



COMUNE DI VOLPIANO

Provincia di Torino
Settore Ambiente, Lavori Pubblici,
Patrimonio e Manutenzioni



Prot. n 14349 del 15.06.2023

ORGANO TECNICO

per le procedure di V.I.A. e di V.A.S. di competenza comunale

VERBALE

OGGETTO: LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO CARRABILE PER LA SOPPRESSIONE DEL PASSAGGIO A LIVELLO N. 10 SU REGIONE CRAVERO NEL COMUNE DI VOLPIANO (TO) E VIABILITÀ ANNESSA
PROPONENTE: RFI RETE FERROVIA ITALIANA S.P.A.

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DELLA PROCEDURA DI VIA AI SENSI DELL'ART. 19 DEL D.LGS. 3 APRILE 2006, N. 152 E S.M.I. "NORME IN MATERIA AMBIENTALE" E DELLA L. R. 14 DICEMBRE 1998, N. 40 E S.M.I. "DISPOSIZIONI CONCERNENTI LA COMPATIBILITÀ AMBIENTALE E LE PROCEDURE DI VALUTAZIONE".

Premesso che:

- nell'ambito del programma di soppressione dei passaggi a livello esistenti lungo la rete ferroviaria R.F.I. allo scopo di incrementare la sicurezza sia dell'esercizio ferroviario sia del traffico veicolare e pedonale, la società R.F.I. RETE FERROVIA ITALIANA S.P.A. ha presentato la documentazione di progetto definitivo per la chiusura del passaggio a livello n. 10 presente sulla linea ferroviaria Settimo T.se – Rivarolo – Pont Canavese, ricadente nel Comune di Volpiano;
- la chiusura del Passaggio a Livello n. 10 comporta la necessità della realizzazione di una viabilità alternativa con l'occupazione ed acquisizione definitiva di proprietà private (espropri), che consenta di accedere, dal sottopasso della autostrada A5 Torino – Quincinetto su Via Regione Cravero alle aree oltre alla ferrovia lato Stabilimento Eni. Per questo motivo il progetto prevede la realizzazione di un sottopasso carrabile che consenta di superare la linea ferroviaria.

Preso atto che:

- la società R.F.I. ha presentato al Comune di Volpiano, con protocollo n. 8466 del 13.04.2023, Istanza di avvio della Fase di Verifica della Procedura di VIA relativamente al progetto denominato: "Lavori di realizzazione del sottopasso carrabile per la soppressione del passaggio a livello n. 10 su Via Regione Cravero nel Comune di Volpiano e viabilità annessa", ai sensi dell'art. 10, comma 1 della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione" e dell'articolo 19 del d.lgs. 152/2006, nella quale categoria rientrano i progetti di VIA per nuove opere;
- con protocollo n. 8694 del 17.04.2023 la società R.F.I. ha integrato l'istanza di cui sopra con gli elaborati progettuali.

Dato atto che:

- ai fini dell'avvio del procedimento, ai sensi dell'art. 19, comma 3 del d.lgs. 152/2006, in data 24.04.2023 con protocollo n. 9311 è stata comunicata l'avvenuta pubblicazione degli elaborati sul sito web istituzionale (art. 19, c. 3 del d.lgs. 152/2006) del progetto relativo ai "Lavori di realizzazione del sottopasso carrabile per la soppressione del passaggio a livello n. 10 su Via Regione Cravero nel Comune di Volpiano e viabilità

annessa”, localizzato nel Comune di Volpiano a Direzione Ambiente, Energia e Territorio , Settore Valutazioni ambientali e procedure integrate, Settore Urbanistica Piemonte Occidentale, Emissioni e rischi ambientali, Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica, Settore Tecnico regionale – Città Metropolitana Torino Settore Geologico, Direzione Agricoltura e cibo, ARPA Piemonte, Polo Amianto, Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per Città Metropolitana di Torino, Città Metropolitana di Torino, Gruppo Torinese Trasporti S.p.A, ATIVA spa, Azienda Sanitaria Locale ASL TO4, Agenzia per la Mobilità Piemontese, Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Torino, Carabinieri Forestale - Gruppo di Torino, ENEL Energia spa, E-distribuzione S.p.A., SMAT - Società Metropolitana Acque Torino S.p.A, Telecom Italia S.p.A., Snam Rete Gas S.p.A., Italgas Reti S.p.A., Eni S.p.A., Terna S.p.A;

- la documentazione sopracitata è stata pubblicata sul sito web istituzionale del Comune di Volpiano e all’albo pretorio (art. 19, c. 3 del d.lgs. 152/2006) il 24 aprile 2023;
- nei successivi 30 giorni dalla pubblicazione, quindi fino al 24 maggio 2023, è stato possibile far pervenire al Comune di Volpiano osservazioni, informazioni e contributi tecnico-scientifici in merito al progetto in discorso.

Appurato che:

- con deliberazione della Giunta Comunale n. 84 del 03.05.2010 è stato istituito l’Organo Tecnico ex art. 7 LR 40/98 per l’espletamento delle procedure di VIA e per lo svolgimento delle funzioni di Autorità preposta alla VAS;
- con deliberazione della Giunta Comunale n. 68 del 01.06.2020 è stata aggiornata la composizione dell’Organo Tecnico ex art. 7 LR 40/98 per l’espletamento delle procedure di VIA e per lo svolgimento delle funzioni di Autorità preposta alla VAS.

Il Presidente ha provveduto a convocare per il giorno 12.06.2023 alle ore 10.00 presso il Palazzo Comunale - sala giunta i membri della struttura fissa costituente l’Organo Tecnico Comunale di cui alle predette deliberazioni in qualità di dipendenti con qualifica di funzionari o istruttori tecnici/amministrativi del Comune di Volpiano, nonché l’arch. Enrico Bonifetto in qualità di consulente progettista della variante semplificata e, conseguentemente, sono intervenuti i seguenti sig.ri:

Ente/Servizio	Nominativo
Comune di Volpiano – Presidente Organo Tecnico – Settore Ambiente, lavori Pubblici, Patrimonio e Manutenzioni – Responsabile del procedimento –	<i>VERONESE Arch. Monica</i>
Comune di Volpiano – Tecnico del Settore Ambiente, Lavori Pubblici, Patrimonio e Manutenzioni	<i>DI PIETRO Arch. Annarita</i>
Comune di Volpiano – Tecnico del Settore Ambiente, lavori Pubblici, Patrimonio e Manutenzioni	<i>MAZZEI Arch. Manuela</i>
Comune di Volpiano – Tecnico del Settore Territorio	<i>CAMOLETTO Arch. Viviana</i>
Consulente progettista della Variante semplificata	<i>BONIFETTO Arch. Enrico</i>

Il Presidente mette in trattazione il progetto per “Lavori di realizzazione del sottopasso carrabile per la soppressione del passaggio a livello n. 10 su Via Regione Cravero nel Comune di Volpiano (TO) e viabilità annessa”, oggetto di verifica di assoggettabilità della procedura di VIA ai sensi dell’art. 19 del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. “norme in materia ambientale” e della l. r. 14 dicembre 1998, n. 40 e s.m.i. “disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione”.

Visti e considerati:

- la Relazione Tecnica di verifica di assoggettabilità alla VIA contenuta nella proposta progettuale in oggetto;
- gli elaborati grafici progettuali del progetto per “Lavori di realizzazione del sottopasso carrabile per la soppressione del passaggio a livello n.10 su Via Regione Cravero nel Comune di Volpiano (TO) e viabilità annessa”.

Visti e considerati inoltre per le espressioni in materia ambientale (brevemente riassunte) i contributi pervenuti da alcuni soggetti, quali:

- in data 18.05.2023 - prot. 11593 - parere da parte della **SMAT**: in particolare essa ha proposto alcune osservazioni quale contributo all’OTC. In merito SMAT chiede di fornire indicazioni progettuali sul sistema di gestione dell’impianto di sollevamento acque meteoriche. Segnatamente chiede di fornire indicazioni in merito alla scelta delle pompe, alla scelta e posizionamento delle sonde di presenza acqua, alla scelta della tipologia e posizionamento delle lampade semaforiche, alla scelta dei modelli e posizionamento delle eventuali telecamere di videosorveglianza;
- in data 19.05.2023 - prot. 11703 - parere da parte di **Terna Rete Italia**: in particolare essa ha evidenziato alcune osservazioni al progetto. In merito Terna evidenzia che dall’esame della documentazione emerge che non sono presenti elettrodotti di competenza Terna Rete Italia S.P.A., ovvero linee elettriche aeree o interrate appartenenti alla Rete di Trasmissione Nazionale, a meno di 500 m dall’opera in progetto. Pertanto, alla luce di quanto sopra definito, nulla osta alla realizzazione delle opere di cui in oggetto;
- in data 22.05.2023 - prot. 11932- osservazioni da parte di **Legambiente – Settimo**: in merito Legambiente – Settimo, non concordando con l’ipotesi progettuale, propone due alternative. La prima è rappresentata dal mantenimento dell’esistente passaggio a livello, da mettere comunque in sicurezza, in accordo con R.F.I. La seconda consiste nella realizzazione di un cavalca-ferrovia di modeste dimensioni con rampe di accesso e strade di collegamento sterrate.
- in data 24.05.2023 - prot. 12219 - parere da parte di **Città Metropolitana di Torino – Direzione Risorse Idriche e Tutela dell’Atmosfera**: in particolare essa ha proposto alcune osservazioni quale contributo all’OTC. In merito Città Metropolitana chiede di verificare la titolarità dei fossi nei quali avviene il convogliamento delle acque meteoriche. Inoltre evidenzia che le acque meteoriche non debbano creare un peggioramento dello stato qualitativo delle risorse idriche interessate e si deve tener conto del divieto previsto dal D.Lgs. 152/06 e s.m.i. di immissione diretta delle acque meteoriche in acque sotterranee. **A conclusione, la Città Metropolitana ritiene che il progetto in argomento possa essere escluso dalla successiva fase di verifica della procedura di V.I.A.;**
- in data 24.05.2023 - prot. 12219 - parere da parte di **Città Metropolitana di Torino – Tutela della Fauna e della Flora**: in particolare essa ha proposto alcune osservazioni quale contributo all’OTC. In merito Città Metropolitana, evidenziando che il progetto comporta un consumo di suolo, chiede la predisposizione di un piano delle compensazioni ambientali finalizzate a compensare il consumo di suolo e la frammentazione ambientale determinati dalla realizzazione delle nuove infrastrutture anche tramite ipotesi di realizzazione di sottopassi faunistici sotto la linea ferroviaria e di adeguati inviti che convogliano gli animali presso i sottopassi;
- in data 29.05.2023 - prot. 12579 - parere da parte di **Arpa**: in particolare essa ha evidenziato alcune osservazioni al progetto. In merito ARPA sottolinea che occorrerà definire dettagliatamente le modalità realizzative delle opere, viste le interferenze con la falda e la conseguente possibilità che si verifichino allagamenti. Non sono state predisposte ed analizzate le possibili alternative per la realizzazione delle opere sostitutive del passaggio a livello e non sono stati condivisi i criteri che hanno indirizzato verso le scelte progettuali effettuate. Sono state inoltre richieste una serie di specificazioni riguardo all’attività di cantiere. Inoltre è stato evidenziato che, in merito alla gestione dei materiali di scavo, non è stato fornito negli elaborati progettuali un bilancio dei materiali inerti con l’indicazione dei volumi di materiali da scavo prodotti ed in esubero e di quelli necessari per la realizzazione delle

opere; dovrà quindi essere presentato un piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo redatto in conformità a quanto previsto dalla normativa vigente (DPR 120/2017).

Le opere in progetto prevedono un consumo di suolo il cui impatto non è stato considerato. Tale aspetto si ritiene significativo, in quanto la risorsa suolo non è rinnovabile e il suo consumo non può essere reputato trascurabile. Di conseguenza, si ritiene che sia sempre necessario individuare le soluzioni con minore impatto sul suolo e proporre misure di compensazione ambientale al fine di bilanciare quanto verrà perso a seguito della realizzazione delle opere previste.

Rilevato altresì che:

la Regione Piemonte - Settore Valutazioni ambientali e procedure integrate, Settore Urbanistica Piemonte Occidentale, Emissioni e rischi ambientali, Settore Tecnico regionale, Settore Geologico, Direzione Agricoltura e cibo, Polo Amianto, Gruppo Torinese Trasporti S.p.A., All'Azienda Sanitaria Locale ASL TO4, Agenzia per la Mobilità Piemontese, Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Torino, Carabinieri Forestale - Gruppo di Torino, ENEL Energia spa, E-distribuzione S.p.A., Telecom Italia S.p.A., Snam Rete Gas S.p.A., Italgas Reti S.p.A., Eni S.p.A. non hanno ritenuto necessario esprimere parere in merito ai contenuti della Verifica di assoggettabilità.

Richiamati altresì i seguenti pareri che non riguardano nello specifico la presente procedura di VIA ma la procedura di approvazione del progetto attraverso indicazione da parte della Regione della Conferenza dei servizi:

- in data 05.05.2023 – prot. 10294 - parere da parte del **Ministero della Cultura Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Torino**. Vista la documentazione inviata, la soprintendenza approva di massima il programma dei sondaggi archeologici proposto da RFI, autorizzandone l'esecuzione sotto la direzione tecnica della soprintendenza medesima;
- in data 29.05.2023 - prot. 12557 - parere da parte di **Ativa**; in particolare essa ha evidenziato alcune osservazioni al progetto. In merito ATIVA ritiene sia opportuno che da parte del proponente venga presentato un progetto di dettaglio planimetrico e con sezioni del tratto in affiancamento all'autostrada che comprenda l'asse autostradale, il confine di proprietà, la barriera di sicurezza integrata con la barriera antiabbagliamento, il fosso di scolo, ecc. A tal proposito, R.F.I., prima della realizzazione degli interventi, dovrà presentare istanza per la formalizzazione del nulla osta. E' altresì necessario consentire ad ATIVA interventi di manutenzione alla recinzione di confine.

TUTTO CIÒ PREMESSO

Considerate tutte le indicazioni, motivazioni e prescrizioni pervenute nei tempi indicati dalla normativa in materia di Valutazione di Impatto.

Visto il D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i., in particolare il titolo I della Parte II;

Vista la L.R. n. 40/98 e s.m.i.;

Vista la Legge n. 241/90 e s.m.i.;

il presente **ORGANO TECNICO** per le procedure di V.I.A di competenza comunale

DISPONE

che la proposta progettuale per la Lavori di realizzazione del sottopasso carrabile per la soppressione del *passaggio a livello n.10 su Via Regione Cravero nel Comune di Volpiano (TO) e viabilità annessa* – proposto da RFI Rete Ferrovia Italiana s.p.a. di cui all'oggetto è da ritenersi

ESCLUSA

dalle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale – V.I.A., ai sensi delle disposizioni dell'art. 19 del d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. “norme in materia ambientale” e della l. r. 14 dicembre 1998, n. 40 e s.m.i. “disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione”

STABILENDO

che **nella redazione del progetto esecutivo** e nella realizzazione delle opere siano recepite le prescrizioni derivanti dalle osservazioni degli Enti precedentemente citati, ovvero:

dovranno essere fornite a SMAT indicazioni progettuali sul sistema di gestione dell'impianto di sollevamento acque meteoriche. In particolare si dovranno fornire indicazioni in merito alla scelta delle pompe, alla scelta e posizionamento delle sonde di presenza acqua, alla scelta della tipologia e posizionamento delle lampade semaforiche, alla scelta dei modelli e posizionamento delle eventuali telecamere di videosorveglianza;

verificato che i fossi nei quali avviene il convogliamento delle acque meteoriche risultano, salvo diverse indicazioni, di proprietà privata occorrerà ottenere il benestare dei titolari dei medesimi. Inoltre le acque meteoriche non dovranno creare un peggioramento dello stato qualitativo delle risorse idriche interessate e si dovrà tener conto del divieto previsto dal D.Lgs. 152/06 e s.m.i. di immissione diretta delle acque meteoriche in acque sotterranee;

ai fini della compensazione ambientale, sui terreni presenti negli immediati dintorni dell'area di progetto lungo le scarpate dell'autostrada e lungo il tratto del Torrente Bendola per circa 5.300,00 mq (corrispondenti al consumo di suolo relativo alla nuova viabilità di collegamento tra le strade esistenti nei pressi del ristorante Lenza e dell'area ENI), previa presentazione di uno studio agronomo – forestale, dovranno essere eseguiti interventi di diradamento selettivo volti all'individuazione delle specie forestali esotiche e/o invasive, sulla base della black-list regionale. Dovrà essere eseguita infine la sistemazione complessiva dell'area con la rigenerazione e modellazione dei tratti stradali oggi esistenti dismessi a seguito della realizzazione della nuova viabilità;

sarà necessario definire dettagliatamente le modalità realizzative delle opere, condividendo in corso d'opera con ARPA le attività di cantiere, la planimetria dell'area medesima con le destinazioni previste e dovrà essere comunicato al Dipartimento ARPA territorialmente competente l'inizio e il termine dei lavori onde permettere il controllo dell'eventuale prescrizioni/condizioni ambientali nella fase realizzativa dell'opera, ai sensi dell'art. 8 della L. 40/1998 e s.m.i.;

in merito alle alternative proposte da LEGAMBIENTE, relativamente alla prima ipotesi, si specifica che l'attuale impianto normativo in vigore sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, al quale fanno riferimento tutti gli interventi di messa in sicurezza dell'esercizio delle ferrovie interconnesse alla rete nazionale, quale la ferrovia Canavesana, non permette il mantenimento dell'attuale impiantistica del Passaggio Livello (PL) n. 10. In particolare, l'apparato di sicurezza e segnalamento, che attualmente comanda e controlla il PL n. 10, non è compatibile con le specifiche tecnico-funzionali adottate per la progettazione e la realizzazione del SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) sull'intera infrastruttura ferroviaria nazionale di RFI e sulle linee regionali i cui standard sono stati già adeguati.

In merito alla seconda ipotesi, si precisa che in fase preliminare di valutazione delle alternative possibili è stata presa in considerazione la possibilità di realizzare un cavalca ferrovia in luogo del proposto sottopasso. Tale soluzione progettuale non è stata tuttavia portata avanti in quanto presentava le seguenti criticità: la linea Canavesana nella tratta Settimo T.se – Rivarolo Canavese è elettrificata, per tali motivi le normative ferroviarie in vigore, nonché il Manuale di Progettazione di RFI, prescrive di avere un franco di sicurezza di almeno 1 m al di sopra della Linea di Contatto; pertanto per poter rispettare tale prescrizione, l'altezza minima del cavalca ferrovia sarebbe stata notevole, con conseguenti rampe di accesso/uscita di grande estensione plano-altimetrica. Tale soluzione avrebbe pertanto determinato un utilizzo del suolo maggiore rispetto alla realizzazione di un sottopasso.

In virtù di quanto sopra indicato, il cavalcavia ferroviario sarebbe risultato di grande impatto visivo, dovendo raggiungere altezze superiori anche rispetto a quelle della Autostrada Torino – Aosta che si trova in prossimità dell'area oggetto di intervento.

Mentre, pur non essendo osservazioni alla procedura di VIA, si evidenzia che:

- occorrerà eseguire i sondaggi archeologici sotto la direzione tecnica e scientifica della Soprintendenza archeologica Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Torino;
- occorrerà realizzare una barriera atta ad evitare il fenomeno dell'abbagliamento; sarà necessario redigere un progetto di dettaglio planimetrico e con sezioni del tratto in all'autostrada che comprenda l'asse autostradale, il confine di proprietà, la barriera di sicurezza integrata con la barriera antiabbagliamento, il fosso di scolo, ecc. inoltre R.F.I., prima della realizzazione degli interventi, dovrà presentare istanza per la formalizzazione del nulla osta. E' altresì necessario consentire ad ATIVA interventi di manutenzione alla recinzione di confine.

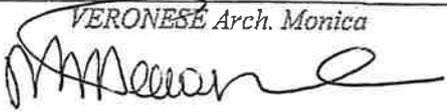
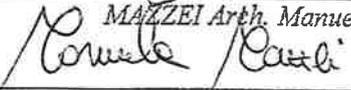
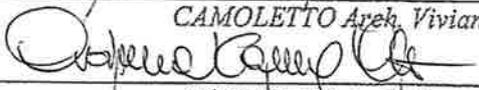
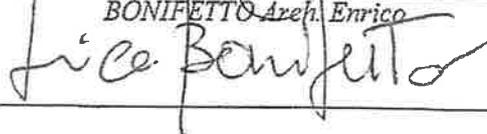
Chiede che:

- venga redatto il relativo provvedimento finale per poter dare esecuzione alle indicazioni contenute nel presente verbale, con conseguente pubblicazione dello stesso nelle forme previste dalla vigente normativa;
- il provvedimento finale venga trasmesso per le proprie competenze ai soggetti ed agli Enti interessati ed intervenuti nell'istruttoria della presente procedura.

Il Presidente dispone inoltre:

- alle ore 16,30 chiusura delle operazioni;
- che tutte le note elencate e i documenti tecnici vengano allegati al presente verbale e ne costituiscano parte integrante.

Letto, approvato e sottoscritto.

Ente/Servizio	Nominativo
Comune di Volpiano – Presidente Organo Tecnico – Settore Ambiente, lavori Pubblici, Patrimonio e Manutenzioni – Responsabile del procedimento	VERONESE Arch. Monica 
Comune di Volpiano – Tecnico del Settore Ambiente, lavori Pubblici, Patrimonio e Manutenzioni	DI PIETRO Arch. Annarita 
Comune di Volpiano – Tecnico del Settore Ambiente, lavori Pubblici, Patrimonio e Manutenzioni	MAZZEI Arch. Manuela 
Comune di Volpiano – Tecnico del Settore Territorio	CAMOLETTO Arch. Viviana 
Consulente progettista della Variante semplificata	BONIFETTO Arch. Enrico 

Allegati:

- in data 18.05.2023 - prot. 11593 - parere da parte della SMAT;
- in data 19.05.2023 - prot. 11703 - parere da parte di Terna Rete Italia;
- in data 22.05.2023 - prot. 11932- osservazioni da parte di Legambiente – Settimo;
- in data 24.05.2023 - prot. 12219 - parere da parte di Città Metropolitana di Torino – Direzione Risorse Idriche e Tutela dell'Atmosfera;

- in data 24.05.2023 - prot. 12219 - parere da parte di **Città Metropolitana di Torino – Tutela della Fauna e della Flora;**
- in data 29.05.2023 - prot. 12579 - parere da parte di **Arpa.**

Oltre:

- in data 05.05.2023 – prot. 10294 - parere da parte del **Ministero della Cultura Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Torino.**
- in data 29.05.2023 - prot. 12557 - parere da parte di **ATIVA.**

Società Metropolitana Acque Torino S.p.A.



Segreteria Dirigente Distretto Nord Est
pec: chiara.manavello@smatorino.postecert.it
mail: distretto.nordest@smatorino.it
Tel: 011.4645.2553-011.4645083
DNES/CM/CEST/rs

Spett.le
COMUNE di VOLPIANO
Alla c.a. Arch. Monica VERONESE
Responsabile del Settore Ambiente, Lavori
Pubblici, Patrimonio e Manutenzioni
PEC: protocollo@pec.comune.volpiano.to.it

e p.c. **R.F.I. S.p.A.**
Alla c.a. Gaetano PITISCI
Delegato del Legale Rappresentante della
Società R.F.I. S.p.A.,
PEC: rfi-dpr-dtp.to@pec.rfi.it
Mail: g.pitisci@rfi.it

Prot. n. 39623

Torino, 17/05/2023

Oggetto: *D.LGS. 152/2006 ART. 19 E L.R. 40/98 - FASE DI VERIFICA DELLA PROCEDURA DI VIA INERENTE IL PROGETTO SUI "LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO CARRABILE PER LA SOPPRESSIONE DEL PASSAGGIO A LIVELLO N. 10 SU VIA REGIONE CRAVERO NEL COMUNE DI VOLPIANO E VIABILITÀ ANNESSA", LOCALIZZATO NEL COMUNE DI VOLPIANO (TO) – COMUNICAZIONE DI AVVENUTA PUBBLICAZIONE DEGLI ELABORATI SUL SITO WEB ISTITUZIONALE (ART. 19, C. 3 DEL D.LGS. 152/2006) - RISCANTRO*

In riferimento alla Vs. richiesta/segnalazione prot. n. 9311 del 24/04/2023, si comunica che abbiamo valutato le eventuali interferenze che si possano verificare tra il nuovo sottopasso di cui all'oggetto e le infrastrutture idriche gestite da SMAT dopo attenta valutazione del progetto.

In base alle informazioni in nostro possesso riguardanti le nostre reti, non si riscontrano interferenze con la nuova opera prevista, tenendo conto del fatto che l'area interessata dal nuovo sottopasso (anche considerando un contesto più ampio che riguarda l'estensione del cantiere nella sua interezza) non è antropizzata nelle immediate vicinanze dell'opera.

Quindi la realizzazione del nuovo sottopasso, non dovrebbe comportare particolari problematiche per interferenza con la nostra rete acquedottistica, né con quella fognaria, secondo quanto a noi noto.

Si raccomanda comunque cautela nell'esecuzione degli scavi, dal momento che potrebbero essere presenti tratti di adduzione privati di cui non siamo a conoscenza, soprattutto per la fase in cui si lavorerà sull'allargamento della strada che costeggia l'autostrada A5 (in particolare per i tratti che passano in prossimità del ristorante La Lenza e del Circolo sul laghetto artificiale).

Società Metropolitana Acque Torino S.p.A.



Con l'occasione volevamo chiedere se vi sia la possibilità di fornire da parte nostra indicazioni per integrazioni progettuali sul sistema di gestione dell'impianto sollevamento acque meteoriche: dal momento che in futuro dovremo gestirne noi la manutenzione, saremmo disponibili a offrire assistenza al completamento del progetto costruttivo degli impianti a servizio del sollevamento acque meteoriche, ed in particolare:

- a. Per la scelta delle pompe
- b. Per la scelta ed il posizionamento delle sonde di presenza acqua (ed eventuali sonde di livello)
- c. Per la scelta della tipologia ed il posizionamento delle lampade semaforiche
- d. Per la scelta dei modelli ed il posizionamento delle telecamere di videosorveglianza (quest'ultimo punto solo eventualmente, in quanto in realtà di questa tipologia impiantistica non se ne parlava nel progetto messo a disposizione sul sito del Comune di Volpiano).

Riteniamo che questo potrebbe essere vantaggioso sia per noi, che (quanto subentreremo nella manutenzione) potremmo disporre di un sistema concepito secondo i nostri standard, e sia per R.F.I., che otterrebbe un completamento della fase progettuale (almeno per quanto concerne il sistema di sollevamento acque meteoriche) più breve e meno oneroso.

Rimaniamo quindi a disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento in merito.

Distinti saluti.

Il Dirigente del Distretto Nord-Est

Geom. Chiara MANAVELLO

Trasmessa digitalmente tramite PEC

Spett.le
Comune di Volpiano
Settore Ambiente, lavori Pubblici,
Patrimonio e Manutenzioni,
Piazza Vittorio Emanuele II, 12
10088 VOLPIANO (TO)

protocollo@pec.comune.volpiano.to.it

OGGETTO: Ferrovia Canavesana. Intervento di “Realizzazione del sottopasso carrabile per soppressione passaggio a livello n.10 su Via regione Cravero a Volpiano (TO) e viabilità annessa”.
Convocazione Conferenza di Servizi istruttoria.

Facciamo seguito alla Vs. lettera prot. n. 0009311 del 24 aprile c.a., relativa alla fase di verifica della procedura di VIA riguardante la realizzazione di un nuovo sottopasso carrabile per la soppressione del passaggio a livello n.10 su via Regione Cravero nel Comune di Volpiano.

Dall'esame della documentazione inviataci e verificati gli elaborati progettuali dell'opera, emerge che non sono presenti elettrodotti di competenza di TERNA RETE ITALIA S.p.A., ovvero linee elettriche aeree o interrate appartenenti alla Rete di Trasmissione Nazionale, a meno di 500 m dall'opera in progetto.

A seguito di quanto sopra evidenziato riteniamo che, per quanto di nostra competenza, nulla osta alla realizzazione delle opere di cui in oggetto.

L'Unità Impianti Pont Saint Martin – Via Resistenza, 43 – 11026 Pont Saint Martin (AO), tel. 0125.975001-07, fax n. 0125.975005, Pec: dipartimento-nordovest@pec.terna.it rimane a disposizione per eventuali ulteriori informazioni.

Distinti saluti.

Il Responsabile UI/PSM

GHIBAUDI
FILIPPO
18.05.2023
15:41:51
UTC

DTNOV/UIPSM/gf/br



Volpiano 22 maggio 2023

Al signor Sindaco del Comune di Volpiano
al Settore Ambiente, Lavori Pubblici, Patrimonio e Manutenzioni
all'ufficio protocollo

OGGETTO: Osservazioni al progetto:

Lavori di realizzazione del sottopasso carrabile per la soppressione del passaggio a livello n. 10 su Regione Cravero nel Comune di Volpiano (TO) e viabilità annessa

Premessa

La necessità di investire in opere contro il dissesto idrogeologico e di adottare una politica realmente efficace contro il cambiamento climatico è emersa, in tutta la sua urgenza, durante l'estate dello scorso anno.

Gli eventi estremi registrati in questi giorni in Emilia Romagna, che fanno seguito ad una serie ormai interminabile di precipitazioni sempre più frequenti e sempre più violente, lasciano poco spazio ad ulteriori esitazioni. Da una parte bisogna combattere il surriscaldamento globale, che causa momenti di estrema siccità intervallati da precipitazioni distruttive. Dall'altra parte è fondamentale agire sul territorio e sull'impermeabilizzazione del suolo affinché le precipitazioni producano meno danni possibile portando a zero il consumo di suolo.

I dati presentati da ISPRA/SNPA lo scorso anno sulla crescita del consumo di suolo in Italia sono più che allarmanti. Il rapporto Snpa 2022 riporta che a livello nazionale, provinciale e comunale la cementificazione avanza con una media di **19 ettari al giorno**, il valore più alto negli ultimi dieci anni, una velocità che supera i 2 metri quadrati al secondo, mettendo in guardia rispetto ad un meccanismo di crescita dell'espansione urbana e infrastrutturale che appare del tutto indifferente a quanto sta succedendo dal punto di vista climatico/ambientale. A rendere ancora più problematico il dato di continua crescita ingovernata del consumo di suolo, c'è anche la prospettiva legata all'impiego dei fondi europei.

Il rischio è che le risorse del PNRR e i connessi investimenti infrastrutturali finiscano con il contribuire ad una bolla espansiva del consumo di suolo.

Osservazioni

Volpiano sembrerebbe che non sia immune da queste dinamiche, ne è la riprova l'opera "faraonica" che prevede la costruzione di un sottopasso in Regione Cravero, (che ricorda un po' quello che collega via Novara con via Trieste), opera, a nostro parere, sproporzionata per il bacino d'utenza e di utilizzo, (si prevede un costo totale di 4 milioni di euro, di cui 200.000 li paga il Comune di Volpiano).

Quest'opera sarebbe realizzata in un'area con molteplici falde acquifere, questo fattore costringe ad adottare misure straordinarie, come l'installazione di pompe per il sollevamento delle acque e la



necessaria rete di scolmo delle stesse (aumentando di conseguenza i costi di realizzazione), difatti si legge nel progetto "Lavori di realizzazione del sottopasso carrabile per la soppressione del passaggio a livello n. 10 su Regione Cravero nel Comune di Volpiano (TO) e viabilità annessa":

"Tale fattore sarà fortemente decisivo nella scelta del tipo di fondazione e di opere provvisoriale per la costruzione del sottopasso, che dovrà in ogni caso essere provvisto di un sistema di sollevamento dell'acqua" L'impianto di sollevamento sarà costituito da n. 3 elettropompe autoadescanti, una delle quali di riserva, in grado di fornire una altezza massima di aspirazione ed una prevalenza secondo le specifiche definite nella relazione idraulica allegata.

Al fine di scongiurare il pericolo di allagamento del sottovia a causa della mancanza di energia elettrica è prevista l'installazione di un gruppo elettrogeno che verrà alloggiato in apposito locale"

Riteniamo che le misure sovra descritte siano insufficienti nel caso di precipitazioni estreme, che, come espresso in premessa, avvengono sempre più soventi e sempre più intense, di conseguenza di difficile calcolo della loro frequenza, intensità e portanza per poter progettare e realizzare un sistema di sollevamento acque efficiente.

Inoltre, nel caso che il gruppo elettrogeno previsto per interruzione di energia elettrica sia alimentato con fonti fossili, si contribuirebbe, seppur in misura non eccessiva, al rilascio in atmosfera di gas climalteranti aumentando in tal modo l'effetto serra, il riscaldamento globale e il climate change.

Oltretutto queste misure "straordinarie" necessarie per l'area a rischio idrogeologico scelta per la realizzazione del sottopasso impegneranno il Comune di Volpiano ad azioni manutentive e di controllo inderogabili che impediscano anomalie di funzionamento dell'impianto di sollevamento, aumentando di fatto i costi di gestione, già superiori al normale per il consumo di energia elettrica delle elettropompe.

Considerato che l'intera opera, sottopasso più strade di collegamento nuove e ridimensionate, secondo i nostri conteggi, consumerebbe suolo per circa 7595 mq. sottraendoli a terreni agricoli impermeabilizzando ulteriormente un'area già a rischio idrogeologico per le falde acquifere presenti, inoltre si produrrebbero materiali di risulta pari a:

- Scotico terreno vegetale: 250 mc
- Scavo per realizzazione sottopasso e pacchetto stradale: 12.000,00 mc
- Reflui da jet grouting: 3.000,00 mc
- Conglomerati bituminosi: 1.000,00 mc

Considerato Infine che il passaggio sotto la A5 in Regione Cravero è molto stretto e costituisce una "strozzatura" evidente della viabilità (2 auto che si incrociano non passano e probabilmente neanche una mietitrebbia), questo fattore di per se stesso riduce ancor di più il bacino di utenza della nuova viabilità, ulteriore fattore che rende, a nostro parere, l'intera opera, così come progettata, poco utile e ambientalmente dannosa.

Conclusioni

Considerate le osservazioni sopraesposte, crediamo che la zona scelta per la costruzione del sottopasso, per problemi idrogeologici che costringono i progettisti a ricorrere a misure "inusuali" per la normale costruzione di un sottopasso (pompe per sollevamento acque) e per problemi di consumo di suolo agricolo, sia inadeguata. Considerato inoltre, per gli elementi espressi in premessa, e cioè la

Legambiente Settimo

c/o Roberta Bonsignori
Via Matteotti 5 - tel. 320 803 4400
10036 Settimo Torinese
www.legambientesettimo.it
MAIL: legambientesettimo@gmail.com
PEC: legambientesettimo@pec.it
<https://www.facebook.com/groups/234031186932190/>
<https://www.facebook.com/legambientesettimo/>



crisi climatica che stiamo vivendo in questi anni, per i quali se non si prendono provvedimenti adeguati e immediati facendo scelte talvolta impopolari e coraggiose ma che vadano verso una diversa gestione del territorio, lasceremo alle future generazioni un Ambiente "peggiore" di quello che conosciamo, come espresso da **Reyes Tirado**, dell'Unità scientifica di Greenpeace a commento del recente rapporto Onu IPCC (la Commissione delle Nazioni Unite che si occupa del cambiamento climatico):

Le decisioni che prendiamo oggi e nei prossimi anni possono garantire un pianeta più sicuro per gli anni a venire. Politici, leader, classi dirigenti di tutto il mondo devono fare una scelta: difendere il Clima per le generazioni presenti e future, o comportarsi come criminali che lasciano un'eredità tossica ai nostri figli e nipoti.

Per tutte le considerazioni sopraesposte Legambiente boccia l'intero progetto.

Poiché crediamo sia comunque necessario garantire il passaggio oltre ferrovia ai mezzi agricoli, **Legambiente** propone in alternativa le seguenti due soluzioni:

1. In accordo con RFI lasciare inalterato l'esistente adottando, se necessario, le misure che servono per la messa in sicurezza dell'attuale passaggio a livello;

oppure

2. realizzare al posto del sottopasso un cavalcavia ferroviario di modeste dimensioni con rampe d'accesso e strade di collegamento non asfaltate (sterrate).

Legambiente Settimo
Il presidente Gianni Ronchetti

Protocollo n. (*) /TA2/FF
Codice azienda: nd
da citare nella corrispondenza

Torino, (*)

(*) **segnatura di protocollo riportata nei metadati del sistema documentale DoQui ACTA.**
(i dati del protocollo sono rinvenibili nel file metadati con estensione xml, inviato insieme alla PEC)

**Alla Direzione Dipartimento Ambiente
e Vigilanza Ambientale**
Valutazioni Ambientali – nucleo VAS e VIA - TA0
Alla c.a. Dott.ssa Luciana D'ERRICO

Oggetto: Progetto “Lavori di realizzazione del sottopasso carrabile per la soppressione del passaggio a livello n. 10 su Via Regione Cravero nel Comune di Volpiano e viabilità annessa”, localizzato nel Comune di Volpiano (TO). Proponente: RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - **Fase di Verifica della procedura di VIA di competenza del Comune di Volpiano - Parere.**

In merito alla fase di fase di verifica della procedura di VIA (art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.) avviata con la nota prot. 63252 del 08/05/2023 a seguito della relativa istanza proposta da RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per la sede operativa sita nel Comune di Volpiano – Via Regione Cravero, si comunica quanto segue.

Valutata la documentazione trasmessa, in merito alle acque meteoriche, l'impresa propone il convogliamento delle citate acque in una rete di caditoie afferenti successivamente a due fossi, di cui non è specificata la natura o titolarità. Per tali immissioni, l'impresa dovrà pertanto verificare se detti fossi siano gestiti da Ente o gestore e, se del caso, chiedere il nulla osta in linea idraulica per lo smaltimento delle citate acque meteoriche.

A scopo collaborativo, si rammenta che dette acque non devono creare un peggioramento dello stato qualitativo delle risorse idriche interessate e si deve tener inoltre conto del divieto previsto dal D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i., di immissione diretta delle acque meteoriche in acque sotterranee.

Dovranno essere inoltre verificati e rispettati eventuali regolamenti Comunali redatti ai sensi dell'art. 3 del citato D.P.G.R. n. 1/R/2006.

Nella relazione trasmessa non risulta indicato o descritto alcuno scarico di acque reflue originantesi dall'insediamento in questione. Si evidenzia a scopo collaborativo che eventuali

scarichi di acque reflue sono soggetti al regime autorizzativo di cui all'art. 124 del D. Lgs. 152/06 e s.m.i. e che l'attivazione degli stessi non può avvenire in assenza del preventivo rilascio del titolo autorizzativo. Fanno eccezione gli scarichi di acque reflue domestiche in pubblica fognatura, che, ai sensi del comma 4 del sopra citato articolo 124, sono sempre ammessi nell'osservanza dei regolamenti fissati dal gestore del servizio idrico integrato ed approvati dall'Autorità d'Ambito.

Stante quanto sopra evidenziato, si ritiene che, per quanto di competenza della scrivente Direzione in materia di scarichi idrici e di acque meteoriche di prima pioggia, il progetto in argomento possa essere escluso dalla successiva fase di Verifica della procedura di VIA.

Cordiali saluti.

Il Funzionario
Fabrizio FRANCHINO



Il Direttore del Dipartimento
Ambiente e Vigilanza Ambientale

Ing. Claudio COFFANO



CLAUDIO COFFANO
CITTA'
METROPOLITANA
DI TORINO
16.05.2023 08:29:20
GMT+01:00



Prot. n.
SA02
VER n. 938

Torino,

Alla Funzione specializzata
Valutazioni ambientali - TA0 R
alla c.a della Dott.ssa Luciana D'Errico

OGGETTO: Progetto "Lavori di realizzazione del sottopasso carrabile per la soppressione del passaggio a livello n. 10 su Via Regione Cravero nel Comune di Volpiano e viabilità annessa", localizzato nel Comune di Volpiano (TO) Proponente: RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. **Fase di Verifica della procedura di VIA di competenza del Comune di Volpiano** Proponente RFI S.p.A.
Parere.

Vista la richiesta di contributo di cui all'oggetto, visionato il progetto depositato, si rileva che non è presente un progetto relativo alle compensazioni ambientali dovute in considerazione degli impatti che i lavori avranno in particolare sulle componenti ambientali suolo, habitat ed ecosistemi.

Il progetto comporta infatti un notevole consumo di suolo dovuto alla realizzazione di una viabilità alternativa e la realizzazione di un'area pressoché interclusa per la fauna. Si richiede pertanto la predisposizione di un piano delle compensazioni ambientali finalizzate a compensare il consumo di suolo e la frammentazione ambientale determinati dalla realizzazione delle nuove infrastrutture anche tramite ipotesi di realizzazione di sottopassi faunistici sotto la linea ferroviaria e di adeguati inviti che convogliano gli animali presso i sottopassi.

Distinti saluti.

Il Dirigente del Servizio
Tutela della Fauna e della Flora
Dott.ssa Elena Di Bella

1/2



PV/PB

DIPARTIMENTO TERRITORIALE DI TORINO
Attività di Produzione Nord Ovest

Valutazione di Impatto Ambientale
Fase di Verifica ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/06 e dell'art. 19 della L.R.
40/98

**“Lavori di realizzazione del sottopasso carrabile per la soppressione del
passaggio a livello n. 10 su Via Regione Cravero nel Comune di Volpiano e
viabilità annessa” in Comune di Volpiano (To)**

Proponente: RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Contributo tecnico

SERVIZIO B2.01
PRATICA F06_2023_01057_001

Redazione	Incarico di funzione: Valutazioni ambientali	Firmato digitalmente da: Sara Mellano Data: 25/05/2023 15:01:43
	Nome: Sara Mellano	
Verifica e Approvazione	Funzione: Responsabile della Struttura	Firmato digitalmente da: Carlotta Isabella Musto Data: 25/05/2023 16:25:34
	Nome: Carlotta Musto	

Premessa

Oggetto della presente relazione è la valutazione della documentazione relativa al progetto “Lavori di realizzazione del sottopasso carrabile per la soppressione del passaggio a livello n. 10 su Via Regione Cravero nel Comune di Volpiano e viabilità annessa”, localizzato in Comune di Volpiano, per l'avvio della fase di Verifica della procedura di VIA ai sensi dell'art. 4 comma 1 della L.R. 40/98 e dell'art. 19 comma 1 del D. Lgs 152/06.

Tale contributo ha lo scopo di valutare lo studio eseguito dal proponente e le interferenze prodotte dalla realizzazione del progetto sulle principali componenti ambientali, configurandosi quale supporto tecnico-scientifico all'Autorità Competente, il Comune di Volpiano.

Obiettivo della fase di Verifica è la decisione, da prendersi da parte dell'Autorità Competente, se il progetto debba essere sottoposto alla successiva fase di Valutazione di Impatto Ambientale o se possa essere escluso dalla stessa.

L'analisi della documentazione è stata condotta ai sensi dei contenuti degli Allegati IV e V del D.lgs. 152/06 e s.m.i.

Documentazione esaminata

Progetto Esecutivo datato marzo 2023.

Caratteristiche delle opere in progetto

Il sito oggetto di intervento si trova a sud del centro abitato del Comune di Volpiano (TO), in Via Regione Cravero.

L'intervento in esame prevede la realizzazione di un sottopasso carrabile che consente di attraversare la linea ferroviaria Settimo T.se – Rivarolo – Pont Canavese, ed è finalizzato alla soppressione del passaggio a livello su Via Regione Cravero a Volpiano.

Si prevede inoltre la realizzazione di una viabilità alternativa che consenta, dal sottopasso della autostrada Torino – Aosta su Via Regione Cravero, di accedere alle aree oltre alla ferrovia lato Stabilimento Eni mediante il nuovo sottopasso.

Gli interventi in progetto consistono in:

- Realizzazione sottopasso carrabile a circa 250 m a sud del Passaggio a Livello n. 10 con scatolari prefabbricati in c.a. per superare la ferrovia Canavesana;
- Realizzazione strada di collegamento tra la viabilità esistente e il sottopasso di nuova realizzazione, incluse le rampe di accesso e di uscita al sottopasso con i relativi muri di contenimento;
- Realizzazione di un incrocio a “T” a p.c. lato stabilimento ENI di Volpiano per consentire la gestione e lo smistamento del flusso veicolare;
- Realizzazione di strada di accesso al laghetto posto a nord del nuovo sottopasso, che solo per un piccolo tratto si discosterà dalla strada esistente;
- Realizzazione di un'area spianata che rimarrà a servizio della viabilità o eventualmente del Ristorante la Lenza, in corrispondenza della particella catastale 100, Foglio 46.

L'area oggetto di intervento ricade nella classe “suoli agricoli e naturali ricadenti nella I e II classe di capacità d'uso dei suoli.

Parallelamente alla strada di nuova costruzione e al sottopasso vi è un canale a cielo aperto ad uso irriguo.

Risulta che nell'area la falda sia prossima al piano campagna, avendo soggiacenza inferiore ai 2 m. Tale fattore sarà determinante nella scelta del tipo di fondazione e di opere provvisorie per la costruzione del sottopasso, che dovrà in ogni caso essere provvisto di un sistema di sollevamento dell'acqua.



Figura 3: Individuazione sottopasso previsto e passaggio a livello da sopprimere

In prossimità del passaggio a livello si trovano due laghi artificiali, vicino ad uno dei quali è presente un ristorante con annessi tre parcheggi: uno nelle immediate vicinanze del passaggio a livello, uno su via Regione Cravero (lato E612) ed uno posteriormente al ristorante. I primi due parcheggi verranno soppressi per ottenere una strada a doppio senso di marcia di larghezza pari a circa 7 m; per sopperire alla loro rimozione, è previsto l'adeguamento del parcheggio posteriore del Ristorante esistente in modo da ricavare un maggior numero di posteggi.



Figura 6: Inserimento fotografico dell'intervento su ortofoto

Il tracciato si estende per una lunghezza di circa 465 m dall'uscita del sottopasso autostradale fino al sottopasso di progetto, comprensivi dello sviluppo di una curva con raggio pari a circa 20,00 m. Al fine di poter garantire un agevole passaggio dei mezzi pesanti/agricoli le due corsie, una per senso di marcia, avranno larghezza pari a 4,50 m con banchine da 1,00 m fino all'imbocco del sottopasso.

Il tratto di viabilità in uscita dal sottopasso di progetto (lato est), si configurerà come un prolungamento della sezione del sottopasso, conservandone quindi le dimensioni per una lunghezza di circa 113,26 m fino a raggiungere un tratto in curva. Quest'ultima avrà un raggio pari a circa 23,00 m e si raccorderà alla viabilità esistente di Via Regione Cravero.

Le corsie nel tratto in curva avranno un'ampiezza di 5,09 m e 5,30 m conservando inalterata l'ampiezza di 1,00 m delle banchine. In uscita dalla curva, la sezione stradale si restringerà, quindi la piattaforma stradale sarà rimodulata con una corsia per senso di marcia con ampiezza costante di 3,00 m e banchine di ampiezza variabile.

Per quanto riguarda l'intersezione delle due strade esistenti con la nuova rampa per il superamento del passaggio a livello, si propone la gerarchizzazione dell'intersezione mediante segnaletica e isole di canalizzazione realizzando una intersezione a T.

Le acque meteoriche di piattaforma provenienti dal sottopasso saranno raccolte e canalizzate fino al recapito in una vasca di accumulo; da qui, mediante un impianto di sollevamento, verranno convogliate nel reticolo idrografico.

Per evitare possibili fenomeni di abbagliamento per l'utenza autostradale in corrispondenza della curva che dalla rampa stradale in ingresso/uscita dal sottopasso porta alla nuova strada adiacente la fascia di rispetto autostradale, saranno poste apposite barriere di sicurezza e antirumore integrate con pannelli opachi antiabbagliamento di altezza pari a 3,00 m.

Tipologie e caratteristiche degli impatti potenziali dovuti alla realizzazione e all'esercizio delle opere

Vista la tipologia e la localizzazione degli interventi previsti, gli impatti principali sono connessi alla fase di realizzazione delle opere ed alla fase di cantiere, mentre gli impatti correlati alla fase di esercizio, dopo il completamento degli interventi, sono relativi al consumo di suolo, alle alterazioni morfologiche a carico delle aree interessate dai lavori, che dovranno essere opportunamente ripristinate, ed alle problematiche di natura idrogeologica connesse alla bassa soggiacenza della falda presente nell'area interessata.

Si sottolinea che occorrerà definire dettagliatamente le modalità realizzative delle opere, viste le interferenze con la falda e la conseguente possibilità che si verifichino allagamenti.

Non sono state predisposte ed analizzate le possibili alternative per la realizzazione delle opere sostitutive del passaggio a livello, e non sono stati condivisi i criteri che hanno indirizzato verso le scelte progettuali effettuate.

Si ricorda che il percorso di scelta delle alternative progettuali, che dovrebbe rientrare nei procedimenti di valutazione di impatto ambientale, è rilevante al fine di rendere trasparente le alternative valutate e gli impatti delle singole soluzioni, garantendo in tal modo la sostenibilità complessiva delle opere e la minimizzazione degli impatti ambientali.

Attività di cantiere

Il cantiere interesserà un contesto territoriale piuttosto ampio, per quanto riguarda le lavorazioni stradali, mentre sarà limitato e circoscritto per quanto riguarda la realizzazione del sottopasso.

Al cantiere si accederà dal sottopasso della strada E612 percorrendo la strada che fiancheggia la recinzione metallica di delimitazione della fascia di rispetto autostradale.

Saranno previsti:

- Box per ricovero operai e servizio igienico;
- Area parcheggio autovetture;

- Attrezzature fisse quali molazza, betoniera di cantiere, banco lavorazioni ecc;
- Area deposito materiali provenienti dalle demolizioni e rimozioni;
- Area di selezione, pulizia e cernita;
- Area di stoccaggio materiale riutilizzabile;
- Area materiale da riciclare;
- Area materiale da destinare a discariche autorizzate;
- Area deposito nuovo materiale;
- Impianto jet grouting (impianto di cantiere specifico).

È stata fornita una planimetria generale della cantierizzazione con indicazione del campo base e la planimetria dell'area di cantiere da destinare all'impianto di jet grouting; saranno allestite due distinte aree di cantiere destinate agli impianti di jet grouting ma non è indicato dove saranno localizzate.

Nella planimetria del campo base non è riportata la localizzazione di tutte le aree a diversa destinazione previste.

Il proponente rimanda agli allegati riportati nel Piano di Sicurezza e Coordinamento, che però non è stato fornito.

Relativamente agli impatti della fase di cantiere sulle diverse componenti ambientali, il proponente afferma che al fine di limitare le emissioni sonore si dovrà valutare la necessità di applicare delle misure di mitigazione (che dovrebbero essere descritte nel Piano di Sicurezza e Coordinamento che non è stato fornito); relativamente al traffico, durante le lavorazioni interferenti verranno creati percorsi alternativi.

Il materiale di risulta, derivante dalle demolizioni e dagli scavi, sarà il più possibile riutilizzato per la realizzazione dell'opera stessa e smaltito solo in caso di impossibilità del recupero o riutilizzo.

Sono indicate una serie di misure mitigative che verranno adottate per ridurre gli impatti sulla componente atmosfera: per l'impianto di betonaggio e gli altri impianti fissi, dovranno essere previsti sistemi di abbattimento per le polveri; si dovrà prevedere la umidificazione dei depositi temporanei di terre, dei depositi di materie prime ed inerti e delle vie di transito da e per il cantiere; per il trasporto degli inerti sarà previsto un sistema di ricopertura dei cassoni con teloni per la tutela delle falde superficiali, e dovranno essere previste le azioni necessarie affinché non si verifichi la fuoriuscita di acqua mista a cemento durante la fase di getto.

Preso atto di quanto indicato dal proponente, si riportano nel seguito le indicazioni generiche da adottarsi nel corso della conduzione dei cantieri.

Si ritiene necessario individuare sulla planimetria dell'area di cantiere:

- l'ubicazione di eventuali impianti fissi;
- l'area di sosta dei mezzi utilizzati;
- l'area di stoccaggio degli idrocarburi, dei rifiuti e dei materiali di scavo e costruzione;
- la viabilità utilizzata dai mezzi d'opera.

L'ubicazione degli impianti dovrà tener conto dei ricettori sensibili, con soluzioni atte a minimizzare l'impatto associato alle attività di cantiere, in particolare per quanto riguarda le emissioni di polveri e l'inquinamento acustico.

Si dovranno individuare gli eventuali impatti delle fasi di cantiere sulla viabilità locale ed indicare gli interventi di mitigazione previsti.

L'ubicazione delle aree di cantiere dovrà essere scelta in modo da garantire la sicurezza idraulica delle stesse.

In relazione alle specifiche componenti ambientali interferite in fase di cantiere, si indica quanto segue.

Atmosfera

L'impresa dovrà utilizzare tutti gli accorgimenti atti a ridurre la produzione e la propagazione di polveri sospese, come ad esempio:

- una bagnatura e copertura con teloni dei materiali polverosi trasportati con autocarri;
- una bagnatura delle piste sterrate utilizzate dai mezzi d'opera;
- una costante bagnatura di materiali polverosi eventualmente stoccati nelle aree di cantiere.

Acque superficiali e suolo

Per l'intera durata dei lavori dovranno essere adottate, a carico e sotto la diretta e completa responsabilità dell'Impresa, tutte le precauzioni e messi in atto tutti gli interventi necessari ad assicurare la tutela delle acque superficiali e sotterranee e del suolo dall'inquinamento da parte dei reflui originati, direttamente e indirettamente, dalle attività di cantiere, nel rispetto delle vigenti normative comunitarie, nazionali e regionali, nonché delle disposizioni che potranno essere impartite dalle Autorità competenti in materia di tutela ambientale.

In particolare, le acque reflue dei cantieri e delle aree di lavorazione andranno sottoposte a processi di chiarificazione e depurazione che consentano la loro restituzione in conformità al Decreto Legislativo 152/06 e successive integrazioni e modifiche. In ogni caso, qualsiasi scarico dovrà essere autorizzato dall'Autorità competente in materia.

Al fine di evitare inquinamenti delle acque sia superficiali che sotterranee e del suolo occorrerà:

- prevedere la separazione degli oli ed idrocarburi eventualmente presenti nelle acque, che saranno classificati come rifiuti speciali e conferiti per lo smaltimento finale e/o recupero presso soggetti autorizzati alla gestione dei rifiuti.

Occorrerà, inoltre, garantire:

- l'impermeabilizzazione delle aree di sosta delle macchine operatrici e degli automezzi nei cantieri e l'adozione di un protocollo di gestione dei liquidi provenienti da sversamenti accidentali;
- il controllo giornaliero dei circuiti oleodinamici dei mezzi operativi;
- l'adozione di idonei sistemi di deviazione delle acque al fine di evitare rilasci di miscele cementizie e relativi additivi per i getti in di calcestruzzo in alveo;
- l'adozione di sistemi di sedimentazione per evitare rilasci di materiali sospesi nelle acque superficiali.

Sarà necessario prevedere l'adozione di:

- specifiche prassi di gestione del soprassuolo vegetale e dei primi strati di terreno, che andranno asportati, stoccati, gestiti secondo idonee tecniche di ingegneria agraria.
- mitigazioni per recuperare le aree occupate temporaneamente e definitivamente, e/o opere di compensazione per gli impatti residui non mitigabili.

Al termine dei lavori i cantieri dovranno essere tempestivamente smantellati e dovrà essere effettuato lo sgombero e lo smaltimento dei materiali utilizzati per la realizzazione dell'opera, evitando la creazione di accumuli permanenti in loco. Per quanto riguarda le aree di cantiere, le aree di deposito temporaneo, le aree utilizzate per lo stoccaggio dei materiali, le eventuali piste di servizio realizzate per l'esecuzione delle opere, nonché ogni altra area che risultasse degradata a seguito dell'esecuzione dei lavori in progetto, dovrà essere effettuato quanto prima il recupero e il ripristino morfologico e vegetativo dei siti prevedendo il ripristino della vegetazione qualora interferita.

Rifiuti

Nella documentazione fornita non è specificato nulla relativamente alla gestione dei rifiuti prodotti durante la fase di cantiere.

Si sottolinea che al termine della fase di cantiere, le aree occupate dovranno essere ripristinate ed i residui delle lavorazioni dovranno essere rimossi.

I materiali derivanti dalle demolizioni di opere in c.a. o calcestruzzi e da fresature e demolizioni di conglomerato bituminoso dovranno essere gestiti come rifiuti, privilegiando ove possibile il loro recupero presso impianti autorizzati.

Gestione materiali da scavo

La realizzazione delle opere determina la produzione di circa 16.250 mc di materiali di risulta così suddivisi:

- scavo di terreno vegetale 250 mc;
- scavo per realizzazione sottopasso e pacchetto stradale 12.000 mc;
- reflui da jet grouting 3.000 mc ;
- approvvigionamento misto granulometrico stabilizzato 2.500 mc;
- conglomerati bituminosi 1000 mc.

Il proponente intende effettuare la caratterizzazione dei materiali di risulta per la eventuale gestione degli stessi in regime di rifiuto.

Si prevede di gestire il materiale di risulta in qualità di rifiuto inviandolo prioritariamente ad impianti esterni autorizzati al recupero, prevedendone solo secondariamente lo smaltimento finale in discarica.

Al fine di gestire le terre e rocce da scavo fuori dal regime di rifiuto, ovvero come sottoprodotto ai sensi del DPR 120/2017, verranno eseguite le analisi per la verifica delle CSC ai sensi dell'allegato 4 al DPR 13 giugno 2017 n°120.

Si evidenzia che negli elaborati progettuali non è stato fornito un bilancio dei materiali inerti, con indicazione dei volumi di materiali da scavo prodotti ed in esubero e di quelli necessari per la realizzazione delle opere.

La relazione "Gestione materiali di risulta" (elaborato 009) non prende in esame i disposti del D.P.R. n. 120/2017, "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164".

Il Regolamento prevede le modalità di gestione sia dei sottoprodotti (art. 4), sia dei terreni riutilizzati nello stesso sito di produzione (art. 24).

Dovrà quindi essere presentato un Piano di utilizzo delle Terre e Rocce da scavo, redatto in conformità a quanto previsto dalla normativa vigente (DPR 120/2017).

Quadro ambientale

Ambiente idrico

Interferenze con la falda

Secondo quanto riportato nella documentazione progettuale, il sito comprende "aree caratterizzate da soggiacenza ridotta e/o potenzialmente soggette a modesti allagamenti" e ricade in un "settore caratterizzato da soggiacenza della falda minore di due metri": l'utilizzo di tali aree è normato dall'articolo 53 delle N.d.A. del P.R.G.C.

Tale articolo riporta, in particolare al comma 4, le prescrizioni per le aree interessate da "risorgenza della falda freatica" stabilendo, tra l'altro, che *"la quota del piano di calpestio dei pavimenti ribassati rispetto al piano della viabilità circostante al lotto di intervento non potrà essere inferiore a 90 cm e comunque dovrà risultare più elevata del livello massimo della falda superficiale, se superiore."*

Dovrà quindi essere garantito il rispetto delle prescrizioni e delle limitazioni di cui al richiamato art. 53 delle N.d.A. del vigente P.R.G.C. del comune di Volpiano.

Il sottopasso in progetto prevede uno scavo al di sotto dello strato impermeabile superficiale limoso-sabbioso, favorevole alla formazione di ristagni superficiali delle acque meteoriche, che

andrà ad interferire con le acque della falda freatica e con un acquifero caratterizzato da permeabilità medio-elevata. Si dovrà pertanto prevedere, sia in fase di realizzazione per la sicurezza delle maestranze e delle attrezzature, sia in fase di esercizio per la sicurezza della viabilità, l'adozione di soluzioni tecniche atte ad evitare interferenze con il livello freatico e per l'allontanamento delle acque meteoriche, al fine di scongiurare l'allagamento degli scavi e del sottopasso finale.

L'opera inoltre dovrà essere progettata per resistere alle sottospinte idrostatiche della falda, essendo possibili innalzamenti significativi fino a livello del piano di campagna, con adeguate impermeabilizzazioni per impedire l'allagamento. Anche in fase di realizzazione dei lavori, sarà necessario prevedere idonei sostegni e drenaggio degli scavi.

Sarà necessario effettuare uno studio idraulico relativamente all'allontanamento controllato delle acque provenienti dal sottopasso – in caso di pompaggio forzato – per verificare la recettività del reticolo idrico superficiale senza che venga determinato un aggravio delle condizioni di pericolosità nelle aree limitrofe.

Risulta anche necessario prevedere un sistema di monitoraggio dei binari per evitare che il getto a pressione degli elementi infissi nel terreno possa in qualche modo pregiudicare la regolarità geometrica della struttura ferroviaria.

Tutti questi aspetti dovranno essere adeguatamente approfonditi nelle successive fasi progettuali.

Smaltimento acque meteoriche nel sottopasso e sede stradale

Nelle aree interessate dalle opere non è presente rete fognaria.

Le acque meteoriche in corrispondenza delle rampe del sottopasso saranno opportunamente raccolte e recapitate in una vasca di accumulo; da qui, con idoneo impianto di sollevamento, verranno recapitate allo scarico e convogliate nel reticolo idrografico superficiale.

La raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche dalla piattaforma stradale avverranno mediante la realizzazione di una nuova rete fognaria interrata posta al centro della carreggiata.

Saranno realizzati due distinti rami fognari con due punti di scarico nei cori d'acqua superficiali limitrofi, con due vasche di calma poste nelle immediate vicinanze dei recapiti finali, dotate di impianto di sollevamento.

Occorre che vengano fornite indicazioni relativamente alla quantificazione degli scarichi previsti, alla eventualità di prevedere un trattamento delle acque di prima pioggia, al dimensionamento delle reti di raccolta che dovranno essere adeguate ai volumi raccolti, così come il dimensionamento delle vasche di calma; devono inoltre essere fornite indicazioni relativamente alle caratteristiche quali-quantitative dei corpi idrici recettori, ricordando che ogni scarico dovrà essere autorizzato dall'Autorità Competente ai sensi della normativa vigente.

Si dovranno indicare le modalità operative e d'intervento in caso di sversamenti accidentali, per evitare contaminazione delle acque sotterranee e superficiali.

Il tratto di corso d'acqua superficiale ove è previsto lo scarico sarà adeguatamente rivestito con pietrame cementato di grossa pezzatura per evitare fenomeni di erosione superficiale.

Le modalità realizzative di tali interventi devono essere maggiormente dettagliate.

Atmosfera

La realizzazione delle opere non comporterà impatti significativi sulla qualità dell'aria delle zone circostanti.

L'impatto principale è connesso alla possibile diffusione di polveri dovuta alle lavorazioni ed all'incremento delle emissioni di gas di scarico connesso alle macchine operatrici ed ai mezzi di trasporto utilizzati durante le fasi di lavorazione e cantierizzazione, il cui contenimento dovrà essere attuato mediante l'adozione di apposite cautele nel corso dell'esecuzione degli interventi.

Clima

Non sono state indagate le interazioni tra l'opera in progetto ed il fattore clima.

La comunità internazionale (Accordo di Parigi, ONU 2015) ha fissato degli obiettivi di contenimento dell'emissioni di gas serra entro il 2030 e la Comunità Europea, attraverso il Green Deal (dicembre 2019) e la Legge europea sul clima (Regolamento CEE/UE 30 giugno 2021, n. 1119), ha posto obiettivi per ridurre le emissioni nette del 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e per diventare il primo continente climaticamente neutro entro il 2050.

Inoltre, con il documento "Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027" (InvestEU Programme, luglio 2021) la Commissione Europea ha adottato delle indicazioni sulla progettazione di nuove opere per mitigare gli effetti del cambiamento climatico, nonché per rendere le opere resilienti agli eventi estremi.

La realizzazione delle opere in progetto presuppone la realizzazione di infrastrutture per la mobilità locale.

Si ritiene pertanto importante da un lato, individuare gli impatti collegati alla realizzazione e all'esercizio dell'opera sul cambiamento climatico, valutando le emissioni, dirette ed indirette, di gas ad effetto serra connesse al progetto; dall'altro lato, è altresì sostanziale valutare la vulnerabilità delle opere al cambiamento climatico.

Queste valutazioni dovranno avere la finalità di promuovere la sostenibilità dell'opera, basandosi su analisi che quantifichino i vantaggi a medio-lungo termine dell'opera stessa, su proposte compensative adeguate e su una stima dei costi ambientali e climatici dell'opera.

L'analisi dovrà tenere conto degli scenari climatici futuri.

Componenti biotiche: vegetazione, fauna, ecosistemi

L'area interessata non insiste su zone a protezione naturale o su riserve/parchi naturali, ed il contesto è situato in prossimità dell'infrastruttura autostradale.

Occorre che le aree agricole e prative interferite dal cantiere per la realizzazione delle opere siano oggetto di interventi di ripristino ambientale, che dovranno essere descritti nei dettagli.

Per gli interventi in progetto si raccomanda di adottare in modo stringente tutte le misure previste dalle: "Linee Guida per la gestione e controllo delle specie esotiche vegetali nell'ambito di cantieri con movimenti terra e interventi di recupero e ripristino ambientale" di cui all' Allegato B alla D.G.R. n.33-5174 del 12/6/2017.

Si raccomanda di utilizzare per i ripristini ambientali vegetazione climacica, evitando le specie inserite negli elenchi allegati alla D.G.R. 12 Giugno 2017, n. 33-5174 "Aggiornamento degli elenchi delle specie vegetali esotiche invasive del Piemonte approvati con DGR 23-2975 del 29 febbraio 2016 e approvazione del documento "Linee Guida per la gestione e controllo delle specie esotiche vegetali nell'ambito di cantieri con movimenti terra e interventi di recupero e ripristino ambientale" e degli elenchi aggiornati con la D.G.R. 27 maggio 2019, n. 24-9076, nonché con la D.G.R. n. 1-5738 del 07/10/2022.

Consumo di suolo

Le opere in progetto prevedono un consumo di suolo il cui impatto non è stato considerato. Tale aspetto si ritiene significativo, in quanto la risorsa suolo non è rinnovabile e il suo consumo non può essere reputato trascurabile. Di conseguenza, si ritiene che sia sempre necessario individuare le soluzioni con minore impatto sul suolo e proporre misure di compensazione ambientale al fine di bilanciare quanto verrà perso a seguito della realizzazione delle opere previste.

Rumore

È stata predisposta una Valutazione Previsionale di Impatto Acustico.

Dalla Relazione risulta che i veicoli che percorrono Via Regione Cravero per attraversare la linea ferroviaria Settimo T.se – Rivarolo – Pont Canavese e sottopassare l'Autostrada A5 utilizzeranno il nuovo sottopasso e il raccordo stradale che lo collega all'attuale viabilità che costeggia la A5. Tale redistribuzione, in ragione sia dei flussi molto contenuti sia delle distanze tra il sistema ricettore e le

sorgenti stradali (> 50 m), risulterà ininfluenza in termini di impatto sull'unico ricettore presente nell'area (Ristorante La Lenza).

Si assisterà comunque ad una riduzione delle emissioni acustiche alla fonte in quanto la soppressione del passaggio a livello consentirà di eliminare le emissioni sonore associate all'avvio dei veicoli dopo la sosta ed inoltre le viabilità locali saranno tutte asfaltate riducendo le emissioni sonore associate alla presenza di viabilità parzialmente sterrate.

Verrà richiesta l'autorizzazione Comunale in deroga per le attività di cantiere, ai sensi della DGR n. 24-4049/2012; si ricorda che, anche in presenza di deroga, le imprese dovranno adottare tutte le attenzioni e mitigazioni finalizzate a ridurre il disturbo sul sistema ricettore impattato.

Nella relazione sono state indicate le prescrizioni ed attenzioni che saranno adottate per la riduzione del carico acustico immesso nell'ambiente.

Interferenze con i servizi esistenti

La nuova carreggiata stradale risulterà in affiancamento per un breve tratto alla fascia di rispetto autostradale (A5 Autostrada Torino-Quincinetto).

Ci sarà una diretta interferenza con l'esercizio ferroviario durante la fase di esecuzione dei lavori.

Il proponente rimanda e al Piano di Sicurezza e Coordinamento per la valutazione delle attività necessarie per la gestione di tale interferenza: tale elaborato non è stato fornito.

Nella progettazione successiva sarà necessario valutare l'interferenza delle opere in progetto (sia in fase di cantiere che in esercizio) con la linea elettrica esistente.

Non è stata riscontrata la presenza di eventuali sottoservizi

Conclusioni

La realizzazione delle opere in progetto (sottopassaggio e nuova viabilità) determina principalmente impatti connessi alla fase di cantiere, dei quali dovranno essere esplicitati tutti gli interventi di mitigazione previsti.

Rimandando a quanto sottolineato nei paragrafi precedenti, le principali criticità riscontrate sono relative alle interferenze con una falda caratterizzata da bassa soggiacenza, con possibilità di allagamenti sia in fase di cantiere che in fase di esercizio.

Dovranno essere approfonditi anche gli aspetti relativi alle interferenze degli scarichi prodotti con il reticolo idrografico superficiale.

Risulta quindi necessario un approfondimento delle problematiche di natura idrogeologica evidenziate, producendo un apposito studio idraulico ed individuando specifiche prescrizioni relativamente sia alle modalità realizzative dei lavori, sia alle caratteristiche dei manufatti e sia alla gestione in sicurezza delle opere una volta entrate in esercizio.

Occorrerà approfondire gli aspetti relativi alla sicurezza della nuova viabilità in progetto, indicando le modalità di gestione degli eventuali sversamenti accidentali o in caso di incidenti, vista la bassa soggiacenza della falda e considerando che le acque meteoriche ricadenti sulla sede stradale vengono recapitate in fossi irrigui adiacenti.

Occorre esplicitare l'analisi delle alternative progettuali ed i criteri che hanno condizionato la scelta finale effettuata.

Si richiama infine quanto sottolineato nei paragrafi precedenti, in particolare relativamente alla predisposizione di interventi che compensino il consumo di suolo agricolo connesso alle realizzazioni in progetto.

Si ritiene necessario che al Dipartimento ARPA territorialmente competente vengano comunicati l'inizio ed il termine dei lavori, onde permettere il controllo dell'attuazione delle eventuali prescrizioni/condizioni ambientali nella fase realizzativa dell'opera, ai sensi dell'art. 8 della L.R. 40/98.

In conclusione, l'Agenzia richiede che l'organo tecnico comunale, relativamente al procedimento di verifica di impatto ambientale delle opere in progetto, tenga conto delle osservazioni formulate nella presente relazione.



Ministero della cultura

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA
CITTA' METROPOLITANA DI TORINO

Torino,

Ferrovie dello Stato Italiane
U.A. 27/4/2023
RFI-NEMI.DOIT.TO.ING\PEC\A\2023\0001097

ad RFI
rfi-dpr-dtp.to.it@pec.rfi.it
c.a. ing. Gaetano Pitisci

AMBITO E SETTORE: **PARTE II d.lgs 42/2004 e s.m.i – Tutela archeologica**

DESCRIZIONE: **Comune: Volpiano Prov. TO**

Bene e oggetto dell'intervento: Realizzazione del sottopasso carrabile per soppressione passaggio a livello n.10 su Via regione Cravero a Volpiano (TO) e viabilità annessa. Trasmissione piano sondaggi archeologici

DATA RICHIESTA: **Data di arrivo richiesta:** 21.04.2023 e 24.04.2023 (RFI-NEMI.DOIT.TO.ING\A0011\P\2023\0003339)

Protocollo entrata richiesta: prot. n. 8305 del 24.04.2023 e 8355 del 26.04.2023

RICHIEDENTE: **Pubblico – RFI**

PROCEDIMENTO: **VERIFICA PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO AI SENSI DELL'ART. 25 DEL D.LGS 50/2016**

PROVVEDIMENTO: **Tipologia dell'atto:** autorizzazione sondaggi
Destinatario: pubblico

Si fa riferimento alla nota inviata con prot. RFI-NEMI.DOIT.TO.ING\A0011\P\2023\0003326 del 21.04.2023, assunta agli atti con Ns prot. n. 8305 del 24.04.2023, e reinviata con nota prot. RFI-NEMI.DOIT.TO.ING\A0011\P\2023\0003339 del 24.04.2023 assunta agli atti con Ns prot. n. 8355 del 26.04.2023, con le quali codesta RFI trasmette il piano dei sondaggi archeologici per l'opera in oggetto.

Esaminata la documentazione inviata e a seguito di comunicazioni per le vie brevi con l'archeologo incaricato da codesta RFI, questa Soprintendenza approva di massima il programma dei sondaggi archeologici proposto e ne autorizza pertanto l'esecuzione ai sensi dell'art. 25, comma 8 del D.Lgs 50/2016.

I sondaggi dovranno essere eseguiti sotto la direzione tecnica e scientifica dell'Ufficio Scrivente e senza oneri per lo stesso. Si rimane in attesa della comunicazione della data d'inizio dei lavori e del cronoprogramma e del nominativo del responsabile tecnico del cantiere archeologico.

Si inviano distinti saluti.

II SOPRINTENDENTE

Arch. Lisa Accurti

Documento firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 20 e ss. Del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i.

Il Responsabile dell'Istruttoria
dott. Alessandro QUERCIA
(tel. 011.19524457 – alessandro.quercia@cultura.gov.it)



MINISTERO
DELLA
CULTURA



ATV/ORD 2647/2023/U del 26.05.2023
dipin/FIN/MAN

Regione Piemonte

Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica
Settore Investimenti Trasporti e Infrastrutture
Corso Bolzano, 44
10121 TORINO
Alla c.a. Dirigente del Settore ing. Michele Marino
Trasmessa tramite PEC all'indirizzo: investimenti.trasporti@cert.regione.piemonte.it

p.c. Città Metropolitana di Torino

Dipartimento Territorio, Edilizia e Viabilità
Trasmessa tramite PEC all'indirizzo: protocollo@cert.cittametropolitana.torino.it

Comune di Volpiano

Città Metropolitana di Torino
Settore Ambiente, Lavori Pubblici, Patrimonio e Manutenzioni
Trasmessa tramite PEC all'indirizzo: protocollo@pec.comune.volpiano.to.it

RFI RETE FERROVIARIA ITALIA

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
Vice Direzione Generale Network Management Infrastrutture
Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Torino
S.O. Ingegneria
Alla c.a. del Responsabile del Procedimento ing. Gaetano Pitisci
Alla c.a. dell'ing. Chiara Sordo
Trasmessa tramite mail all'indirizzo: c.sordo@rfi.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dip. per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali
Ufficio Ispettivo Territoriale di Genova
Viale delle Brigate Partigiane, 2
16129 GENOVA
Trasmessa tramite PEC all'indirizzo: uit.genova@pec.mit.gov.it



Oggetto: Lavori di realizzazione del sottopasso carrabile per la soppressione del passaggio a livello n. 10 su Via Regione Cravero nel Comune di Volpiano (TO) e annessa viabilità.

Proponente: R.F.I. S.p.A.

Verbale di Conferenza dei Servizi del 4 maggio 2023.

Osservazioni.

Con riferimento Conferenza dei Servizi in oggetto, per quanto di competenza e sentito il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, rappresentiamo quanto segue.

Le opere ricadono all'interno della fascia di rispetto autostradale che, nel caso specifico, è individuata in mt. 60 a partire dal confine della proprietà autostradale e riguardano la soppressione del passaggio a livello n. 10, della linea ferroviaria Settimo T.se – Rivarolo – Pont Canavese, sito in Via Regione Cravero in comune di Volpiano e la realizzazione di un sottopasso con l'adeguamento della viabilità in affiancamento alla recinzione che delimita il confine di proprietà dell'Autostrada A5 Torino-Quincinetto tra le progressive Km 8+100 circa e Km 8+400 circa in direzione Nord/Aosta.

Sulla base della documentazione pervenuta e illustrata in sede di riunione, si riscontra la necessità di approfondire nel dettaglio i particolari progettuali relativi al previsto adeguamento della strada di via Regione Cravero in adiacenza al tracciato autostradale.

In particolare, come richiesto da nostra nota inviata a R.F.I. S.p.A. prot. 1177/2023 del 07/03/2023, è stato recepito l'inserimento di una barriera atta a evitare il fenomeno dell'abbagliamento ma è opportuno da parte del proponente un progetto di dettaglio planimetrico e con sezioni del tratto in affiancamento all'autostrada che comprenda l'asse autostradale, il confine di proprietà, la barriera di sicurezza integrata con la barriera antiabbagliamento, il fosso di scolo, ecc. È altresì necessario consentire ad ATIVA di effettuare gli interventi di manutenzione alla recinzione di confine.

Nel richiamare, in generale, le norme di tutela della strada previste dal Codice della Strada e relativo regolamento di attuazione, segnaliamo in prima istanza che, ai sensi dell'art. 16 del D.lgs. 285/1992, sono vietate in fascia di rispetto autostradale nuove costruzioni, ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o ampliamenti fronteggianti le strade.

In merito, si evidenzia che le fasce di rispetto autostradali sono previste dal Codice della Strada a partire dal confine della proprietà autostradale che comprende le carreggiate e in generale tutte le aree di pertinenza autostradale.

Qualora l'ATIVA S.p.A. o il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) o chi per esso dovesse realizzare nuove costruzioni, ampliamenti, innovazioni o nuovi impianti che interessassero tutto o in parte le opere in argomento o qualora le opere in argomento dovessero ostacolare per qualsiasi motivo l'esecuzione dei lavori, su richiesta dell'ATIVA S.p.A. o del MIT o di chi per esso, ed a loro insindacabile giudizio, le opere oggetto del presente parere dovranno essere rimosse a completa cura e spese del proprietario delle opere.



La Società si rende disponibile ad ogni utile confronto per quanto di competenza e si riserva di presentare ulteriori osservazioni nel prosieguo della procedura, anche tenuto conto di quanto sopra espresso.

R.F.I. S.p.A., prima della realizzazione degli interventi, dovrà presentare istanza, corredata degli elaborati progettuali di dettaglio, per la formalizzazione del nulla osta che verrà rilasciato, con le prescrizioni che il richiedente dovrà rispettare, previo benestare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel rimanere a disposizione per eventuali chiarimenti, porgiamo distinti saluti.

Direttore Patrimonio e Investimenti
(dott. ing. Davide Finello)

Allegati per il MIT:

- Verbale del 19 aprile 2023;
- Relazione illustrativa;
- Planimetria viabilità;
- Sezione tipologica di progetto.