



Assessorat du Territoire et
de l'Environnement
Assessorato Territorio
e Ambiente

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni
Ambientali
Via Cristoforo Colombo, n. 44
00147 ROMA

Réf. n° - Prot. n. /TA
Ns. rif. Prec.: 8642/TA del 9 agosto 2010

e, p.c.

Saint-Christophe

Alla Società ITALFERR S.p.A.
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO
Via Marsala, 53/67
00185 ROMA

ARCHIVES de l'ADMINISTRATION DE LA VALLÉE D'AOSTE	
Série	CAT. FASC. S.FAS.
- 8 SET 2010	
Réf. n°	div.

Alla Regione Piemonte
Direzione Regionale Ambiente 10
Via Principe Amedeo, 17
10123 TORINO

All'Assessore al Territorio e Ambiente
SEDE

All'Assessore al turismo, sport,
commercio e trasporti
SEDE

Al CELVA
Piazza Narbonne, n. 16
11100 AOSTA

Oggetto: Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'articolo 20 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.. Ammodernamento della linea ferroviaria Chivasso-Aosta. - Progetto preliminare di elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta.
Trasmissione osservazioni.

Vista la richiesta di attivazione della "procedura di verifica di assoggettabilità a VIA" ai sensi dell'articolo 20, del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. (D.lgs. 4/2008), presso codesto

R:\DEL-SVA\marguerettaz\parere verifica VIA elettrificaz linea ferroviaria.doc

Département du Territoire et de l'Environnement
Service d'évaluation sur l'environnement
Dipartimento Territorio e Ambiente
Servizio Valutazione Ambientale

Lieu-dit Grand-Chemin, 34
11020 Saint-Christophe
Tel. 0165/272143

d.marguerettaz@regione.vda.it
www.regione.vda.it
C.F. 80002270074



Ministero, da parte della Società ITALFERR (Gruppo Ferrovie dello Stato), trasmessa per conoscenza anche agli Enti territoriali coinvolti (nota pervenuta allo scrivente Servizio in data 22 luglio 2010);

preso atto della contestuale pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale (in data 24 luglio 2010), avvenuta a cura della suddetta Società proponente, con la quale è stato dato avviso dell'avvenuta attivazione dell'istanza;

esaminata la documentazione progettuale che, contestualmente alla richiesta di attivazione della procedura, la Società ITALFERR ha provveduto a trasmettere alle Strutture regionali competenti della Regione Piemonte e della Regione Valle d'Aosta, e agli Enti locali coinvolti, al fine della consultazione pubblica e dell'esame da parte delle autorità ambientali coinvolte;

preso atto della comunicazione di codesto Ministero (pervenuta in data 9 agosto 2010) con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, ritenendo la documentazione presentata da parte della Società ITALFERR completa, ha trasmesso la stessa alla Commissione Tecnica VIA-VAS per gli adempimenti di competenza, rammentando, inoltre, alle Amministrazioni coinvolte dagli interventi (Regione Valle d'Aosta, Regione Piemonte, Comuni) la facoltà di inviare le proprie osservazioni in merito alla procedura di verifica in atto entro i tempi previsti;

rilevato che, a seguito della suddetta procedura di verifica, lo scrivente Servizio regionale (quale Struttura regionale competente in materia di VIA) ha provveduto a coordinare la raccolta delle osservazioni da parte delle autorità ambientali regionali;

rilevato che, a seguito della suddetta consultazione, le autorità ambientali (le cui osservazioni sono raccolte nel documento allegato) non hanno evidenziato particolari problematiche ambientali tali da giustificare l'attivazione di una procedura di VIA, mentre hanno segnalato l'esigenza di approfondimenti progettuali da definire nella successiva fase progettuale, finalizzati all'ottenimento del rilascio dei pareri ambientali previsti dalle normative di settore;

rilevato che la Struttura regionale competente in materia di aree protette (il Servizio aree protette), in considerazione degli ambiti territoriali interessati dagli interventi in progetto, ha ritenuto non necessaria l'attivazione della procedura per la Valutazione d'Incidenza;

rilevato che, nell'ambito della partecipazione pubblica al procedimento, sono state espresse delle osservazioni da parte di alcuni Comuni interessati territorialmente dagli interventi, oltre che dal Consorzio di Miglioramento Fondiario di Fénis e di alcuni proprietari terrieri del medesimo Comune (le suddette osservazioni, inviate anche a Codesto Ministero, sono raccolte nel documento istruttorio allegato);

rilevato che le suddette osservazioni possono ascrivere a due tipologie:



- osservazioni che vertono su aspetti tecnici di dettaglio che potranno essere risolti mediante un coordinamento e approfondimento in fase di progettazione definitiva;
- osservazioni contrarie alla localizzazione delle sottostazioni in quanto in contrasto con le previsioni di pianificazione del territorio;

rilevato che, alla luce delle suddette segnalazioni, si ritiene opportuno, da parte della Società proponente, avviare una fase di condivisione progettuale con i suddetti Enti locali, in modo da pervenire a soluzioni tecniche e di localizzazione condivise durante la predisposizione delle future fasi progettuali definitive;

lo scrivente Servizio valutazione ambientale, dell'Assessorato territorio e ambiente, quale Struttura regionale competente in materia di valutazione di impatto ambientale, in merito alla procedura di verifica di assoggettabilità in oggetto, esprime le seguenti osservazioni:

- l'intervento di cui trattasi si inquadra nell'ambito di una programmazione per l'adeguamento ed il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta-Torino, che comprende vari interventi, fra i quali l'elettificazione della tratta Aosta-Ivrea, oggetto della presente verifica, rappresenta la prosecuzione degli interventi già realizzati, uniformando quindi il tracciato.
- i suddetti interventi appaiono, quindi, conformi alla pianificazione sopracitata, oltre che finalizzati a sostituire tecnologie obsolete con sistemi più compatibili con l'ambiente.
- le autorità ambientali consultate, non hanno evidenziato impatti significativi sull'ambiente dovuti alla realizzazione delle opere; inoltre, come segnalato dalla Struttura regionale competente, gli interventi non saranno soggetti a procedura di Valutazione di Incidenza.

Alla luce delle suddette considerazioni, non si ritiene necessario che l'intervento sia assoggettato a procedura di VIA.

Si invita la Società proponente ad effettuare gli approfondimenti progettuali richiesti dalle autorità ambientali coinvolte in istruttoria, finalizzate all'ottenimento del rilascio dei pareri ambientali previsti dalle normative di settore;

Inoltre, a seguito delle osservazioni formulate dagli Enti locali e dai privati, in considerazione delle perplessità sollevate dai suddetti Enti in merito alla localizzazione delle sottostazioni, le stesse dovranno essere oggetto di ulteriore concertazione tra i soggetti coinvolti al fine di coordinare le esigenze tecniche ed economiche alla base della progettazione con le scelte di pianificazione del territorio evidenziate nei suddetti pareri.

Infine, si coglie l'occasione per sottolineare l'opportunità che siano sollecitamente avviati anche gli ulteriori interventi sulla ferrovia individuati "di preminente interesse nazionale" mediante "l'Intesa generale Quadro, per la realizzazione del programma delle



infrastrutture strategiche” sottoscritta in data 9 luglio 2010 tra il Governo e la Regione Valle d’Aosta.

A disposizione per gli ulteriori eventuali adempimenti in merito alla procedura in oggetto, si porgono distinti saluti.



Il CAPO SERVIZIO
Dott. Paolo BAGNOD

ALLEGATO

Linea ferroviaria Chivasso-Aosta Progetto di elettrificazione tratta Ivrea - Aosta Verifica di assoggettabilità a VIA

Osservazioni pervenute

Strutture regionali

(le cui osservazioni sono state raccolte e coordinate dal Servizio valutazione ambientale)

- la Direzione ambiente ha osservato quanto segue: *“In riscontro alla nota del servizio in indirizzo in data 26 luglio 2010 – prot. n. 8140/TA, richiamato l’incontro tenutosi in data 11 agosto 2010 presso lo scrivente Assessorato, visto il progetto presentato dal Gruppo Ferrovie dello Stato (Società Italferr) relativo ai lavori in oggetto e considerato che l’intervento prevede la costruzione di tre sottostazioni elettriche con relativi collegamenti, con la presente si rammenta che per quanto concerne la realizzazione e l’esercizio di linee elettriche con tensione nominale non superiore a 150 kilovolt è necessario acquisire da parte della scrivente direzione l’autorizzazione prevista dall’art. 5, comma 1, della legge regionale 15 dicembre 2006, n. 32 “Disposizioni in materia di elettrodotti”, nonché ottemperare agli adempimenti previsti dall’art. 6 della medesima legge. Per eventuali ulteriori chiarimenti si prega di contattare il funzionario della direzione ambiente: arch. Stefania Rollandoz (tel. 0165-272157).”;*
- la Direzione restauro e valorizzazione ha dato atto che la Società Italferr ha sviluppato nell’attuale fase progettuale “valutazioni preliminari” inerenti gli aspetti di interferenza delle opere con aree di interesse archeologico, evidenziando che le opere in progetto non interessano settori vincolati. Tuttavia, la suddetta Struttura regionale si è riservata di effettuare specifici controlli in corso d’opera, per alcuni settori (individuati nello specifico nelle suddette fasi progettuali);
- il Servizio aree protette, ha osservato quanto segue: *“In riferimento alle richieste di parere preventivo pervenute in data 26 luglio 2010, ns. prot. n. 23592/RN e 27 luglio 2010 ns. prot. n. 23846/RN, circa la necessità di attivare la procedura di Valutazione di incidenza per gli interventi di ammodernamento della linea ferroviaria Chivasso-Aosta, si comunica, che, considerato che la linea ferroviaria non interessa direttamente il territorio all’interno del sito in oggetto ma ne lambisce solo il confine orientale per un breve tratto in corrispondenza del ponte sulla Dora Baltea, in Comune di Saint-Marcel, vista la documentazione relativa al progetto e sentiti i progettisti in data 11 agosto 2010 presso gli uffici del Servizio valutazione ambientale, che confermano l’assenza di interventi sul tratto di ferrovia sopra citato, non si ritiene necessario attivare la procedura per la Valutazione d’incidenza.”;*
- la Direzione politiche comunitarie e miglioramenti fondiari ha osservato quanto segue: *“In riferimento alla richiesta, ns. prot. 29885/AGR del 27 luglio 2010, visionata la documentazione progettuale riguardante l’ammodernamento della linea ferroviaria Chivasso-Aosta, la Direzione ha verificato che non vi sono particolari impedimenti. In particolare, le realizzazioni delle*

sottostazioni elettriche di Hone, Fénis e Saint-Christophe, benché in zona E, non riguarda particelle catastali che hanno beneficiato di contributi riguardanti bonifiche agrarie, accorpamenti e acquisti di terreno”; inoltre, la suddetta Struttura regionale, a seguito di quanto segnalato dal Consorzio Miglioramento Fondiario di Fénis, ad integrazione di quanto osservato in precedenza, ha precisato quanto segue: “Facendo seguito alla ns. nota prot. n. 31561/AGR del 20/08/2010, per completezza si precisa che, con deliberazione di Giunta regionale del 25/09/2009, la Giunta regionale ha concesso un contributo per i lavori di riordino fondiario nelle località Les Crêtes, Préviolet e Les Iles nel Comune di Fénis, in quanto l’intervento rientra tra le finalità previste dalla legge regionale n. 32 del 12/12/2007. Inoltre, come richiesto per le vie brevi, si conferma che lo scrivente Assessorato, con nota prot. 5676/AGR del 04/02/2010, ha autorizzato il CMF Fénis a trasmettere il progetto esecutivo delle opere e la relativa documentazione per l’istruzione della pratica ai fin contributivi.”;

- la Direzione urbanistica ha effettuato una analisi di compatibilità degli interventi principali previsti (le tre sottostazioni) con i PRGC vigenti, evidenziando in particolare quanto segue:

“PRG Saint-Christophe: l’intervento ricade nella zona Eg3 (sottozona destinate a colture) per la quale la variante approvata ammette l’edificabilità di attività di pubblico interesse di rilievo regionale, e cabine di trasformazione dell’energia elettrica.

PRG di Hône: l’intervento ricade nella zona EF1 (area agricola d’interesse generale) per la quale il PRG vigente ammette l’edificabilità di edifici rurali. L’intervento, in quanto inerente ad una sottostazione elettrica non risulta conforme al PRG. L’intervento risulta inoltre in contrasto con la variante adottata in quanto, per la nuova sottozona Eg16, non è prevista la realizzazione di centraline elettriche.

PRG di Fénis: l’intervento ricade nella zona E (parti di territorio ad usi agricoli, pastorali e forestali) per la quale il PRG vigente ammette l’edificabilità di edifici rurali e, nelle parti non di rilevante interesse paesaggistico, l’installazione di condotte per impianti idroelettrici e le relative opere di presa. Anche in questo caso l’intervento, in quanto inerente ad una sottostazione elettrica non risulta conforme al PRG.

Trattandosi di un progetto di opere pubbliche di interesse statale si ritiene necessario, quindi, l’avvio della procedura d’intesa di cui all’art. 30 della l.r. 11/1998 che prevede l’applicazione dell’art. 51 del d.P.R. 182/1982, secondo il quale la progettazione di opere pubbliche di interesse statale, se difforme dalla prescrizioni e dai vincoli delle norme o dei piani regolatori, è fatta dall’Amministrazione statale competente (RFI nel caso specifico) d’intesa con la Regione che deve sentire preventivamente gli enti locali nel cui territorio sono previsti gli interventi. Ciò si rende ulteriormente necessario qualora le aree interessate dagli interventi di cui trattasi siano di proprietà di terzi al fine di rendere possibile le procedure espropriative.”;

- il Servizio gestione demanio e risorse idriche, ritenendo che non emergono situazioni ambientali tali da richiedere l’attivazione di una procedura di VIA, ha comunque sottolineato i seguenti aspetti: “Si segnalano tuttavia, alcune problematiche che dovranno essere affrontate da R.F.I. – Rete Ferroviaria Italiana – nello sviluppo delle successive fasi progettuali, affinché l’intervento possa ottenere le autorizzazioni alla sua realizzazione. In particolare le sottostazioni elettriche da realizzare in Comune di Saint-Christophe e in Comune di Fénis risultano ricadere in porzioni di territorio inserite nella fascia C (a bassa pericolosità) delle cartografie dei terreni a rischio di inondazione redatte ai sensi dell’art. 36 della legge regionale n. 11/1998. Si evidenzia che, ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n. 2939/2008, i progetti degli interventi da realizzare nella predetta fascia devono essere corredati da uno specifico studio, redatto in conformità alle disposizioni della deliberazione sopra indicata, relativo alla compatibilità dell’intervento con lo stato di pericolosità idraulica determinato dall’evento preso a riferimento per la delimitazione della fascia stessa, corredato, altresì, dalla verifica dell’adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto e di quelle conseguibili mediante la realizzazione di nuove opere di mitigazione del rischio.

Per quanto concerne la sottostazione elettrica da realizzare in comune di Hône, invece, non si segnalano problematiche particolari. Lo scrivente Servizio, infine, in considerazione dei consistenti danneggiamenti che la linea ferroviaria ha subito a seguito dell'evento alluvionale che ha colpito il territorio regionale nell'ottobre del 2000, ritiene opportuno che il progetto dell'intervento sia corredato da una valutazione relativa alle attuali condizioni di sicurezza dei manufatti di attraversamento dei corsi d'acqua presenti sul territorio regionale, affinché consistenti investimenti per ammodernare l'infrastruttura ferroviaria non vengano vanificati dalla vulnerabilità di quest'ultima rispetto a fenomeni di carattere torrentizio. Si segnala, a tal proposito, che presso il Dipartimento difesa del suolo e risorse idriche dell'Assessorato opere pubbliche, difesa del suolo e edilizia residenziale pubblica sono già disponibili analoghe valutazioni effettuate nell'ambito dello svolgimento delle attività istituzionali dell'Assessorato e che sono a disposizione per le finalità sopra indicate.”;

- L'ARPA della Valle d'Aosta, alla luce della documentazione esaminata, ha espresso delle considerazioni in merito ai vari aspetti ambientali di competenza, richiamando adempimenti normativi e la necessità di approfondimenti tecnici da effettuarsi nelle successive fasi progettuali; Nello specifico ARPA ha osservato quanto segue: “1. Il presente parere riporta le osservazioni ARPA VdA alla documentazione relativa al progetto "Ammodernamento della linea ferroviaria Chivasso-Aosta. Progetto preliminare di elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta". Esso risponde alla richiesta di parere, da parte del Servizio Valutazione Ambientale, trasmesso con nota prot. n. 8140 del 26/07/2010 (prot. ARPA n. 7928 del 28/07/2010). 2. Osservazioni ARPA agli impatti ambientali prodotti dall'intervento in progetto. 2.1. Protezione della popolazione dall'esposizione ai campi elettrico e magnetico generati alla frequenza di rete di 50 Hz dagli elettrodotti. Per la realizzazione del progetto di elettrificazione della linea ferroviaria Ivrea - Aosta si rende necessaria la costruzione di quattro sottostazioni elettriche (SSE) di cui tre sul territorio regionale della Valle d'Aosta: Hône-Bard, Fenis e Aosta. La sottostazione di Hône-Bard verrà costruita direttamente al di sotto di una linea elettrica esistente, pertanto la sua realizzazione non verranno costruiti ulteriori tratti di linee aeree ad alta tensione per il collegamento alla rete nazionale di distribuzione. Per la realizzazione della SSE di Fenis sarà necessario, invece, costruire un nuovo tratto di linea ad alta tensione a 132 kV per collegare la nuova centrale alla rete di distribuzione dell'energia elettrica; per la SSE di Aosta, che si troverà sul territorio comunale di Saint-Christophe, verrà costruito un nuovo tratto di linea in cavo sotterraneo fino alla cabina primaria "Ponte di Pietra" ad Aosta, sempre esercito alla tensione di 132 kV. Per la realizzazione e l'esercizio di linee elettriche alla frequenza di rete di 50 Hz con tensione nominale non superiore a 150 kV è necessaria un'autorizzazione preventiva ai sensi della legge regionale n. 32 del 15/12/2006. Tra i vari pareri richiesti da tale normativa vi è quello dell'ARPA, relativo alla verifica dei calcoli e della congruenza delle fasce di rispetto, come definite dalle normative nazionali. Per esprimere il proprio parere ARPA deve disporre della documentazione indicata nei seguenti documenti normativi: - Provvedimento Dirigenziale n. 1794 del 03/05/2007 emanato dalla direzione Ambiente dell'Assessorato Territorio, Ambiente e Opere Pubbliche; - DPCM 08/07/03 "Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti" (G.U. n. 200 del 29 agosto 2003); - Decreto del 29 maggio 2008 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare "Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" (G.U. n. 156 suppl. ord. n. 160 in data 05-07-2008). Rispetto a quanto già fornito nell'ambito della procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 20 del D. Lgs. 4/2008, ai fini dell'espressione del parere ARPA secondo la L.R. 32/2006, il proponente dovrà integrare la seguente documentazione: - cartografia con l'indicazione della distanza di prima approssimazione per tutte le nuove linee, sia aeree che interrate; - planimetria catastale 1:1000 nei tratti in cui sono presenti luoghi adibiti alla permanenza prolungata di persone, con indicato le fasce di rispetto e/o

le distanze di prima approssimazione; - per l'elettrodotto di Fenis, calcolo della distanza di prima approssimazione e/o delle fasce di rispetto e fornitura dei dati tecnici e geometrici completi; - diametro dei cavi e parametri di calcolo utilizzati per la fascia di rispetto della linea di Aosta. Si rammenta che le fasce di rispetto degli elettrodotti sono un vincolo per la futura edificabilità del territorio.

2.2. Rumore ambientale. Nella documentazione presentata dal proponente non è presente quella inerente l'inquinamento acustico. La LR 20/2009 prevede la presentazione della relazione di valutazione previsionale di impatto acustico per gli interventi di realizzazione, modifica o potenziamento delle ferrovie (art. 10 comma 1 lettera f). I criteri per la predisposizione di detta relazione sono indicati nell'Allegato III, punto 2.3.2, della DGR 3355/2006. Per i valori limite si fa riferimento al DPR n. 459 del 18/11/98 che disciplina nello specifico il rumore derivante da traffico ferroviario.

2.4. Suolo e acque sotterranee. Possibili inquinamenti del sottosuolo Nello "Studio ambientale preliminare – Relazione generale" (pdf n. 116) al par. 4.1 si accenna genericamente al "rischio di eventuali sversamenti o inquinamenti dipendenti dalle attività costruttive" come "rischio potenziale di interferenza". Questo aspetto poi non viene più ripreso in nessun altro documento. Qualora l'intervento venga assoggettato a VIA, il proponente dovrà dettagliare le sostanze pericolose/inquinanti utilizzate, le relative quantità, le modalità di utilizzo; particolare attenzione dovrà essere posta in presenza di pozzi o falda superficiale. In ogni caso si raccomanda una corretta attenzione nelle fasi di stoccaggio, utilizzo di tali sostanze e, se previsto, al loro corretto avvio a fasi di recupero/smaltimento.

Acque sotterranee. Nella "Relazione descrittiva generale" (pdf n. 1) ai par. 10.27. e 10.2.8 si parla di forti venute d'acqua in galleria ("cascate" in un caso), non quantificate. Sarebbe opportuna una valutazione di massima, da parte del proponente, delle portate associate a tali venute d'acqua, finalizzata a eventuali successivi utilizzi delle stesse, anche in funzione della loro rilevanza e collocazione.

2.5. Eventuale dispersione di fibre di amianto. Il progetto prevede degli interventi, soprattutto nelle varie gallerie che s'incontrano lungo il tragitto, che vanno dalla snicchiatura, all'allargamento, alla demolizione/ricostruzione in artificiale, all'abbassamento del piano del ferro, agli scavi, ecc. In alcuni tratti sono presenti ofioliti, rocce serpentinitiche, oltre ai depositi quaternari (essendo il tracciato sul fondovalle), con potenziale presenza di fibre d'amianto (crisotilo e serie isomorfa tremolite-actinolite); la zona più critica sembra essere quella compresa tra Issogne e Chambave, ed in particolare nel tratto di Montjovet. Nel progetto preliminare è stato fatto l'inquadramento geologico della tratta. Il proponente prevede (rif. paragrafo 7.4 della Relazione descrittiva generale), nelle successive fasi progettuali, indagini geognostiche programmate: si precisa che tali indagini, non descritte nella documentazione presentata, dovranno prevedere dei sondaggi a carotaggio continuo, il cui numero e la cui profondità saranno da definire, previ sopralluoghi ed analisi di planimetrie di dettaglio. Per quanto concerne i monitoraggi di fibre, è necessario scindere le due situazioni che andranno a delinearsi: 1) esposizioni professionali; 2) contaminazione ambientale. Nel primo caso il proponente dovrà interpellare il Servizio Prevenzione e sicurezza degli ambienti di lavoro dell'USL della Valle d'Aosta (responsabile: ing. Roffin), competente in materia, che potrà impartire prescrizioni tecniche per ridurre lo sviluppo e la diffusione di polveri e le esposizioni professionali. Sul controllo dell'esposizione a polveri (e a fibre di amianto) i riferimenti tecnico-giuridici sono costituiti dal D. Lgs. 81/2008 e dal metodo raccomandato dall'OMS. Per quanto riguarda i monitoraggi ambientali, si potrà prendere a riferimento quanto riportato nel DM 6/9/94 piuttosto che il metodo raccomandato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità nel 1997 ("Determination of airborne fibre number concentrations. A recommended method, by phase-contrast optical microscopy - membrane filter method" WHO, Geneva 1997). In ogni caso i campioni devono essere analizzati ai sensi del DM 14 Maggio 1996 e, in particolare, dell'Allegato 5 ("Requisiti minimi dei laboratori pubblici e privati che intendono effettuare attività analitiche sull'amianto"). Si sottolinea che, con riferimento all'aspetto amianto, gli interventi previsti, per quanto possano interessare zone con serpentiniti, non appaiono eccessivamente impattanti, in quanto prevedono la modifica di gallerie esistenti, e non la realizzazione di nuove.

2.6. Rifiuti. In base a quanto previsto dall'articolo 16 della L.R.

31/2007, è necessario che il proponente effettui una quantificazione più precisa dei rifiuti da demolizione e costruzione e dei materiali da scavo prodotti nei singoli cantieri, cui deve fare seguito una definizione specifica della loro destinazione (recupero o smaltimento finale). L'individuazione dovrà essere effettuata nell'ambito del progetto definitivo, facendo riferimento a:

- eventuali impianti di recupero/smaltimento di inerti autorizzati ai sensi della normativa vigente, cui destinarli ovvero - per le terre e rocce da scavo, eventuali siti per il recupero ambientale di tali materiali; in tal caso il materiale stesso viene escluso dall'applicazione della normativa sui rifiuti.

Si ricorda che, ai sensi della LR 31/2007, le terre e rocce da scavo non sono più smaltibili presso le discariche di inerti della Valle d'Aosta. Per i rifiuti da demolizione e costruzione, il proponente individua una serie di discariche (pag 152 dello Relazione generale dello studio Ambientale); tra questa si fa presente che: - la discarica di Nus, loc. Montaz-ex cava, è attualmente esaurita; - la discarica di Nus, loc. Montaz, non è di proprietà di privati (Valeco SpA), ma viene gestite da privati per conto della Comunità Montana Monte Emilius. Sulla base del regolamento della discarica, potranno esservi conferiti unicamente i rifiuti prodotti nei cantieri siti nel territorio della stessa Comunità Montana e del Comune di Aosta. I rifiuti contenenti amianto dovranno essere smaltiti in base a quanto previsto nell'allegato 2 del DM 03/08/05. 2.7. Scarichi. E' necessaria una descrizione più dettagliata del sistema di gestione delle acque di prima pioggia, in particolare dopo la loro segregazione nelle vasche di accumulo, prevista a pag 60 della Relazione di Cantierizzazione del Progetto di Cantierizzazione. Ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione allo scarico, sarà necessaria una descrizione più dettagliata dei sistemi di trattamento delle acque nere e delle acque reflue industriali; la richiesta di autorizzazione andrà rivolta al Comune competente per territorio, se lo scarico verrà recapitato in pubblica fognatura, o all'Amministrazione Regionale, se recapitato in acque superficiali o in suolo. 2.8. Emissioni diffuse. Le lavorazioni previste nell'ambito dell'intervento in oggetto comprendono operazioni che possono comportare l'emissione diffusa di polveri, quali: - depositi temporanei di materiali da scavo e da costruzione; - movimentazione di terra nel cantiere; - circolazione di mezzi all'interno del cantiere. Per ognuna di tali operazioni vengono previste idonee misure operative di contenimento delle emissioni di polveri, riportate nel documento n. 116 "Studio ambientale preliminare – Relazione generale" al paragrafo "4.8.1 Interventi di mitigazione in fase di costruzione". Le misure individuate sono ritenute conformi alle prescrizioni previste dal D. lgs. 152/06 - Allegato V ("Emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico, scarico o stoccaggio di materiali polverulenti"), e idonee a garantire un adeguato contenimento delle emissioni diffuse di polveri.";

Enti locali e soggetti interessati

(le cui osservazioni, inviate per conoscenza al Servizio valutazione ambientale, sono state trasmesse direttamente anche al Ministero a seguito della partecipazione pubblica al procedimento)

- Comune di Saint –Marcel:

relativamente ad uno specifico intervento ricadente nel proprio ambito territoriale (cavalcaferrovia posto al km. 88+018) ha osservato quanto segue (nota inviata in data 24 agosto 2010 allo scrivente Servizio e al Ministero): "Visto che conseguentemente all'innalzamento della quota altimetrica del cavalcaferrovia è previsto l'aumento della quota della strada comunale posta sul lato nord (dove è anche prevista la costruzione di un nuovo muro di sostegno), si richiede che siano mantenuti e garantiti gli accessi ai terreni posti sul lato nord della strada comunale.";

- Comune di Quart:

relativamente ad uno specifico intervento ricadente nel proprio ambito territoriale (cavalcaferrovia posto al km. 91+335), ha ricordato che è in previsione un progetto di realizzazione di una rotonda sulla S.S. n. 26 e la conseguente modifica della strada comunale che sale verso la loc. Champlan, e

pertanto il suddetto intervento di rifacimento del cavalcaferrovia dovrà essere coordinato con i suddetti interventi.

Nello specifico ha osservato quanto segue (nota inviata in data 10 agosto 2010 allo scrivente Servizio e alla Società Italferr). “ - In data 15 settembre 2006 è stata stipulata una “Convenzione tra la Regione Autonoma Valle d’Aosta e il Comune di Quart per il finanziamento per la realizzazione di due rotonde in corrispondenza rispettivamente del Km. 93+800 e del Km. 94+400 della strada statale n. 26 della Valle d’Aosta; - il progetto definitivo della rotonda al Km. 94+400 prevede anche la modifica della strada comunale di Champlan, che si innesta sulla rotatoria, e che salendo verso Champlan sormonta la ferrovia al Km. 91+335 dove è appunto previsto il rifacimento del cavalcaferrovia nel progetto trasmesso da Italferr s.p.a.; - il progetto definitivo per la realizzazione della rotonda sopracitata, redatto dal Geom. Poletti Davide di Quart, ha già ottenuto tutti i pareri previsti e sarà approvato presumibilmente nel mese di settembre in quanto il tecnico incaricato sta predisponendo il frazionamento delle aree da occupare. Contestualmente all’approvazione del progetto definitivo sarà dichiarata la pubblica utilità dell’opera e sarà quindi avviata la procedura di espropriazione. Ne consegue che sommando i tempi necessari per la stesura del progetto esecutivo e la sua approvazione, nonché la procedura d’appalto, i lavori inizieranno verosimilmente nell’autunno 2011. Nel trasmettere copia della tav. 2 del progetto definitivo della rotonda sopra descritta e rimanendo comunque a disposizione per fornire ulteriori chiarimenti od elaborati, si chiede quindi alla Soc. Italferr s.p.a. di apportare le opportune modifiche nella stesura del progetto definitivo della elettrificazione della linea ferroviaria.”;

- Comune di Fénis:

il suddetto Comune ha indicato la necessità di cautele progettuali in considerazione della presenza di un canale irriguo consorziale in corrispondenza di un ponte (cavalcaferrovia) che sarà oggetto di interventi; inoltre ha colto l’opportunità per sottolineare le problematiche dimensionali di un sottopassaggio in loc. Cimitero.

Nello specifico ha espresso le seguenti osservazioni (mediante nota del 24 agosto 2010, inviata per conoscenza anche allo scrivente Servizio regionale):

“Il progetto preliminare prevede l’innalzamento della quota del vecchio ponte che permetteva l’accesso alla località Crètes. Su detto ponte è presente anche un canale irriguo consorziale costantemente utilizzato. L’innalzamento della quota del ponte comporta il conseguente innalzamento anche del canale che proviene da un tratto in piano e quindi con pendenze molto ridotte. Occorre pertanto provvedere in fase di progettazione che detto canale qualora ricostruito, abbia una quota tale da garantire il normale deflusso delle acque. Il sottopassaggio esistente in località Cimitero attualmente ha una larghezza ed una altezza insufficiente per consentire l’accesso alla nuova area artigianale prevista a valle della tratta ferroviaria. Si rende pertanto opportuno prevedere un nuovo sottopassaggio di dimensioni tali da consentire il passaggio con qualunque mezzo senza limitazioni di transito.”;

- Consorzio Miglioramento Fondiario “Fénis”:

Il suddetto Consorzio ha espresso le seguenti osservazioni (mediante nota del 20 agosto 2010, inviata per conoscenza anche allo scrivente Servizio regionale): “L’area dove è prevista la realizzazione dell’impianto SSE FENIS per la ferrovia, si trova in una zona dove questo C.M.F. ha progettato la sistemazione agraria, la realizzazione di impianto di irrigazione a pioggia ed il riordino fondiario. In quella zona sono progettate posa di condutture interrato e di irrigatori. Per tali opere è titolare di concessione edilizia rilasciata dal Comune di Fénis in data 22/07/2009. È previsto l’inizio dei lavori fra alcuni mesi. Inoltre le particelle mappali sono state oggetto di scambi, permuta, acquisti ed è già stata definita la nuova planimetria particellare derivata dalla ricomposizione fondiaria (riordino fondiario). Per quanto sopra si esprime parere contrario alla costruzione dell’impianto SSE FENIS dove previsto. Eventualmente si invita ad utilizzare le aree già di proprietà delle FS. Il vecchio ponte ferroviario di accesso alla loc. Les Cretes sembra che si

preveda di alzarlo. Si fa presente che all'interno del ponte scorre su un canale irriguo che ha una pendenza minima già prima di inserirsi nel ponte. La pendenza del canale non può essere modificata in quanto l'acqua non va in salita. Per questo punto si invita a prestare la massima attenzione. Visto che si tratta di ammodernamento si segnala la necessità di avere un sottopassaggio di dimensioni adeguate ai veicoli del giorno d'oggi nella zona del cimitero. Quello attuale è piccolo. Era stato fatto quando è stata costruita la ferrovia e allora si andava solo a piedi o con carri a trazione animali. Con l'abolizione dei passaggi a livello, è stato realizzato, dalla Regione Valle d'Aosta, un sottopassaggio "grande" di dimensioni conformi alle sagome del C.d.S., nei pressi del vecchio casello ferroviario in loc. Previolet e uno piccolo in loc. Clapey. La zona dove si richiede un altro sottopasso "grande" dista parecchio da questi nuovi ed i mezzi agricoli trasportanti fiene, ecc. devono fare diversi chilometri dall'azienda ai terreni e viceversa. Una volta a poche decine di metri dal cimitero c'era un passaggio a livello, quindi non c'erano impedimenti di carattere sagomale. Per questo punto si confida nella comprensione che anche il mondo agricolo, che si è ammodernato con grandi mezzi, necessita di ammodernamenti viabili contestualmente a quelli ferroviari.”;

- Vari privati proprietari di terreni nel Comune di Fénis:

I suddetti privati hanno formulato le seguenti osservazioni (mediante nota del 25 agosto 2010, inviata per conoscenza anche allo scrivente Servizio regionale):

“I sottoscritti....manifestano la loro opposizione alla costruzione dell'impianto SSE FENIS sui sotto elencati terreni per le seguenti motivazioni:

- Sui mappali di seguito indicati, da parte dei sottoscritti, è stato richiesto al C.M.F. Fénis e in seguito autorizzato ad eseguire lavori di sistemazione agraria e realizzazione di impianto di irrigazione a pioggia; - Tramite il C.M.F. i sottoscritti hanno effettuato permuta, acquisti per la ricomposizione fondiaria (accorpamento delle varie particelle mappali) pertanto alcuni degli attuali proprietari manterranno ancora i terreni in quella zona mentre altri hanno optato per spostare quelle superfici in altre zone; - con l'occupazione di quella vasta area necessaria per costruire l'impianto SSE si va a compromettere le sopra esposte importanti operazioni e si provocherà la perdita di risorse utili per i sottoscritti.”;

- Comune di Saint-Christophe:

Il suddetto Comune ha espresso osservazioni contrarie per quanto riguarda la localizzazione della sottostazione sul proprio territorio.

Nello specifico (mediante nota del 31 agosto 2010, inviata per conoscenza anche allo scrivente Servizio regionale) sono state formulate le seguenti osservazioni: “Lo scrivente Comune di Saint-Christophe preso atto della documentazione pervenuta da parte della Italfer Spa a nome e per conto di R.F.I. S.p.a. trasmette le seguenti osservazioni di ordine generale, in merito alla compatibilità dell'opera con il P.R.G.C., alla opportunità ambientale e relative ricadute sulla qualità della vita dei cittadini residenti con relative proposte di modifica della collocazione della sottostazione, con disponibilità ad eventuali incontri con R.F.I. S.p.a. in data e luogo da destinarsi.

Osservazioni: La sottostazione così come individuata, risulta in evidente contrasto con la destinazione di Zona “Les Condemine” (Eg3), in quanto l'indirizzo di piano regolatore la classifica di particolare interesse agricolo destinata a coltivazioni specializzate (vigneti, frutteti, castagneti da frutto, ecc.). La sottostazione verrebbe collocata in stretta adiacenza con il centro storico di Les Condemines (Ae13) alla zona residenziale di Bret (Ba17) ed una struttura alberghiera, il tutto in evidente contrasto con le previsioni di sviluppo economico-turistico-residenziale ed il piano comunale acustico che prevede per dette zone un'assenza di attività rumorose e notturne. Nessun dubbio tecnico che nella sottostazione, sarà necessario intervenire attraverso attività multiple di manutenzioni sia ordinarie che straordinarie, con interventi sia in diurno che in notturna che produrranno un decadimento notevole della qualità della vita della zone residenziali citate, con una conseguenziale caduta del valore economico immobiliare. Al momento

peraltro non è dato di conoscere l'inquinamento elettromagnetico che la sottostazione produrrà ma è noto la rumorosità del funzionamento di tali macchinari. In conclusione si esprime un parere negativo sulla collocazione della sottostazione elettrica in oggetto, riassumendo: - l'intervento assumerà un impatto ambientale non sostenibile da una zona a indirizzo agricolo-naturale che assume la valenza di cuscinetto verde tra la zona del centro storico di Les Condemines e la zona residenziale e turistica di Bret, nonché con la zona delle attività a prevalenza commerciale a sud, sotto la linea ferroviaria - l'intervento renderà di fatto antieconomico la lavorazione del rimanente terreno agricolo, in quanto la difficoltà di uso dei mezzi meccanici in spazi ristretti, porterà all'incuria ed all'incolto delle proprietà rimanenti; - la stazione dovrà inoltre essere servita di un'ampia strada nord-sud che inevitabilmente andrà ad occupare ulteriormente terreni a colture specializzate; - l'impatto negativo sulla qualità della vita delle adiacenti zone residenziali - turistiche con decadimento economico degli immobili, non è compatibile con le previsioni di organizzazione e sviluppo sociale, economico e territoriale del Comune; - la sottostazione va realizzata in zone già a servizio della tratta ferroviaria ed in prossimità della cabina primaria Pontepietra del distributore Deval, si tratta di ben 2.400 metri di interrimento della linea elettrica su strade comunali già sature nel sottosuolo di vari servizi (acquedotto, fognatura, canali irrigui, metano, linee elettriche, telecom, ecc.).

Rifacimento cavalca ferrovia: il cavalca ferrovia del Comune di Saint-Christophe, sulla strada La Grande Carrière, risulta allo stato attuale, privo di marciapiedi idonei. Considerando che l'uso pedonale del cavalcaferrovia è alquanto sostenuto, in particolare dalle persone anziane per gli acquisti quotidiani nei negozi a sud della tratta ferroviaria, si richiede di realizzare due passerelle al fine di raccordare il passaggio pedonale con i marciapiedi esistenti sia a valle che a monte dell'attraversamento.”;

- Comune di Hône:

Il suddetto Comune, mediante deliberazione del Consiglio comunale tenutosi in data 30 agosto 2010, (nota del 3 settembre 2010, inviata per conoscenza anche allo scrivente Servizio regionale), ha espresso nelle conclusioni quanto segue: “Il Consiglio Comunale: A) esprime parere contrario alla realizzazione della sottostazione elettrica nel Comune di Hône in quanto il suo territorio è già molto penalizzato dalle numerose infrastrutture che lo occupano; inoltre l'alimentazione prevista su di un elettrodotto di cui questa Amministrazione ha già chiesto variazione di tipologia e smantellamento del tracciato all'interno della zona abitata, creerebbe ulteriori problemi e vincoli per l'effettivo raggiungimento del proprio obiettivo; B) delibera altresì che in fase di progettazione del nuovo cavalcaferrovia questa Amministrazione esprima un parere vincolante al progetto medesimo considerato che l'opera è situata in una zona che assume una notevole valenza nel nuovo PRGC recentemente approvato; C) richiede che in sede di cantierizzazione dei lavori siano concordate e risolte tutte le problematiche che deriveranno alla viabilità e vivibilità del territorio del nostro paese; D) chiede di porre particolare attenzione e adottare tutte le precauzioni utili al fine di ridurre i possibili effetti derivanti dai campi elettromagnetici generati dalla nuova elettrificazione che attraversa la zona abitata lungo la ferrovia, sulla base degli studi effettuati.”.