



**SOPPRESSIONE DEI P.L. AI KM 72+519, 73+059, 78+694 e 79+974  
MEDIANTE LA COSTRUZIONE DI UN SOTTOVIA AL KM 73+059, DI UN  
CAVALCAFERROVIA AL KM 78+085 E DI UN CAVALCAFERROVIA AL KM  
79+882 NEL COMUNE DI OULX – C.I.G.9353961CCC**

RELAZIONE ACCOMPAGNATORIA ALL'ISTANZA DELL'IMPRESA VOLTA AD OTTENERE, IN DEROGA ALLE PREVISIONI CONTRATTUALI, L'ESECUZIONE CONTEMPORANEA DEGLI INTERVENTI DI FASE 1 E FASE 2 CON CONSEGUENTE RIDUZIONE DEI TEMPI DI ESECUZIONE DAI COMPLESSIVI CONTRATTUALI 2244 giorni A 1530 giorni

APPALTATORE		SCALA
Il Direttore Tecnico <b>Ing. M. DUCA</b>		<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin: 0 auto; text-align: center; line-height: 30px;">-----</div>

2	3	7	2	-	-	-	Z	Z	R	G	G	E	N	0	0	0	0	0	1	A
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Rev.	Descrizione	Progettista	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	PRIMA EMISSIONE	SGN S. CARRARO	Dicembre 2025	SGN A. ZUIN	Dicembre 2025	SGN S.CARRARO	Dicembre 2025	M. SCHIAVO
n. Elab.:								

**ALLEGATO a richiesta, in deroga alle previsioni contrattuali come da Atto Modificativo N. 1, di esecuzione contemporanea dell'Intervento n.1 (FASE 1) e dell'Intervento n.3 (FASE 2), con riduzione dei Tempi contrattuali da complessivi 2244 giorni a 1530 giorni**

**- MIGLIORIE NELLA GESTIONE AMBIENTALE DEI CANTIERI**

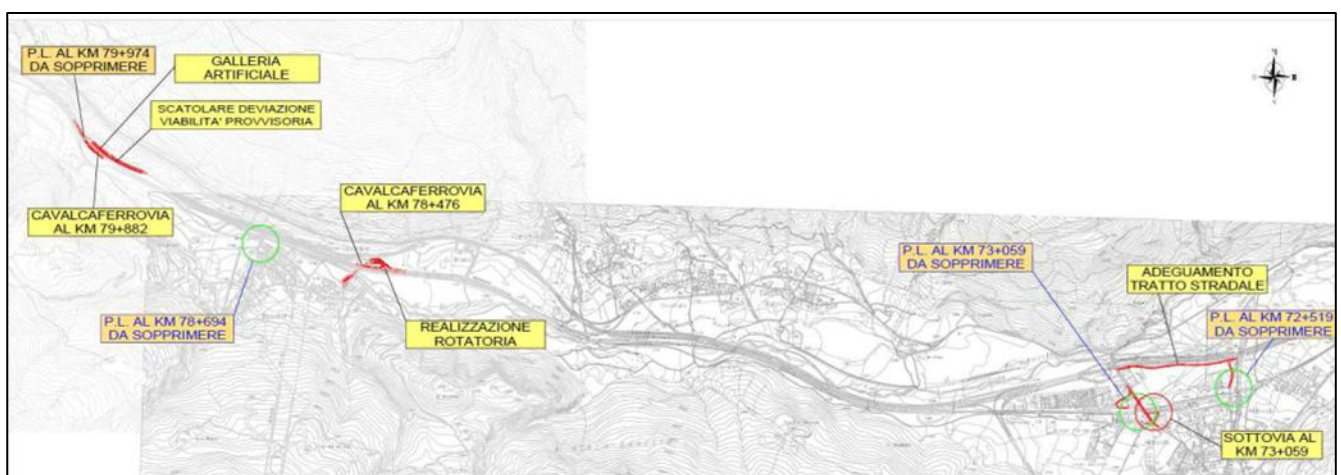
**PREMESSA**

Con il presente elaborato si intende analizzare le ricadute ambientali riguardo l'accorpamento nella fase esecutiva dell'intervento "1" e dell'Intervento "3" che oltre ad accorciare i tempi contrattuali permette anche di ottimizzare la gestione "ambientale" dei due cantieri, la cui esecuzione diverrebbe contemporanea in deroga alle previsioni contrattuali.

L'intervento n.1 (FASE 1) riguarda la soppressione dei P.L. ai km 72+519, 73+059, Comune di Oulx mediante la costruzione di n. 1 sottovia al km 73+059 e l'adeguamento di Via S. Lorenzo.

L'intervento n.3 riguarda invece la soppressione del P.L. al km 79+974, Comune di Oulx, frazione Royeres, mediante la costruzione di n. 1 cavalcaferrovia al km 79+882.

I due cantieri che saranno avviati contestualmente si trovano dislocati ad una distanza di circa 7km. La loro ubicazione è indicata alla planimetria seguente:



Corografia interventi

Sebbene l'ambito territoriale debba considerarsi lo stesso, la distanza fra i due cantieri è sufficiente a non causare un effetto "sommatoria" degli impatti generati da ciascuno dei due cantieri.

## **ANALISI AMBIENTALE SULLE PRINCIPALI MATRICI COINVOLTE**

### **- GESTIONE DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO E DELLE MATERIE**

I volumi di materiale derivante dallo scavo del sottovia e delle sue rampe d'accesso dell'Intervento n.1, pari a 21.000,00 m<sup>3</sup>, anziché essere gestito in regime di rifiuto presso discariche autorizzate al ritiro non avendo capienza per il reimpiego all'interno dello stesso cantiere, potranno invece essere gestite, in gran parte, come sottoprodotto ai sensi del DPR 120/2017 e collocate nell'ambito dell'Intervento n.3. In tale ultimo intervento è previsto infatti l'approvvigionamento di un volume di materiale inerte di ben 49.000,00 m<sup>3</sup> necessario alla formazione del rilevato di scavalco ferroviario che altrimenti dovrebbe essere approvvigionato da cave di prestito con conseguente depauperamento di una risorsa naturale non rinnovabile quale appunto quella dell'inerte di origine naturale.

È pertanto evidente che l'avverarsi di tale circostanza ha delle importanti ricadute positive, non solo date dalla possibilità di rimpiego di terreno derivante dagli scavi dell'intervento 1 che diversamente dovrebbe essere avviato a recupero e/o smaltimento in impianti autorizzati, ma anche dal fatto che in tal modo si riduce il volume di traffico veicolare sulla viabilità da e per i cantieri in questione.

### **- VALUTAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO**

L'impatto acustico proveniente da ogni singolo cantiere rimane invariato. In riferimento alle valutazioni espresse negli elaborati di progetto, a cui si rimanda per i dettagli, l'impatto acustico generato da ogni singolo cantiere è di entità tale che rispetto alla distanza di 7km fra i due cantieri, l'effetto cumulativo è inesistente. Non è quindi prevedibile in corso d'opera alcuna sovrapposizione degli effetti tali da determinare un aggravio dell'impatto sull'ambiente.

### **- VALUTAZIONE DELL'IMPATTO EMISSIONI IN ATMOSFERA E POLVERI**

Come per il punto precedente, anche riguardo le emissioni in atmosfera e la produzione di polveri determinate dalla realizzazione delle opere di progetto, per ciascuno dei due cantiere da avviare contestualmente non è previsto nessun aumento delle emissioni. Anche in questo caso data la distanza non è prevedibile che operativamente si realizzi un effetto cumulativo

delle emissioni nell'ambiente e quindi l'avvio contestuale delle opere previste non comporterà alcun peggioramento sull'ambiente rispetto a quanto previsto nella progettazione esecutiva.

#### - VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SUL TRAFFICO

La viabilità da e verso i due cantieri risulta ben distinta e non va a sovrapporsi in seguito alla contestualità degli interventi.

L'Intervento n.1 risulta servito dalla Strada Statale n.24 del Monginevro e dalla SS n.335 di Bardonecchia oltre che dalle Uscita/Ingresso a Oulx dell'Autostrada E70 del Frejus che va a servire altresì l'Intervento n.3 con l'Uscita/Ingresso a Bardonecchia che può essere servito anche con Uscita/Ingresso a Oulx senza interferire con l'Intervento n.1.

Si considera inoltre che il terreno da scavo gestito come sottoprodotto e che, come tale, può essere riutilizzato anche in altro cantiere in sostituzione dell'approvvigionamento di materiale di cava, viene trasferito con autocarri che percorrono una distanza breve, quindi in poco tempo, fra l'uno e l'altro cantiere. Il trasporto sfrutta la distinta viabilità descritta in precedenza e si sostituisce ai mezzi pesanti che diversamente dovrebbero essere impiegati per la fornitura di materiale, percorrendo poi distanze ben più lunghe. Ne risulta di conseguenza una riduzione dell'inquinamento prodotto dal trasporto del materiale e, quindi, un apprezzabile miglioramento sull'impatto ambientale generato dal traffico veicolare.

#### CONCLUSIONE

Per quanto descritto, l'avvio contestuale dei due cantieri non determina un aggravio per l'effetto cumulato sull'impatto ambientale in corso d'opera. Anzi per alcuni aspetti permette una generale riduzione degli impatti derivanti dalla attività di cantiere sulle matrici ambientali coinvolte.

In particolare per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo e delle materie di approvvigionamento esterno (quale ad esempio il materiale naturale di cava) si evidenzia un chiaro miglioramento delle condizioni ambientali.

Infatti l'accorpamento di due fasi realizzative di due cantieri, posti alla distanza di 7km l'uno dall'altro, consente il rimpiego delle terre da scavo in fase realizzativa da un cantiere, dove risulta in eccesso, all'altro dove invece c'è necessità di materiale inerte. Per cui il terreno di scavo potrà utilmente essere reimpiegato dal cantiere dell'intervento n.1 (sito di produzione delle terre e rocce di scavo) al cantiere dell'intervento n.3 per la formazione del rilevato previa verifica in corso d'opera dell'idoneità ambientale (vedi tabella 4.1 dell'allegato 4 del DPR 120/2017); delle caratteristiche geotecniche e di quelle prestazionali. Il trasporto del terreno di scavo qualificato come sottoprodotto dal cantiere dell'intervento n.1 a quello dell'intervento n.3 dovrà essere accompagnato dal modulo di cui all'allegato 7 del DPR 120/2017.

CARRARO  
SIMONE  
04.02.2026  
11:26:36  
GMT+01:00

