



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

Indirizzi in Allegato

IL DIRETTORE GENERALE



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA-2013-0020828 del 12/09/2013

Pratica N.

Rif. Mittente:

OGGETTO: DETERMINA DIRETTORIALE.

**[ID_VIP: 2262] - Procedura ex art. 169, D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii..
Varianti. Progetto Esecutivo "Accesso al cantiere del cunicolo
esplorativo della Maddalena dal Viadotto Clarea dell'Autostrada A32".**

La Società Lyon Turin Ferroviare S.a.S, con nota prot. n. 188/EO/38/TEI/13 del 08/03/2013, acquisita agli atti con prot. DVA-2013-0006309 del 13/03/2013, ha trasmesso la documentazione inerente al progetto in oggetto indicato ai fini dell'avvio della procedura ai sensi dell'art. 169, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. Varianti.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, con nota prot. CTVA-2013-0002046 del 07/06/2013, acquisita agli atti con prot. DVA-2013-0013508 del 11/06/2013, ha trasmesso il proprio parere n. 1247 del 31/05/2013 che, allegato, costituisce parte integrante del presente provvedimento.

Preso atto che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS nel citato parere n. 1247 del 31/05/2013 ha valutato che: *"La strada di accesso interessa un unico ambito territoriale localizzato nell'area del cantiere della Maddalena già oggetto di valutazione in sede del progetto definitivo del cunicolo esplorativo de La Maddalena ed è interamente al servizio del cantiere al termine del quale verrà dismessa. Dalle analisi effettuate emerge che l'intervento per le sue dimensioni, l'ubicazione e le sue caratteristiche non risulta incompatibile con l'ambiente e risulta inoltre migliorativo in quanto trasferisce il traffico pesante al di fuori del centro abitato. Inoltre gli impatti residui saranno completamente reversibili al termine della realizzazione dei lavori.*

La variante proposta non comporta sostanziali modificazioni rispetto al progetto approvato e non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo e non richiede la attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi ovvero l'utilizzo di una quota superiore al cinquanta per cento dei ribassi d'asta conseguiti".

Ufficio Mittente: Div. II - SVA - Sezione L.O. - Problematiche Territoriali e OO.AA.
Funzionario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 06.57225931
DVA-2VA-LO-03_2013_0229 DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040

e-mail: dva@minambiente.it

e-mail PEC: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Sulla base degli esiti istruttori della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS riportati nel sopra citato parere, si

DETERMINA

la sussistenza delle condizioni per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi del comma 3, art. 169, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. della proposta di Variante introdotta in corso d'opera relativa all'adeguamento della strada di accesso al cantiere per il collegamento diretto tra l'area di cantiere e l'autostrada A32 nell'ambito del progetto "*Cunicolo esplorativo de La Maddalena*", subordinando quanto sopra al rispetto della seguente condizione, da attuarsi ai fini dello svolgimento della fase di Verifica di Attuazione, ex art. 185, commi 6 e 7, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.:

- assicurare che il riutilizzo dei materiali di scavo deve essere previsto in conformità alla vigente normativa in materia.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso entro 60 giorni dal ricevimento al TAR competente ed entro 120 giorni al Capo dello Stato.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Mariano Grillo)



Allegati: Parere CTVA n. 1247 del 31/05/2013, prot. DVA-2013-0013508 del 11/06/2013

Elenco Indirizzi

Lyon Turin Ferroviaire S.a.S.
1091 Avenue de la Boisse F
73026 CHAMBERY CEDEX (FRANCE)

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Struttura Tecnica di Missione
segreteria.incalza@mit.gov.it

e, p.c. Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle
Arti, l'Architettura, l'Arte Contemporanee
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Regione Piemonte
Settore DB1002
Compatibilità Ambientale e Procedure
Integrate
ambiente@cert.regione.piemonte.it

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto
Ambientale VIA/VAS
CTVA@pec.minambiente.it



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2013 - 0002046 del 07/06/2013

Pratica N.

Prof. Mittente:



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2013 - 0013508 del 11/06/2013

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



**OGGETTO: I.D. VIP 2262 trasmissione parere n. 1247 CTVA del 31 maggio 2013.
VIA Speciale Variante ex art. 169 D.Lgs 163/2006 progetto esecutivo
accesso al cantiere del cunicolo esplorativo della Maddalena del
viadotto Clarea dell'A21, proponente Lyon Turin Ferroviarie S.a.s..**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 31 maggio 2013.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2013-0175.DOC



Segretario
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di N° 14..... fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 07-06-2013



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

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

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

* * *

Parere n. 1247 del 31 maggio 2013

| | |
|-------------------|--|
| Progetto | <i>Variante ex art. 169 DLgs 163/2006</i> Progetto esecutivo accesso al cantiere del cunicolo esplorativo della Maddalena del viadotto Clarea dell'A21 |
| Proponente | Lyon Turin Ferroviarie S.a.s |

n

for

BA

if

Gu

W

SP

SP

BR

ar

Beer

VS

an

felt

ph

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

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

VISTO 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";

VISTO 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. che nella Parte II, Titolo III, Capo IV "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale ed in particolare l'art.167 "Varianti" che stabilisce i tempi ed i modi dell'approvazione delle varianti apportate al progetto definitivo sia in sede di redazione del progetto esecutivo sia in fase di realizzazione delle opere;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTA la comunicazione effettuata ai sensi dell'art.169, comma 4 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in data 08/03/2013 con nota prot.n.188/EO/38/TEI/13, con la quale la Società Lyon Turin Ferroviarie S.a.s. trasmette il progetto esecutivo e lo studio ambientale concernente l'adeguamento della strada e del varco autostradale per il collegamento diretto tra l'area di cantiere e l'autostrada A32 nell'ambito del progetto di "Cunicolo esplorativo de La Maddalena";

CONSIDERATO che il progetto del cunicolo esplorativo de La Maddalena si inserisce all'interno del progetto del nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione ed è propedeutico alla realizzazione del tunnel di base;

CONSIDERATO che la "Tratta AV Torino - Lyon" è incluso con la Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 "Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche" e s.m.i., tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale nell'ambito dei "Corridoi ferroviari"; l'opera è stata riconfermata con la Delibera CIPE del 6 aprile 2006, n.130/06 recante "Rivisitazione programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001)"; l'opera inoltre è inclusa tra quelle previste dall'Intesa Generale Quadro sottoscritta l'11 aprile 2003 tra il Governo e la Regione Piemonte;

PRESO ATTO

- che la domanda presentata dalla Società Lyon Turin Ferroviarie S.a.s. in data 08/03/2013 con nota prot.n.188/EO/38/TEI/13 è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (Direzione) con prot.n.DVA-2013-6309 del 13/03/2013;

- che la Direzione in data 21/03/2013 con nota DVA-2013-7011, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (Commissione) con prot.n.CTVA-2013-1116 del 25/03/2013 ha trasmesso, ai fini dell'avvio delle attività istruttorie di competenza ai sensi dell'art.169, comma 4 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. la documentazione progettuale relativa alla variante proposta;

ESAMINATA la documentazione progettuale che si compone dai seguenti elaborati presentati dalla Società Lyon Turin Ferroviarie S.a.s.:

- Relazione tecnica illustrativa;
- Strada di accesso al cantiere, Opere di sostegno, Muro di sostegno, Planimetrie e Profili (n. 0053);
- Area di cantiere e strada di accesso al cantiere – Indagini geologiche e geotecniche, Indagini area di cantiere, Relazione illustrativa di interpretazione delle indagini. (n.0011);
- Strada di accesso al cantiere, Progetto stradale, Planimetria generale di progetto viabilità;
- Strada di accesso al cantiere, Progetto stradale, Planimetria generale di tracciamento strada da A32;
- Strada di accesso al cantiere, Progetto stradale, Profilo longitudinale da A32;
- Strada di accesso al cantiere, Progetto stradale, Sezioni strada da A32_tav.1;
- Strada di accesso al cantiere, Progetto stradale, Sezioni strada da A32_tav.2;
- Strada di accesso al cantiere, Progetto stradale, Sezioni strada da A32_tav.3;
- Strada di accesso al cantiere, Progetto stradale, Sezioni strada da A32_tav.4;
- Strada di accesso al cantiere, Progetto stradale, Sezioni tipo e particolari strada da A32;
- Strada di accesso al cantiere, Progetto stradale, Planimetria deflusso acqua di piattaforma strada da A32;
- Strada di accesso al cantiere, Progetto stradale, Raccolta acque di piattaforma strada da A32;
- Strada di accesso al cantiere, Progetto stradale, Sezioni tipiche strada da A32;
- Strada di accesso al cantiere, Opere di sostegno, Muri di contenimento, Relazione tecnica e di calcolo;
- Strada di accesso al cantiere, Opere di sostegno, Muri di contenimento, Sezioni e particolari costruttivi;
- Strada di accesso al cantiere, Opere di sostegno, Muri di contenimento, Armature e tabelle ferri;
- Strada di accesso al cantiere, Progetto stradale, Planimetria segnaletica orizzontale e verticale;
- Relazione generale;
- Relazione geologica;
- Relazione di calcolo;
- Piano di manutenzione;
- Relazione paesaggistica;
- Studio ambientale;
- Studio di fattibilità;
- Studio archeologico;
- Corografia;
- Planimetria di progetto;
- Planimetria di tracciato;
- Profilo longitudinale;
- Sezione trasversali;
- Sezioni tipologiche;
- Piano particellare;
- Computo metrico.

OSSERVATO che, in particolare per le varie fasi del progetto:

- il CIPE con la Delibera n.113/2003 del ha approvato il progetto preliminare del "Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione";
- la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS con il parere n.566 del 29/10/2010 ha formulato parere favorevole con prescrizioni per il progetto definitivo del Cunicolo esplorativo de La Maddalena; successivamente il CIPE con la Delibera n.86/2010 del 18/11/2010 ha approvato con le prescrizioni e le raccomandazioni, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo del "Cunicolo esplorativo de La Maddalena del nuovo collegamento internazionale Torino - Lione";

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è la verifica ai sensi dell'art.169, comma 4 del D.Lgs.n.162/2006 e s.m.i. della variante proposta riguardante l'adeguamento della strada di accesso al cantiere per il collegamento diretto tra l'area di cantiere e l'autostrada A32 nell'ambito del progetto di "Cunicolo esplorativo de La Maddalena"; tale verifica viene effettuata per definire se sussistono le condizioni di comma 3 dell'art. 169 citato per le quali, la variante proposta possa essere approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore;

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

1. Richiami sintetici sull'opera

Il cunicolo esplorativo de La Maddalena ha una lunghezza complessiva di circa 7,5 km, di cui 3,6 circa in allineamento alle future due canne del tunnel di base e l'imbocco del cunicolo è localizzata al fondo del tratto terminale della valle Clarea, nel territorio del Comune di Chiomonte (Torino), alla quota di 673 m s.l.m..

Il cunicolo è un'opera finalizzata alla conoscenza, studio e monitoraggio dell'ammasso roccioso attraversato dal tunnel di base della futura linea ferroviaria ad alta capacità Torino - Lione, (tratta comune italo - francese tra S. Jean de Maurienne/Piana delle Chiuse) nel tratto tra l'imbocco lato Italia e Modane, in corrispondenza dell'attraversamento del Massiccio d'Ambin.

Il cantiere occupa una superficie di circa 32.000 mq, nelle aree sotto e intorno alle pile del viadotto Clarea dell'autostrada A32, sul lato a nord dello stesso. Il progetto definitivo di "Cunicolo esplorativo de La Maddalena" prevedeva per il raggiungimento del cantiere l'adeguamento della strada sterrata esistente, che si stacca da via dell'Avanat, in corrispondenza del museo archeologico La Maddalena, proseguimento della SP 233. La logistica per il trasporto su gomma dei materiali e mezzi all'area di cantiere era stata pianificata al fine di evitare il passaggio dei mezzi attraverso il centro di Chiomonte e quello di Susa, per raggiungere la A32, con il seguente schema :

- La Maddalena, tramite via Avanat ed SP 233 - SS 24 del Monginevro direzione ovest, svincolo di Salbertrand della A32;
- Lo stesso percorso all'inverso doveva essere compiuto dai mezzi provenienti dalla bassa valle e dall'area torinese tramite la A32.

2. Descrizione della Variante

La proposta di variante è relativa alla strada di accesso al cantiere del cunicolo esplorativo della Maddalena dal viadotto Clarea, corsia di discesa, dell'autostrada A32 del Frejus e la sua realizzazione avviene in ottemperanza alla prescrizione n.57 (punto 2) e 59 della delibera CIPE n.86/2010 del 18/11/2010 di approvazione del progetto definitivo del cunicolo esplorativo de La Maddalena. Tali prescrizioni riportano quanto segue:

"57. Potrebbero risultare necessari, in funzione della soluzione scelta per la viabilità, i seguenti interventi:

- allargamento di via dell'Avana per consentire l'incrocio di due mezzi pesanti;
- adeguamento e regolamentazione dell'uscita di servizio SITAF all'imbocco del viadotto Clarea proprio al termine dell'omonima galleria;

- allargamento della sede stradale (pavimentazione etc.) della strada di collegamento con Giaglione e quindi con la S.S. 25.

59. Il piano della viabilità deve considerare come accesso privilegiato il collegamento diretto tra l'area di cantiere e l'autostrada A32 escludendo l'impegno della viabilità secondaria".

La strada di accesso al cantiere industriale è stata studiata e progettata per permettere l'accesso ai mezzi pesanti alle aree operative di cantiere a partire dal piazzale di manovra previsto a fregio dall'Autostrada A32, garantendo raggi di curvatura e soprattutto pendenze adeguate agli automezzi, con particolare riferimento al trasporto della macchina TBM (Tunnel Boring Machine) prevista per la seconda fase di scavo del cunicolo esplorativo.

Rimane a carico del Committente la realizzazione del sopracitato piazzale, della piazzola di manovra per l'accostamento alla carreggiata autostradale e l'adeguamento plano-altimetrico per circa 80 m della strada Comunale per Giaglione, compresa tra l'accesso al museo archeologico ed il piazzale di manovra.

La strada di accesso al cantiere ha una lunghezza complessiva di circa 645 m ed interessa il versante per un'area di limitata estensione, morfologicamente acclive, su cui insistono già le pile del viadotto autostradale e le relative piste per l'accesso al cantiere in corso di realizzazione. Essa ha inizio in corrispondenza del piazzale di manovra a quota di 715,00 m s.l.m. circa e termina nel piazzale antistante il cantiere in oggetto a quota di 650 m.

Il tracciato plano-altimetrico, condizionato dal forte dislivello esistente tra la sezione di partenza e quella di arrivo, oltre che dalla presenza di diverse preesistenze in un'area ristretta, assume le caratteristiche della strada di montagna con pendenze elevate e due tornanti aventi raggi di curvatura ridotti ed è stata progettata ricalcando, per quanto possibile, il tracciato planimetrico dell'esistente pista di collegamento, cercando di garantire sempre durante le fasi di costruzione il collegamento tra autostrada e piazzali operativi. La strada sottopassa l'autostrada A32 (in viadotto) in corrispondenza del secondo tornante.

Durante le varie fasi di cantiere la strada in esame garantirà l'accesso degli automezzi pesanti e leggeri all'intera area di cantiere e all'adiacente sito di deposito.

Le modalità di accesso differiscono per mezzi pesanti e mezzi leggeri e del personale:

- per i transiti di mezzi pesanti verrà utilizzata la rampa provvisoria dell'A32 posta in corrispondenza del cantiere. Il collegamento con l'autostrada sarà garantito secondo gli accordi che verranno presi con la società di gestione dell'A32;
- per i transiti di mezzi leggeri e del personale, attraverso la strada sterrata esistente, da adeguare, che si stacca da via dell'Avana, in corrispondenza del museo sito archeologico "La Maddalena", proseguimento della SP 233, che a sua volta parte dalla SS24 in corrispondenza del ponte sul fiume Dora.

Per l'accessibilità dall'autostrada va specificato che la rampa si dirama dal ramo in direzione Torino, per cui consentirà l'uscita dei mezzi provenienti da Salbertrand diretti verso il cantiere e il rientro dal cantiere in autostrada in direzione Torino.

La distanza da percorrere per l'approvvigionamento da Salbertrand al cantiere è di circa 11 km, mentre per il rientro il percorso è lungo circa 29 km, dovendo i mezzi dal cantiere immettersi in autostrada sul ramo direzione Torino e percorrerlo fino al successivo svincolo Susa per poi tornare indietro fino a Salbertrand (9+9+11 km).

La strada di accesso al cantiere verrà realizzata in parte in rilevato, in parte in scavo e in parte a mezza costa.

La sovrastruttura stradale è prevista in conglomerato bituminoso dalla progressiva km 0+000 alla 0+500 in corrispondenza dell'ingresso dell'impianto di depurazione, mentre dalla pk 0+500 alla 0+634.31 risulta effettuata mediante compattazione e rullatura di terreno stabilizzato.

La larghezza della sede stradale pavimentata con manto bituminoso è di 6 m, 3 m per corsia di marcia comprensivi di 0,25 m di banchina. La larghezza della sede stradale pavimentata con terra stabilizzata è di 4 m.

La pendenza della strada è sempre inferiore al 12,5% e con una pendenza media di poco superiore al 10%.

Per sostenere il rilevato stradale, si è privilegiata l'adozione di opere a basso impatto ambientale e metodologie costruttive autoctone, costituite da muri in blocchi cementati o a scogliera. In particolare in corrispondenza della pila autostradale tra i due tornanti (in corrispondenza della pk 0+267), è prevista la realizzazione di due muri di sostegno in blocchi cementati (un muro a Nord e uno a Sud della pila). Lo sviluppo complessivo dell'opera di sostegno è di 23,5 m e 40 m rispettivamente per il lato Sud e Nord. A Nord della pila il rilevato stradale è sostenuto da una scogliera realizzata in massi di calcestruzzo ciclopico con pendenza del paramento di monte pari a 1:1.

Per la realizzazione della strada gli scavi ammontano a 23.623 m³ complessivi mentre i riporti a 18.778 m³ complessivi.

Ne risulta quindi un esubero di 4.845 m³ di materiale, che verrà stoccato nell'area adibita a sito di deposito, all'interno dell'area di cantiere relativa al cunicolo esplorativo La Maddalena. Lo stoccaggio avverrà previa caratterizzazione dello stesso, ricordando che la delibera CIPE richiede il rispetto dei limiti stabiliti dalla Tabella 1-Allegato 5-parte V del D.Lgs. 152/2006 ed s.m.i., che definisce la qualità dei terreni per siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale.

La raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche dalla piattaforma stradale avviene mediante un sistema di embrici, fossi di guardia, di grigliati, di cunette triangolari e semicircolari, il tutto integrato da un collettore principale di diametro Ø 500 e da collettori di collegamento dello stesso diametro.

La durata complessiva dei lavori per la realizzazione dell'opera è stimata in circa 10 mesi.

3. Aspetti ambientali

L'area di intervento ricade all'interno di zone soggette a:

- vincolo idrogeologico
- vincolo paesaggistico - ambientale ai sensi dell'art.136 del D.Lgs 42/2004 (Galassini ex DM 1/08/85) "Zona in località Ramat nel comune di Chiomonte caratterizzata da terrazzamenti antichi ricavati dalle pendici della montagna".

Nella area circostante, occupata dal cantiere sono presenti inoltre:

- fasce di rispetto fluviali (punto c, art. 142 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i.), cioè la fascia di 150 m del torrente Clarea;
- territori coperti da foreste e da boschi (punto g, art. 142 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i.).

Nell'area confinante ad ovest con l'area di cantiere è individuato il vincolo archeologico ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i. (ex L.1089/39), ma l'opera oggetto di studio non interferisce con esso.

L'opera di progetto non è situata all'interno di aree naturali protette e non interferisce con esse.

Per quanto riguarda le aree naturali protette vicine alla zona di localizzazione del cantiere e/o comprese nell'area interessata dall'opera in esame, viene segnalata la presenza di un unico sito sottoposto a tutela. Si tratta di un sito Natura 2000 (SIC IT 1110027 - Boscaglie di Tasso di Giaglione - Val Clarea), situato nel settore superiore della Val Clarea, attorno alla quota di 1300 m, per il quale sito è stata presentata in seguito alla Richiesta di Integrazioni, la Valutazione di Incidenza ecologica del progetto sugli habitat e sulle specie di interesse comunitario presenti, mancante nel SIA originario.

Con riferimento alla classificazione del PAI (Piano Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino del Fiume Po) si osserva che una parte del tracciato stradale ricade in un'area definita come "Trasporto di massa su conoidi: aree di conoidi attivi o potenzialmente attivi non protette da opere di difesa e di sistemazione a monte "Ca" ..", classificata a pericolosità molto elevata. Secondo l'art. 9 Nda PAI "Limitazioni alle attività di trasformazione e d'uso del suolo derivanti dalle condizioni di dissesto idraulico e idrogeologico", riporta gli interventi consentiti per le aree ricadenti nei dissesti di tipologia Ca:

"...7) Fatto salvo quanto previsto dall'art. 3 ter del D.L. 12 ottobre 2000, n. 279, convertito in L. 11 dicembre 2000, n. 365, nelle aree Ca sono esclusivamente consentiti:...

(...)

- la ristrutturazione e la realizzazione di infrastrutture lineari e a rete riferite a servizi pubblici essenziali non altrimenti localizzabili, previo studio di compatibilità dell'intervento con lo stato di dissesto esistente validato dall'Autorità competente. Gli interventi devono comunque garantire la sicurezza dell'esercizio delle funzioni per cui sono destinati, tenuto conto delle condizioni idrauliche presenti."

Atmosfera

I potenziali recettori sono rappresentati dal Museo archeologico della Maddalena, attualmente chiuso, e dal Borgo Clarea, ad oggi quasi completamente disabitato.

In fase di costruzione dell'opera i potenziali impatti derivanti dalla messa in opera della nuova viabilità sono riconducibili al sollevamento di polveri generato dal transito di mezzi di cantiere e da operazioni di scavo e movimento di materiali sciolti nonché all'emissione di inquinanti dai macchinari di cantiere. Tenendo in considerazione la durata temporanea della fase di costruzione della strada, la lunghezza complessiva della strada da realizzare e le caratteristiche territoriali e ambientali dell'area di intervento, compresa la presenza e distanza dei recettori potenzialmente interessati, nonché la possibilità di adozione di misure mitigatrici, l'impatto potrebbe essere giudicato di livello medio basso e di breve durata senza comportare significative variazioni rispetto al tracciato del progetto definitivo approvato.

Per quanto riguarda la fase di esercizio della strada in progetto, l'impatto e da ricondurre al flusso di mezzi che interesserà la strada e alle conseguenti emissioni in atmosfera.

Considerato la durata della fase di esercizio della strada a servizio del cantiere, al termine della quale essa verrà dismessa nonché la possibilità di adozione di misure mitigatrici, l'impatto giudicato di livello medio basso e di media durata viene stimato come poco significativo nel confronto degli impatti generati dalle attività di cantiere del cunicolo nel loro complesso.

Suolo

In fase di costruzione dell'opera le pressioni ambientali sono riconducibili a:

- sottrazione di suolo e perdita della risorsa pedologica (dovuta all'occupazione di aree parzialmente vegetate);
- possibile immissione per sversamenti di inquinanti nel suolo stesso;
- eventuali instabilità innescate dai lavori di scavo.

L'impatto relativo a questi fattori è considerato di livello basso e di livello di danno medio per le eventuali instabilità per le quali il progetto prevede specifiche opere di sostegno e modellazione dei rilevanti e delle scarpate nonché di consolidamento.

In fase di esercizio le pressioni ambientali sono riconducibili essenzialmente a possibile immissione per sversamenti di inquinanti nel suolo giudicato di livello basso.

Sia per la fase di cantiere sia per quella di esercizio non si prevedono significative variazioni rispetto a quanto valutato nel progetto definitivo approvato.

Ambiente idrico

La strada, prevista prevalentemente in rilevato o con scavi complessivamente limitati, non interferisce con la circolazione idrica sotterranea e, grazie al sistema di regimazione idraulica previsto, non appare alterare sostanzialmente il deflusso superficiale.

Gli impatti in fase di costruzione e di esercizio sono collegati con il rischio di inquinamento delle acque in caso di sversamento accidentale di sostanze pericolose (idrocarburi, oli, additivi, ecc.).

Le acque di piazzale sono raccolte e convogliate all'impianto di trattamento per garantire idonei livelli di qualità prima del recapito al corpo idrico recettore.

Per quanto riguarda il regime idraulico va evidenziato che il tracciato interessa l'area del conoide del Clarea e per tale motivo sono stati previsti in progetto specifici interventi di regimazione delle acque.

L'impatto considerato di livello di danno medio non comporta significative variazioni rispetto a quanto valutato nel progetto definitivo approvato, in particolare il contributo aggiuntivo del drenaggio della strada risulta dalla modellazione pari a circa 16 cm³ per secondo.

Uso del suolo, Vegetazione, Fauna ed ecosistemi

Le pressioni ambientali a carico della componente biotica dovute alla fase di costruzione della strada in progetto sono identificabili in:

- taglio della vegetazione arborea presente sull'area di cantiere occupata dalla strada e relative opere accessorie (opere di sostegno, ecc.);
- sottrazione di area a prato;
- frammentazione dell'ecosistema forestale e seminaturale (aree prative);
- emissioni di polveri dalle attività di costruzione della strada;
- disturbo potenziale alla fauna dovuto alle emissioni acustiche delle attività di costruzione della strada.

L'impatto viene giudicato basso e trascurabile per la frammentazione dell'ecosistema forestale e seminaturale in considerazione delle dimensioni della strada che nel suo complesso occupa una superficie di circa 5.000 m².

In fase di esercizio della strada di accesso al cantiere le pressioni ambientali sono dovute essenzialmente al rumore generato dal traffico di veicoli transitanti sulla strada stessa e conseguentemente al disturbo potenziale alla fauna dovuto alle emissioni acustiche. L'impatto è giudicato livello medio/basso.

Per entrambe le fasi non si prevedono significative variazioni rispetto al progetto definitivo approvato.

Paesaggio

Gli impatti sulla struttura paesaggistica sono legati ai lavori di rimodellamento all'interno della conca di fondo valle e ad alcuni abbattimenti di alberi, che si collocano comunque nell'ambito del più ampio contesto dei lavori di realizzazione dell'area di cantiere per la realizzazione del cunicolo esplorativo La Maddalena.

In generale il cantiere di fatto modificherà parzialmente l'attuale conformazione della base della conca senza interessare la base del retrostante versante.

Il cantiere interessa la conca unicamente sul lato destro del Clarea, pertanto non verranno interessate dai lavori le due basse casette e baite ancora in uso saltuario del borgo Clarea che saranno comunque raggiungibili dal sentiero balcone che arriva da Giaglione.

In tale contesto la fase di costruzione della strada di accesso comporterà un impatto da basso a medio per il paesaggio della conca dovuto alla alterazione di alcuni elementi fisico-naturalistici che lo contraddistinguono; sarà poi la fase di ripristino quella che potrà restituire all'ambito interessato nuove qualità paesaggistiche.

Per quanto riguarda la valutazione dell'impatto percettivo – visuale i maggiori impatti si verificano nella conca dove è localizzato il cantiere che tuttavia la quasi completa assenza di fruitori all'interno di tale zona ne rende assolutamente accettabile tale temporaneo impatto. Alle alte quote dei versanti alle spalle del Clarea, potrà essere vista una parte dell'area dei lavori, così pure da parte di alcuni edifici a strapiombo che possono parzialmente percepire il fondo valle. Considerata la distanza di ricettori,

l'impatto e da ritenersi di livello medio - basso durante la fase di cantiere e praticamente trascurabile ad opere di ripristino avvenute.

Passando alla fruizione dinamica dalla A32, si potrebbe avere percezione dei lavori, ma non si avrà la possibilità di vedere il cantiere e le attività di fondo valle.

La percezione visuale dalla media Valle Susa, e dalla SS24 e dalla linea ferroviaria e, cioè dai più importanti assi di fruizione visuale del paesaggio, sarà praticamente nulla, sempre per la presenza dello sperone che cela l'area interessata.

Per quanto riguarda la fruizione dell'area archeologica sia del museo che del Parco si registra un impatto alto durante la fase di cantiere e medio basso in fase di esercizio.

In sintesi, il giudizio sul livello di impatto relativo alla fase di costruzione e di esercizio è da considerare come poco significativo rispetto agli impatti generati dalle attività di cantiere del cunicolo nel loro complesso. Inoltre, non si prevedono significative variazioni rispetto al progetto definitivo approvato.

Rumore

Gli impatti associati alla fase di realizzazione dell'opera sono direttamente connessi all'impegno di macchinari per le attività maggiormente critiche legate alla fase di scavo e movimentazione terra. Per quanto riguarda la fase di esercizio, il rumore sarà generato dal traffico di mezzi transitanti sulla strada di accesso.

Va ricordato che l'area del cantiere della Maddalena è localizzata in un contesto completamente isolato dal punto di vista morfologico e di conseguenza anche acustico ed i ricettori sono costituiti sostanzialmente dalle poche case (due in uso saltuario) del borgo Clarea e dal Museo archeologico di Chiomonte La Maddalena.

L'alterazione del clima acustico viene giudicata di livello basso e poco significativa rispetto all'alterazione derivante dalle attività di cantiere del cunicolo nel loro complesso. Inoltre, non si prevedono significative variazioni rispetto al progetto definitivo approvato.

Misure di mitigazione

Per quanto riguarda l'atmosfera durante la fase di realizzazione della strada di accesso saranno attuati una serie di accorgimenti volti alla minimizzazione del fenomeno di sollevamento di polveri dovuto alle lavorazioni, al transito di mezzi di cantiere e alla movimentazione di materiale disciolto che si riportano in seguito:

- corretta modalità di realizzazione dei cumuli;
- copertura dei depositi con stuoie o teli;
- movimentazione da scarse altezze di getto e con basse velocità;
- interruzione delle attività in presenza di forte vento;
- minimizzazione dei tempi e delle distanze di movimentazione;
- umidificazione del materiale nei cumuli, aree di stoccaggio e deposito;
- asfaltatura dell'ultimo tratto di viabilità per l'accessibilità al cantiere;
- bagnatura del terreno e delle piste di cantiere non pavimentate;
- bassa velocità di circolazione dei mezzi;
- copertura del cassone di carico dei mezzi di trasporto.

Al completamento della strada di accesso (fase di esercizio della stessa) e delle aree generali di cantiere sono previste le seguenti misure per limitare la diffusione nelle aree limitrofe al cantiere:

- pulizia piazzali di cantiere;
- sistema di lavaggio ruote per i mezzi in uscita dal cantiere;
- pulizia periodica del tratto di via Avanat più prossimo al cantiere ed al museo di Chiomonte mediante idropulitrice.

In caso di necessità si può prevedere la piantumazione di alberi / arbusti perimetrali all'area di cantiere e/o utilizzo di pannellature con funzione antidiffusiva di polveri in prossimità dei punti più critici.

Per la componente suolo e sottosuolo ed ambiente idrico il progetto generale di cantiere prevede la realizzazione di un sistema di raccolta e trattamento delle acque (acque di prima pioggia, acque di lavorazione e lavaggio, acque di drenaggio dalla galleria) e il periodico monitoraggio delle acque di scarico. Sono inoltre previste forme di riciclo/riutilizzo delle acque nell'ambito delle attività svolte in cantiere al fine di ridurre i prelievi di risorsa idrica.

Le ulteriori risposte mitigative tese a ridurre le alterazioni dello stato del suolo e delle acque riguardano:

- asportazione preventiva del terreno vegetale dell'area di intervento, stoccaggio temporaneo per la durata dei lavori in modo da preservarne la qualità pedologica e riutilizzarlo nelle opere di recupero finale, secondo le modalità già previste per l'intera area di cantiere;
- impermeabilizzazione delle superfici di cantiere interessate da transiti o manovre di mezzi che possono determinare, in caso di incidente, sversamenti di oli, lubrificanti o liquidi pericolosi;
- localizzazione di combustibili, oli e lubrificanti e liquidi pericolosi in serbatoi dotati di bacini di contenimento e/o su apposite platee rialzate e in luoghi lontani da eventuali superfici non impermeabilizzate.

Qualora dovessero verificarsi episodi accidentali di inquinamento dei cumuli stoccati, si segnala la necessità di provvedere alla rimozione dei volumi interessati dall'inquinamento e alla loro bonifica seguendo le procedure previste dalla normativa vigente.

Per ciò che concerne più prettamente la componente biotica ed il paesaggio saranno da prevedersi i seguenti interventi:

- protezione degli alberi al margine delle aree interferite dalle lavorazioni tramite recinzioni costituite da materiali a basso impatto visivo (fase di cantiere);
- inerbimento tramite idrosemina delle scarpate adiacenti alla strada di accesso al cantiere con miscuglio di specie erbacee idoneo all'attecchimento nelle condizioni stagionali dell'area di intervento, in accordo al progetto complessivo di sistemazione finale dell'area di cantiere.

Al termine della fase di cantierizzazione nel suo complesso sono previsti interventi di sistemazione finale dell'area e ripristino.

Per quanto riguarda la componente rumore si prevedono adeguati interventi manutentivi delle macchine e delle attrezzature e possibili interventi per quando possibile sulle modalità operative e sulla gestione del cantiere nonché la predisposizione di barriere antirumore mobili ai margini del sito di cantiere.

4. Valutazioni

La strada di accesso interessa un unico ambito territoriale localizzato nell'area del cantiere della Maddalena già oggetto di valutazione in sede del progetto definitivo del cunicolo esplorativo de La Maddalena ed è interamente al servizio del cantiere al termine del quale verrà dismessa. Dalle analisi effettuate emerge che l'intervento per le sue dimensioni, l'ubicazione e le sue caratteristiche non risulta incompatibile con l'ambiente e risulta inoltre migliorativo in quanto trasferisce il traffico pesante al di fuori del centro abitato. Inoltre gli impatti residui saranno completamente reversibili al termine della realizzazione dei lavori.

La variante proposta non comporta sostanziali modificazione rispetto al progetto approvato e non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo e non richiede la attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi ovvero l'utilizzo di una quota superiore al cinquanta per cento dei ribassi d'asta conseguiti.

PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE ESPRIME

PARERE CHE

La variante relativa l'adeguamento della strada di accesso al cantiere per il collegamento diretto tra l'area di cantiere e l'autostrada A32 nell'ambito del progetto di "Cunicolo esplorativo de La Maddalena", può essere approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore in quanto sussistano le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., a condizione di:

- assicurare che il riutilizzo dei materiali di scavo deve essere previsto in conformità alla vigente normativa in materia;

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Dott. Gualtiero Bellomo

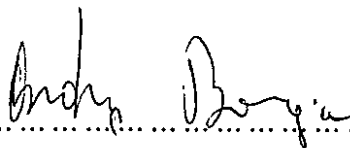
Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

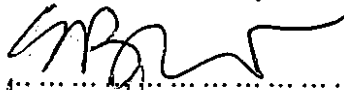
ASSENTE

2

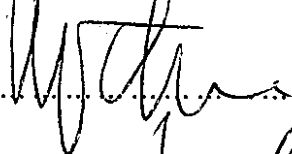
Dott. Andrea Borgia



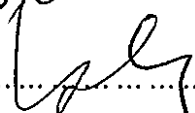
Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari



Ing. Antonio Castelgrande

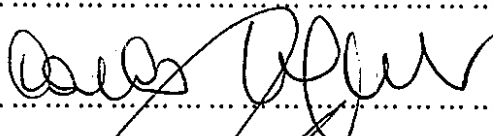


ASSENTE

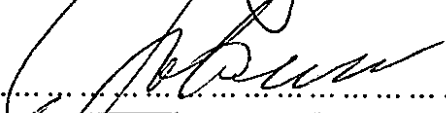
Arch. Giuseppe Chiriatti

ASSENTE

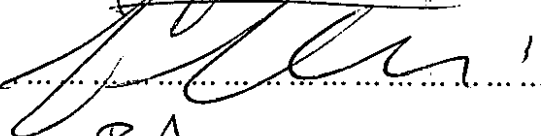
Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi



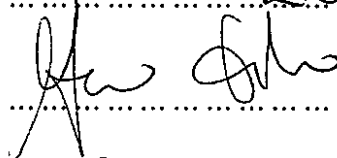
Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi



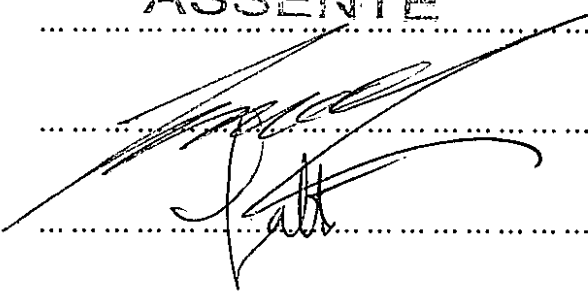
Ing. Chiara Di Mambro



Ing. Francesco Di Mino

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo



Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Avv. Luigi Pelaggi

ASSENTE

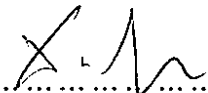
Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero


Dott. Vincenzo Sacco


.....

Avv. Xavier Santiapichi


.....

Dott. Paolo Saraceno


.....

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

.....

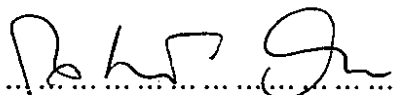
Arch. Francesca Soro

ASSENTE
.....

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE
.....

Ing. Roberto Viviani


.....

