferimento alla interferenza con acque superficiali e sotterranee, Le modifiche all'area di cantiere introdotte dalla Variante non comportano variazioni, rispetto al progetto esecutivo, in termini di interferenze con il reticolo idrografico superficiale e sotterraneo. L'impatto risulta pertanto invariato.

Rumore e vibrazioni

Con riferimento alle Emissioni prodotte dalle lavorazioni, per quanto riguarda la fase di cantiere e la fase di esercizio restano immutate le tipologie di lavorazione e di assetto funzionale dell'opera maggiormente impattanti. L'impatto risulta pertanto invariato.

Vegetazione, flora e fauna – Aree naturali

La variazione di configurazione delle rampe non muta l'interazione dell'autoporto con aree naturali, né l'eventuale disturbo alla fauna e pertanto gli impatti sopra elencati non variano né per tipologia né per intensità tra PE e Variante in quanto gli ambiti interferiti non cambiano.

La soluzione di Variante non determina una maggiore interferenza con aree boscate. Infatti, soprattutto in riferimento alle rampe di svincolo ubicate ad ovest, le nuove occupazioni legate alle attività di cantierizzazione, riguardano superfici comprese nella vicina area oggetto di attività estrattiva. Riguardo alle aree occupate ad est, la Variante determina puntuali interferenze legate alla vegetazione. Con l'adeguamento degli interventi di recupero l'impatto può ritenersi equivalente tra le due soluzioni.

Suolo

In termini di occupazione permanente di suolo, data la limitata estensione e la tipologia di uso del suolo interferita, superficie allo stato attuale antropica, l'impatto può ritenersi equivalente tra le due soluzioni.

Paesaggio

Con riferimento all'alterazione dello stato dei luoghi, l'analisi a microscala evidenzia una modesta modifica delle piste di cantiere, dovute alla variazione del layout delle rampe di svincolo che comporta un impatto temporaneo soprattutto per le fasi realizzative dello svincolo ovest e alla corsia sud. Si ritiene in ogni caso che gli impatti siano equivalenti nelle due soluzioni.

ESAMINATA E VALUTATA tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente,

VALUTATO che:

Data la natura della variante non vi sono aggravii ambientali significativi e diversi rispetto a quelli già valutati nelle precedenti delibere CIPE di approvazione del progetto definitivo e nei pareri di

verifica di attuazione relativi alla progettazione esecutiva del nuovo autoporto, in quanto le modifiche delle rampe di accesso ed uscita, sviluppate in adeguamento alle normative tecniche vigenti non comportano differente localizzazione e le lavorazioni necessarie per la realizzazione dell'area sono le medesime di quelle già esaminate in sede di progettazione esecutiva.

Le modeste variazioni in termini di espropri non sono rilevanti dal punto di vista ambientale e rientrano nelle aree di rispetto stradale.

Non si evidenziano variazioni in termini di finanziamento

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO

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

ai sensi dell'art. 169, comma 4 del D. Lgs. 163/2006

ESPRIME PARERE CHE:

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, sussistono** le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché la proposta di Variante relativa a *“Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte territorio italiano. Progetto esecutivo Variazione delle geometrie di tracciato delle rampe per la realizzazione del nuovo autoporto, quale risoluzione di interferenza, nei Comuni di San Didero e Bruzolo ”* sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore. Restano ferme tutte le prescrizioni e raccomandazioni per le diverse parti dell'opera e per le diverse fasi progettuali e realizzative dello specifico intervento.

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli