

Oggetto: Soppressione dei passaggi a livello ai km 30+480, 31+324, 31+467 e 32+748 della linea Torino-Modane nei comuni di Vaie e Sant'Antonino di Susa, mediante realizzazione di un cavalcavia al km 31+260 e di un sottovia al km 33+111
Proponente: Rete Ferrovia Italiana S.p.A.
Procedura di Verifica ex art. 10 L.R. n. 40 del 14/12/1998 e s.m.i.
Esclusione della fase di valutazione di impatto ambientale

Il Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Pianificazione e Gestione attività estrattive

Premesso che:

- in data 09/05/2002 la società Rete Ferrovia Italiana S.p.A., con sede legale in P.zza Croce Rossa 1 - 0161 Roma P.I. 01008081000, ha presentato domanda di avvio della Fase di Verifica della procedura di VIA, ai sensi dell'art. 4 comma 4 della L.R. 14/12/98 n.40 e s.m.i. -Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione-relativamente al progetto di soppressione dei passaggi a livello ai km 30+480, 31+324, 31+467 e 32+748 della linea Torino-Modane nei comuni di Vaie e Sant'Antonino di Susa, mediante realizzazione di un cavalcavia al km 31+260 e di un sottovia al km 33+111;
- il citato progetto è sottoposto alla fase di verifica della procedura di VIA a norma dell'art. 10 della citata L.R. 40/98;
- in data 30/05/2002 è stato pubblicato sul BUR l'avviso al pubblico recante la notizia dell'avvenuto deposito degli elaborati relativi al progetto di cui sopra, allegati alla domanda di avvio della fase di verifica della procedura di VIA;
- il progetto è rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico per 30 giorni e su di esso non sono pervenute osservazioni;
- per lo svolgimento dell'istruttoria è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell'organo tecnico, istituito con DGP 63-65326 del 14/4/1999 e s.m.i.;
- in data 26/06/2002 si è svolta la Conferenza dei Servizi presso la sede dell'Area Ambiente della Provincia di Torino, Via Valeggio 5 - Torino (convocata ai sensi della L. 7/8/1990 n. 241 e s.m.i.).

Rilevato che:

- l'intervento in progetto è ubicato nei Comuni di Vaie e Sant'Antonino di Susa;
- l'intervento ha lo scopo di eliminare quattro passaggi a livello sulla linea ferroviaria Torino-Modane e sostituirli con un cavalcaferrovia e con un sottovia e relative connessioni viarie;
- l'area su cui insiste il progetto è gravata dai seguenti vincoli:
 - vincolo ambientale ai sensi del D.Lgs. 490/1999 all'art. 146 lett. C per la presenza di una fascia di tutela di 150 m dai corsi d'acqua
 - fascia di rispetto cimiteriale ai sensi della L.R. 56/197;
- il Comune di S. Antonino è classificato come zona sismica ai sensi della L. 64/1974 secondo l'elenco D.I. 4/2/1982 n. 82;
- l'intervento è oggetto di Convenzione in corso di approvazione dalle Amministrazioni dei Comuni di Vaie e Sant'Antonino di Susa e della Provincia di Torino;
- il progetto in Comune di Sant'Antonino prevede le seguenti opere:
 - sottovia carrabile al Km 33+111 della linea Torino-Modane avente le seguenti caratteristiche: canna di 11,5 m di larghezza per 5,5 m di altezza e della lunghezza di 12,5 m circa; due corsie veicolari; altezza minima tra il piano stradale e l'intradosso dell'impalcato di 5 m
 - nuova strada provinciale di collegamento, dal ponte sulla Dora alla nuova rotatoria con la Strada Statale n.25 con le seguenti caratteristiche progettuali: n. 2 corsie veicolari della larghezza ciascuna di 3,75 m e relative banchine percorribili asfaltate della larghezza di 1,50 m; nel tratto tra la rotatoria e l'incrocio con via Susa la banchina di sinistra sarà ridotta a 0,5 m e affiancata al marciapiede asfaltato
 - rotatoria per l'incanalamento del traffico veicolare in corrispondenza dell'innesto della nuova strada provinciale a servizio del sottovia con la Strada Statale n. 25
- il progetto in Comune di Vaie prevede le seguenti opere:
 - cavalcaferrovia da ubicarsi al Km 31+260 della linea Torino-Modane
 - tratti stradali di raccordo con la viabilità esistente: 1) strada complanare di collegamento dal cavalcavia verso i sopprimendi P.L. ai Km 31+324 e 31+467 con larghezza stradale di 7 m; 2) strada complanare di collegamento dal

- cavalcavia al sopprimendo P.L. al Km 30+480 con larghezza sede stradale di 7 m
- ampliamento e prolungamento dell'esistente strada al P.L. Km 31+324 nel tratto compreso tra il cavalcavia e l'attuale viabilità lungo l'argine del fiume Dora in comune di S. Antonino di Susa: n. 2 corsie veicolari della larghezza ciascuna di 3,75 m e di relative banchine percorribili asfaltate della larghezza di 1,5 m
- rotatoria per l'incanalamento del traffico veicolare (collegata all'acquedotto comunale), da realizzarsi in corrispondenza dell'innesto del cavalcavia sull'esistente S.S. n. 25
- modifica del tracciato stradale della via Martiri della Libertà per allacciarsi al nuovo innesto sulla rotatoria, con asfaltatura dell'intera via Martiri della Libertà, demolizione del tratto abbandonato della vecchia sede e di riporto di terreno vegetale
- realizzazione dei marciapiedi in conglomerato bituminoso, tranne il tratto su via Martiri della Libertà, che avrà pavimentazione in masselli autobloccanti di calcestruzzo, analoga a quella del marciapiede esistente.

Considerato che:

- dal punto di vista della pianificazione e programmazione:
 - il progetto non rientra in aree protette;
 - l'intervento è realizzato su terreni attualmente individuati dai Piani Regolatori Generali Comunali (PRGC) come area agricola;
 - l'intervento è oggetto di varianti ai PRGC in corso di approvazione;
 - i siti di intervento si collocano nella fascia C individuata dal Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI) dell'Autorità di Bacino del Fiume Po e, per un breve tratto in Comune di Vaie, in fascia B; inoltre una parte del tracciato in Comune di Sant'Antonino di Susa si colloca al confine tra la fascia A e la fascia C;
- dal punto di vista progettuale e tecnico:
 - l'intervento viene realizzato su terreno prevalentemente pianeggiante;
- dal punto di vista ambientale si rileva che:
 - sono segnalati episodi di allagamento e alluvionamento da parte della Dora Riparia negli ultimi 50 anni (compreso l'evento alluvionale dell'anno 2000) in corrispondenza dell'area dove si prevede di realizzare il sottovia in Comune di Sant'Antonino di Susa con conseguenti danni all'abitato;
 - la presenza di falda superficiale in corrispondenza delle aree interessate dal progetto può favorire la permanenza dell'acqua sul suolo;
 - il progetto prevede la realizzazione di un tratto di sovrappasso in stretta adiacenza con alcuni edifici residenziali in Comune di Vaie, nella zona interposta tra la ferrovia e la SS25. L'interferenza con tali zone residenziali dovrà essere oggetto di un'attenta valutazione degli interventi per limitare l'impatto acustico ma anche di un progetto specifico di riqualificazione dell'area che preveda interventi a verde di recupero, inserimento e mascheramento delle nuove strutture e delle stesse barriere antirumore.

Ritenuto

di escludere il progetto in esame, ai sensi dell'art. 10 comma 3 L.R. n.40 del 14/12/1998 e s.m.i, dalla fase di valutazione di impatto ambientale, subordinatamente alle seguenti condizioni:

- la struttura del cavalcavia in Comune di Vaie nel tratto tra la ferrovia e la rotatoria dovrà prevedere apposite strutture atte a garantirne la permeabilità per il regolare deflusso dell'acqua piovana;
- in fase di progettazione definitiva dovrà essere sviluppata, ad opera del soggetto proponente, la valutazione della compatibilità idraulica dei manufatti in progetto secondo quanto stabilito dall'art. 38 del citato PAI e della specifica Direttiva "Criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B" approvata con deliberazione n. 2/99 del Comitato Istituzionale;
- sia effettuato uno studio dei flussi di traffico nelle condizioni attuali e di evoluzione future atto a verificare l'influenza delle due rotonde previste sulla SS25
- l'innesto tra il nuovo tratto stradale e la viabilità esistente nella zona del ponte sul fiume Dora Riparia dovrà essere realizzato ponendo la massima attenzione ai problemi di sicurezza e visibilità che può generare l'intersezione stessa;
- la metodologia costruttiva dovrà garantire che la struttura del sottovia sia adeguatamente stabile e non causi l'accumulo di acqua sul suolo;
- il terreno vegetale rimosso durante l'attività di scavo dovrà essere accantonato, protetto e riutilizzato per gli interventi di ripristino;
- in fase di cantiere dovranno essere adottate le opportune misure al fine di limitare il più possibile le emissioni di polveri, soprattutto in prossimità delle abitazioni;
- nel tratto stradale di nuova realizzazione prossimo al fiume Dora Riparia dovrà essere verificata la sussistenza di una fascia di vegetazione arbustiva o arborea tra il tracciato stradale e il fiume. Nei tratti ove questa fosse assente o non consolidata dovrà essere realizzata una siepe con specie arbustive autoctone;
- dovrà essere redatta apposita documentazione previsionale di impatto acustico con particolare riferimento ai ricettori situati nella zona interposta tra la ferrovia e la SS25, ai sensi della L.R. 20/10/2000 n. 52, costituita da idonea documentazione tecnica che dovrà prevedere:
 - in riferimento alle sorgenti

- descrizione e caratterizzazione acustica delle sorgenti attualmente presenti che concorrono a creare il rumore di fondo della zona in esame;
- valutazione di clima acustico mediante analisi delle condizioni sonore esistenti, derivanti dall'insieme di tutte le sorgenti sonore naturali ed antropiche, escluso il contributo dell'impianto;
- evidenziare la distinzione tra valori limite d'immissione e d'emissione, in relazione alla classe acustica dell'area in oggetto ed alla classe acustica presso gli eventuali ricettori sensibili individuati (secondo il D.P.C.M. 14 novembre 1997, o in sua assenza, ex. art. 6 D.P.C.M. 1 marzo 1991);
- individuare chiaramente nelle planimetrie di progetto le sorgenti di emissione di rumore più rilevanti e dei punti delle misurazioni;
- valutazione del clima acustico ambientale considerando l'insieme di tutte le sorgenti principali; definire in maniera dettagliata gli algoritmi di calcolo impiegati per la valutazione dei livelli acustici previsti.
- in riferimento ai ricettori:
 - descrizione degli eventuali ricettori sensibili, compresi gli insediamenti abitativi isolati. Si chiede la localizzazione di tali ricettori su carta tematica in scala 1:1.000 e la loro descrizione comprensiva di: tipologia del ricettore, distanza dall'impianto, altezza di gronda, numero di piani abitati e documentazione fotografica;
 - indicazione della classe acustica delle aree nelle quali sono inseriti i ricettori sensibili secondo il D.P.C.M. 14 novembre 1997, o in sua assenza, ex. art. 6 D.P.C.M. 1 marzo 1991;
 - valutazione del clima acustico attuale mediante analisi delle condizioni sonore esistenti, derivanti dall'insieme di tutte le sorgenti sonore naturali ed antropiche, escluso il contributo dell'impianto esistente, in corrispondenza degli eventuali ricettori sensibili, eseguita con tecnica di campionamento secondo quanto descritto nel D.M. del 16/03/1998 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico", evidenziando i riferimenti orari, la distanza dal ricettore e l'altezza dal piano campagna delle misurazioni eseguite;
 - valutazione del clima acustico ambientale considerando l'insieme di tutte le sorgenti principali costituenti l'impianto di estrazione e lavorazione, nonché dei mezzi e delle apparecchiature utilizzate per la movimentazione e lo stoccaggio, presso gli eventuali i ricettori sensibili individuati, tenendo conto del contributo delle altre sorgenti presenti sul territorio in esame;
 - definizione dettagliata degli algoritmi di calcolo impiegati per la valutazione previsionale dei livelli di inquinamento acustico;
- in riferimento ad attività temporanee:
 - descrizione delle caratteristiche tecniche dei macchinari utilizzati per la realizzazione e/o il potenziamento delle infrastrutture di trasporto di accesso all'impianto, nonché delle eventuali opere di mitigazione previste rispetto a tali attività temporanee;
 - valutazione previsionale dei livelli di inquinamento acustico previsti presso i ricettori individuati durante la fase di cantiere, tenendo conto del contributo di tutte le sorgenti presenti sul territorio in esame
 - definizione dettagliata degli algoritmi di calcolo impiegati per la valutazione dei livelli acustici previsti;
- in riferimento alle opere di mitigazione:
 - eventuale descrizione delle possibili bonifiche da attuare nel caso in cui i livelli misurati siano superiori a quelli consentiti dalla legge
 - eventuale redazione di planimetria in scala 1: 1.000 con rappresentazione delle opere di mitigazione previste
- dovrà essere redatto con riferimento agli edifici situati nel Comune di Vaie, nella zona interposta tra la ferrovia e la SS25, uno specifico progetto per limitare l'impatto acustico e per riqualificare l'area. Esso dovrà prevedere interventi a verde di recupero, inserimento e mascheramento delle nuove strutture e delle stesse barriere antirumore.

Viste le risultanze dell'istruttoria condotta dall'organo tecnico istituito con DGP 63-65326 del 14/4/1999 e s.m.i.

Atteso che la competenza all'adozione del presente provvedimento spetta al Dirigente ai sensi dell'articolo 107 del T.U. delle leggi sull'ordinamento degli enti locali approvato con D.Lgs. n. 267 del 18/8/2000 e dell'art. 35 dello Statuto Provinciale

Vista la legge regionale 14/12/1998 n. 40

Visto il D.Lgs 29/10/1999 n. 490

Vista la legge 26/10/1995 n. 447

Vista la Legge 2/2/1974 n. 64

DETERMINA

per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono interamente richiamate nel presente dispositivo:

1. Di escludere, per quanto di propria competenza, ai sensi dell'art. 10, comma 3 della L.R. 40 del 14/12/1998, il progetto di soppressione dei passaggi a livello ai km 30+480, 31+324, 31+467 e 32+748 della linea Torino-Modane nei comuni di Vaie e Sant'Antonino di Susa, mediante realizzazione di un cavalcavia al km 31+260 e di un sottovia al km 33+111 presentato da Rete Ferrovia Italiana S.p.A., dalla fase di valutazione di impatto ambientale (art.12 della L.R. n.40 del 14/12/1998 e s.m.i.), subordinatamente alle seguenti condizioni che dovranno essere opportunamente verificate per gli aspetti tecnico-progettuali e gestionali nell'ambito del successivo iter di approvazione del progetto definitivo:
 - la struttura del cavalcavia in Comune di Vaie nel tratto tra la ferrovia e la rotonda dovrà prevedere apposite strutture atte a garantirne la permeabilità per il regolare deflusso dell'acqua piovana;

- in fase di progettazione definitiva dovrà essere sviluppata, ad opera del soggetto proponente, la valutazione della compatibilità idraulica dei manufatti in progetto secondo quanto stabilito dall'art. 38 del citato PAI e della specifica Direttiva "Criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B" approvata con deliberazione n. 2/99 del Comitato Istituzionale;
- sia effettuato uno studio dei flussi di traffico nelle condizioni attuali e di evoluzione future atto a verificare l'influenza delle due rotoatorie previste sulla SS25
- l'innesto tra il nuovo tratto stradale e la viabilità esistente nella zona del ponte sul fiume Dora Riparia dovrà essere realizzato ponendo la massima attenzione ai problemi di sicurezza e visibilità che può generare l'intersezione stessa;
- la metodologia costruttiva dovrà garantire che la struttura del sottovia sia adeguatamente stabile e non causi l'accumulo di acqua sul suolo;
- il terreno vegetale rimosso durante l'attività di scotico dovrà essere accantonato, protetto e riutilizzato per gli interventi di ripristino;
- in fase di cantiere dovranno essere adottate le opportune misure al fine di limitare il più possibile le emissioni di polveri, soprattutto in prossimità delle abitazioni;
- nel tratto stradale di nuova realizzazione prossimo al fiume Dora Riparia dovrà essere verificata la sussistenza di una fascia di vegetazione arbustiva o arborea tra il tracciato stradale e il fiume. Nei tratti ove questa fosse assente o non consolidata dovrà essere realizzata una siepe con specie arbustive autoctone;
- dovrà essere redatta apposita documentazione previsionale di impatto acustico ai sensi della L.R. 20/10/2000 n. 52, come specificato in premessa
- dovrà essere redatto con riferimento agli edifici situati nel Comune di Vaie, nella zona interposta tra la ferrovia e la SS25, uno specifico progetto per limitare l'impatto acustico e per riqualificare l'area. Esso dovrà prevedere interventi a verde di recupero, inserimento e mascheramento delle nuove strutture e delle stesse barriere antirumore.

2. Di dare atto che si è provveduto a dare informazione circa l'assunzione del presente atto all'Assessore competente

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso davanti al Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, nel termine di sessanta giorni dalla data di ricevimento del presente atto o dalla piena conoscenza.

Il presente provvedimento, non comportando spese, non assume rilevanza contabile.

Data: 22/07/2002

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina