

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS,
avendo esaminato il Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino – Lione, parte comune italo francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto Preliminare, come da Delibera CIPE n. 57/2011 e per effetto di quanto esposto in precedenza

ESPRIME IL SEGUENTE PARERE

1. Per quanto riguarda il PUT presentato, ancorché redatto ai sensi del D.M. n. 161/2012, dovrà essere ulteriormente integrato e aggiornato ai fini del perfezionamento conclusivo e anche rispetto agli esiti del cantiere del Cunicolo Esplorativo del La Maddalena.
2. Per quanto riguarda tutta la cantierizzazione dovrà essere rielaborata tenendo conto dell’aggiornamento al PUT ai sensi del D. M. 161/2012.
3. È verificata l’Ottemperanza del progetto Definitivo alle prescrizioni della delibera Delibera CIPE n. 57/2011 di approvazione del Progetto Preliminare come esplicitato nel testo del parere, fatta salva l’ulteriore verifica delle prescrizioni di cui alla tabella allegata e l’osservanza del quadro prescrittivo riportato nel seguito a scala di Progetto Esecutivo.
4. Per quanto riguarda il Progetto Definitivo, sussiste, a esclusione delle varianti, una sostanziale coerenza del Progetto Definitivo con il Progetto Preliminare oggetto della Delibera CIPE n. 57/2011.
5. Il progetto della NLTL risulta compatibile con gli obiettivi di sviluppo territoriale delineati dai principali Piani e programmi, a livello regionale e provinciale e comunale, dove viene indicato come obiettivo prioritario di infrastrutturazione territoriale regionale e concretizzazione del *Corridoio Europeo 5* in ambito italiano.
6. Sussiste la compatibilità ambientale relativamente al Progetto Definitivo della NLTF, a condizione che siano verificati positivamente e trovino conferma gli esiti del progetto del Cunicolo Esplorativo de La Maddalena, opera propedeutica alla realizzazione del tunnel di base.
7. Sussiste la compatibilità ambientale relativamente alle varianti introdotte ad eccezione:
 - a. del sito di Guida Sicura localizzato ad Avigliana in quanto, seppur siano limitati gli impatti rilevati, non appare sufficiente l’analisi delle alternative;
 - b. dello svincolo di Chiomonte nell’ipotesi di realizzarlo in via definitiva e di aprirlo al traffico ordinario, poiché permangono forti criticità rispetto alla necessità di realizzarlo, alla normativa vigente in materia di sicurezza e alla carenza dell’inserimento paesaggistico dell’opera.
8. Lo SIA redatto dal Proponente risulta condivisibile nella sua impostazione generale.
9. In merito alle integrazioni risultanti parzialmente e/o non esaustive nel corso dell’istruttoria, richieste con nota prot. CTVA-2014-0001290 del 11/04/2014, si sottolinea che il Proponente nel Progetto Esecutivo dovrà provvedere a fornire tutta la documentazione nel merito.
10. La Valutazione d’Incidenza ha avuto esito positivo, tuttavia, poiché il cantiere dell’Imbocco Est del Tunnel di Base sorgerà ad una distanza minima di 90 m dal SIC IT1110030 “*Oasi xerothermiche della Val di Susa – Orrido di Chianocco e Foresto*” mentre in fase di esercizio la distanza sarà di 50 m, in considerazione della vicinanza con il sito e della prevista installazione di pannelli fotovoltaici sulla copertura della galleria artificiale, il Proponente ha aggiornato lo Studio di Incidenza per il SIC redatto in fase di progettazione preliminare. Si rileva inoltre che il progetto non interferisce in maniera diretta con il SIC nel raggio di 3 km e che, per quanto non ci sia sottrazione diretta di habitat prioritari, tuttavia l’interferenza con alcuni habitat può incidere sulla scelta d’idonei siti di riproduzione da parte di specie inserite nell’Allegato II della Direttiva Habitat 92/43/CEE e nella Direttiva Uccelli 2009/147/CEE del SIC IT1110030 “*Oasi xerothermiche della Val di Susa-Orrido di Chianocco e Foresto*”, per questi motivi si ritiene necessario richiedere una serie ulteriore di misure compensative e mitigative con particolare riferimento ai periodi riproduttivi delle specie rilevate.
11. Dal punto di vista dell’impatto paesaggistico dell’opera, si rileva la permanenza di aspetti non del tutto risolti rispetto alle soluzioni proposte per le quali risulta necessario richiedere lo studio di migliori soluzioni dal punto di vista architettonico e dell’inserimento paesaggistico dei progetti quali: la stazione internazionale di Susa comprendente anche tutte le aree tecniche, lo svincolo di Chiomonte, il sito dell’Autoporto nel Comune di San Didero e dei manufatti di scavalco del fiume Dora.
12. Per quanto riguarda le compensazioni e le mitigazioni ambientali proposte nel progetto si ritiene che

