

Protocollo n.10177/lb8

Torino, 24.01.2018

Il n. di protocollo deve essere citato nella risposta

Regione Piemonte
Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo,
montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica
Settore Infrastrutture Strategiche
Arch. Riccardo Lorizzo
Infrastrutture.trasporti@cert.regione.piemonte.it

E p.c. Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie
Via Caraci 36
00157 Roma

OGGETTO: "Progetto di variante della cantierizzazione in ottemperanza alla prescrizione n.235 della Delibera CIPE 19/2015 della nuova linea ferroviaria Torino Lione - Sezione Internazionale - Parte Comune Italo - Francese - Sezione Transfrontaliera - Parte in territorio Italiano"
Comuni di Chiomonte, Giaglione, Salbertrand e Venaus
Proponente: Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas
Procedura ai sensi degli articoli 166 (e seguenti) del Dlgs 163/2006 e smi
Contributo in merito alle integrazioni in data 22/12/2017

In relazione alle integrazioni sul progetto in oggetto pervenute in data 22 dicembre 2017 è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell'Organo Tecnico, istituito con DGP 63-65326 del 14/4/99 e smi ai sensi dell'art. 7 della legge regionale 40/98 e smi: sulla base dell'istruttoria espletata quale contributo alla Conferenza dei Servizi Regionale e Ministeriale in oggetto, si allegano i seguenti contributi.

Impatto Atmosferico

In merito alla documentazione sulla simulazione della propagazione degli inquinanti si chiede di verificare alcuni passaggi relativi al calcolo delle emissioni connesse al traffico su gomma, in particolare. Nel documento Nota tecnica esplicativa del calcolo dei flussi nella tabella 7 sono riportati i transiti medi/gg sulle singole tratte (sola andata).

La stessa tabella viene utilizzata nel documento Relazione tecnica di accompagnamento alla modellizzazione delle emissioni in atmosfera a pag. 23 per descrivere i transiti medi al giorno per anno e per tratta. In questa relazione non si fa menzione del fatto che tali valori corrispondano al solo “viaggio di andata”. Si chiede di confermare che i “viaggi di ritorno” dei mezzi siano stati conteggiati nel calcolo delle emissioni.

Sempre in merito al calcolo delle emissioni non è chiaro come vengano ottenuti i valori riportati nelle tabelle 37 e 38 a pag 46. *Emissioni giornaliere (kg) di NO_x, PM10 e PM2.5 dovute al trasporto su gomma sulle varie tratte considerate – Anno 6 e Anno 7.* Moltiplicando i transiti medi di tab 3 (transiti/giorno) per la lunghezza della tratta (km/transito) per il fattore emissivo, riportato nella tabella 11 per le rispettive tratte in salita e in discesa, e considerando anche i ritorni dei mezzi non si riesce ad ottenere il valore di emissione giornaliera riportato nelle tabelle 37 e 38. Si chiede pertanto di descrivere il calcolo utilizzato per definire le emissioni giornaliere e annuali dovute al trasporto su gomma.

Le simulazioni modellistiche, qualora il risultato venisse confermato alla luce degli approfondimenti richiesti, mostrano un impatto contenuto sia in termini di concentrazione che di estensione del territorio interessato. Si ricorda che tali valutazioni sono strettamente dipendenti dall’uso della migliore tecnologia disponibile in termini di mezzi d’opera e di pratiche gestionali dei cantieri. Si chiede pertanto che tali intendimenti vengano trasformati in specifiche prescrizioni autorizzative, al fine di garantire che gli intendimenti progettuali vengano attuati nella fase realizzativi.

Relativamente all’incremento dei flussi di traffico nel documento Nota tecnica esplicativa del calcolo dei flussi a pag. 18 viene definito che: *“la capacità dell’A32 Torino – Bardonecchia è di 4.000 veicoli pesanti/giorno (dato di letteratura, desunto dall’Highway Capacity Manual, per una autostrada con caratteristiche analoghe a quelle della A32)”*. Si chiede di precisare se questa capacità sia relativa alla singola direzione oppure sia quella complessiva. Tale informazione è importante per definire il contributo apportato dai mezzi a servizio delle attività del cantiere alla capacità totale. Se si considera che nell’anno 6 nel tratto Susa-Maddalena sono previsti 1230 transiti al giorno (considerando i ritorni) si ottiene un contributo dell’30% alla capacità complessiva che si pensa non sia del tutto trascurabile. Occorre inoltre specificare come, a fronte di una capacità di 4.000 veicoli pesanti/giorno, siano stati misurati da Sitaf nel 2002 6940 veicoli pesanti/giorno.

Scarichi

Per quanto riguarda l'ampliamento e il proseguimento dell'area di cantiere nel Comune di Chiomonte l'impresa ha effettuato le verifiche finalizzate a valutare la compatibilità idraulica e di trattamento dell'impianto di depurazione attualmente esistente con le acque reflue, meteoriche e di venuta che verranno addotte al medesimo con il nuovo assetto di cantiere, confermando l'utilizzo dell'attuale micro tunnel per lo scarico in Dora Riparia dei reflui.

Non risultano previsti spazi aggiuntivi, non vincolati al lay out di cantiere, al fine di poter implementare, in caso di necessità, il sistema di trattamento delle acque reflue industriali (imprevisti di tipo geologico, necessità di affinamenti dell'impianto di trattamento, gestione di aumenti significativi della portata, etc.), tale necessità era stata evidenziata nel precedente parere e verrà comunque prevista in fase di rilascio dell'autorizzazione allo scarico che l'impresa dovrà richiedere prima dell'attivazione dello scarico stesso.

Per quanto riguarda la realizzazione della nuova area di cantiere nel Comune di Salbertrand si rileva che sono state effettuate valutazioni in merito alla provenienza e portata dei reflui e delle acque meteoriche che l'impresa dichiara di voler raccogliere e trattare prima di scaricare in acque superficiali (Torrente Dora Riparia), **non risultano** indicazioni circa il sistema di depurazione in progetto e pertanto non è possibile effettuare una valutazione in merito all'idoneità del medesimo al fine del rispetto dei limiti previsti dall'attuale normativa di settore.

In ultimo, ad ogni buon fine, si ritiene utile rammentare che tutti gli scarichi di acque reflue provenienti dalle attività di cantiere, eventuali scarichi di acque reflue provenienti dai fabbricati a servizio della linea ferrovia ad opere concluse dovranno essere preventivamente autorizzati ai sensi della vigente normativa; per quest'ultimi dovrebbe essere effettuata una valutazione di compatibilità nella presente fase di progetto.

Per quanto riguarda le acque meteoriche di entrambi i cantieri, si ritiene utile precisare che, qualora nel corso della realizzazione dei lavori in argomento si attivassero attività indicate all'art. 7 del D.P.G.R. 1/R/2006, dovrà essere redatto il piano di prevenzione e gestione delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne che sarà oggetto di specifica approvazione da parte dell'Ente competente.

Viabilità

Dall'analisi dei documenti progettuali (progetto ed integrazioni), si evince che, per quanto riguarda i soli aspetti relativi alle opere in Variante, l'unica strada provinciale interessata è la SP 210 di Venaus.

Il progetto di variante, nell'ottica di ottimizzazione del tracciato del cavidotto 132 kV

Venaus-Susa, prevede una sostanziale riduzione del tratto di cavidotto AT da posizionarsi sotto il sedime stradale; la SP 210 risulta, quindi, ora, interessata per circa 1100 m, tra le progr. 2+100 e 3+200 circa, in comune di Venaus.

Si ricorda che per tale opera, come per le altre non oggetto di Variante ma del progetto definitivo approvato, interferenti con la viabilità di competenza, occorrerà trasmettere a questo Ente, in sede di richiesta di concessione ex. art 25, 26, 27 del D.Lgs.285/1992 tutta la documentazione esecutiva dell'opera, con particolare riferimento a:

- planimetrie e sezioni di dettaglio delle opere interferenti con la sede stradale, tenendo conto che dovrà essere salvaguardato, in fase di cantiere, il transito veicolare sulla provinciale e consentiti tutti gli accessi;
- verifica puntuale delle interferenze con i sottoservizi preesistenti;
- tavole di cantierizzazione;
- dettagli dei ripristini dell'intera sede stradale.

Il provvedimento finale di competenza ai sensi del Codice della Strada verrà quindi rilasciato a seguito di presentazione di specifica istanza.

Si prende infine atto che l'intero progetto di cantierizzazione non prevede il transito di mezzi di cantiere su viabilità di competenza della Città metropolitana; nel caso dovessero rendersi necessari varianti di percorso potranno essere richieste opere di manutenzione straordinaria del piano viabile.

Rifiuti/Bonifiche

Nella documentazione integrativa presentata, TELT, per quanto riguarda la gestione del materiale di scavo in regime di sottoprodotto (art. 184 – bis del D.lgs 152/2006), intende confermare il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo redatto ai sensi del DM 161/2012, non avvalendosi dell'opzione prevista dall'art. 27, comma 2, del DPR 120/2017.

Per quanto attiene alle terre e rocce da scavo contenenti amianto allo stato naturale, che il progetto pubblicato il 10/7/2017 prevedeva di gestire nell'ambito della normativa rifiuti con la realizzazione di un Deposito Sotterraneo, TELT, ai sensi dell'articolo 27, comma 3, DPR 120/2017, comunica che intende ricondurre tale gestione a quanto previsto dall'art. 185 del D.lgs 152/2006, come integrato dall'art. 24 del DPR 120/2017.

Per quanto riguarda l'adesione al nuovo regime normativo previsto dal DPR 120/2017 unicamente per quanto riguarda i materiali da scavo contenenti amianto, **non si ravvisano elementi ostativi**, in quanto trattasi di una esclusione "ab origine" dalla normativa in materia di rifiuti, diversa dal regime dei "sottoprodotti" a cui fa invece riferimento il Piano di Utilizzo.

La documentazione progettuale relativa alla gestione del materiale da scavo presentata da TELT è stata pertanto integrata con la elaborazione di un "Piano preliminare di utilizzo

in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti”, ai sensi dell’Art. 24 del DPR 120/2017, così come evidenziato nel parere formulato dalla Città Metropolitana di Torino con nota prot. n. 0104962/2017 del 7 settembre 2017.

Tale scelta consentirebbe la possibilità di escludere la necessità di acquisire l’autorizzazione per la realizzazione e gestione del deposito sotterraneo di rifiuti ai sensi della normativa in materia di discariche (D.lgs 36/2003 e DM 27/09/2010) , mantenendo comunque analoghi requisiti di sicurezza e di tutela ambientale.

Si osserva che il Piano Preliminare presentato, pur contemplando in generale i contenuti indicati all’art. 24 comma 3 del DPR 120/2017, mantenga l’impostazione formale del “deposito sotterraneo di rifiuti” previsto nella documentazione originaria, in luogo del “riutilizzo nel sito di produzione” del materiale da scavo, previsto all’art. 185 del D.lgs 152/2006 ed al quale l’art. 24 farebbe riferimento.

In particolare, l’attività di riutilizzo all’interno delle gallerie del materiale da scavo si configurerebbe più ragionevolmente in una operazione di recupero e consolidamento delle gallerie medesime, piuttosto che l’attività di “deposito” indicata nella documentazione progettuale integrativa presentata.

Sempre sulla base di quanto indicato all’art. 24 comma 2 del DPR 120/2017, il progetto di utilizzo in sito del materiale da scavo contenente amianto potrà essere adottato sotto il controllo di ARPA e ASL.

Mitigazioni e compensazioni

Non si ritiene che la variante presentata e le successive integrazioni possano essere ritenute complete in merito agli aspetti sugli effetti ambientali derivanti dall’occupazione di suolo e dall’interferenza con gli ecosistemi nel lungo periodo (almeno 10 anni) delle nuove superfici interessate dai cantieri di Salbertrand e Chiomonte. Le superfici interessate dai lavori sono infatti incrementate e gli impatti sono estesi all’area perfluviale della Dora riparia nella piana di Salbertrand introducendo ricadute negative sull’ambiente e sul territorio interferiti.

Il ripristino dei luoghi (ancora da definire compiutamente anche a seguito delle osservazioni presentate dai Comuni), le mitigazioni proposte - tra cui le misure di "restoration ecology" - non costituiscono opere di compensazione ambientale ed ecologica. Le uniche compensazioni proposte sono di tipo forestale, dovute ai sensi della lr. 4/2009 e smi per l’eliminazione delle aree boscate e quelle concertate con ARPA ed Ente Parco Alpi Cozie - espianto e trapianto Carex Alba, eradicazione specie invasive; tali opere non si ritengono adeguate e sufficienti al fine di bilanciare gli impatti provocati dagli interventi sulle varie matrici ambientali. Si ritiene inoltre vaga l’affermazione, contenuta nella risposta alle osservazioni presentate da vari soggetti quali la Regione o il MATTM su

questo specifico tema, che ulteriori misure di compensazione verranno concordate nell'ambito di un non meglio specificato "Osservatorio ambientale". Se per OA si intende l'Osservatorio della NLF, si teme l'eventualità che Comuni ed Enti coinvolti richiedano compensazioni di tipo economico/finanziario, utilizzate non a fini di miglioramento ambientale ecologico, ma anzi a loro volta ulteriormente impattanti. Se invece per Osservatorio Ambientale si intende uno specifico Osservatorio che coinvolge ARPA, Regione Piemonte ed Ente Parco (con cui sono stati redatti ad es il Piano di Monitoraggio Ambientale), si richiede che venga invitata ai tavoli tecnici anche la Città Metropolitana di Torino per apportare le sue conoscenze sotto il profilo ambientale ed ecologico.

Restando a disposizione per eventuali chiarimenti, con l'occasione si porgono cordiali saluti.

il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola MOLINA
- *sottoscritto con firma digitale* -