



**NOUVELLE LIGNE LYON TURIN - NUOVA LINEA TORINO LIONE  
PARTIE COMMUNE FRANCO-ITALIENNE - PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE  
CUP C11J05000030001 - LOTTO COSTRUTTIVO 1**

**Chantier Opérationnel 010 / Cantiere Operativo 010  
CIG ZDB1F80CC0**

**PARTIE CONCEPTION MOE RACCORD FERROVIAIRE DE LA ZONE TECHNIQUE DE  
TORRAZZA - PROGETTO ESECUTIVO DELL'AREA TECNICA DI TORRAZZA**

**GENERAL - GENERALI  
RAPPORT TECHNIQUE GÉNÉRAL  
RELAZIONE TECNICA GENERALE**

Indice	Date / Data	Modifications / Modifiche	Etabli par / Concepito da	Vérifié par / Controllato da	Autorisé par / Autorizzato da
0	11/07/2019	Prima emissione a seguito commenti Telt Première diffusion après commentaires Telt	I. Tamagna (AI)	A. Marra (AI)	A. Marra (AI)
A	11/09/2019	Revisione a seguito commenti Telt Révision après commentaires Telt	I. Tamagna (AI)	A. Marra (AI)	A. Marra (AI)
B	17/01/2020	Revisione a seguito parere MIBACT 38271 del 19/12/2019 Révision après avis MIBACT 38271 du 19/12/2019	I. Tamagna (AI)	A. Marra (AI)	A. Marra (AI)



4	1	0	0	C	1	8	1	9	0	S	T	1	1	0	0
L. Cost. L. Const.	Cantiere Operativo Chantier Opérationnel				Contratto Contrat			Opera Ouvrage		Tratto Tronçon		Parte Partie			

E	R	E	G	N	0	1	0	2	B
Fase Phase	Tipo documento Type de document		Oggetto Objet		Numero documento Numéro de document			Indice Index	

IL PROGETTISTA MANDATARIO/LE DESIGNER

**AI ENGINEERING S.r.l.**  
Via Lamarmora, 80 | 10128 Torino  
Tel.: +39 011 58 14 511 | Fax: +39 011 56 83 482  
E-mail: posta@aigroup.it  
Website: www.aigroup.it

IL PROGETTISTA MANDANTE/LE DESIGNER

**GEODATA ENGINEERING S.p.A.**  
Corso Bolzano, 14 | 10121 Torino  
Tel.: +39 011 58 10 611 | Fax: +39 011 59 74 40  
E-mail: geodata@geodata.it  
Website: www.geodata.it

-

**SCALA / ÉCHELLE**

**A P**

Stato / Statut

IL PROGETTISTA MANDANTE/LE DESIGNER

L'APPALTATORE/L'ENTREPRENEUR

IL DIRETTORE DEI LAVORI/LE MAÎTRE D'ŒUVRE

**TELT sas - Savoie Technolac - Bâtiment "Homère" -  
13 allée du Lac de Constance - 73370 LE BOURGET DU LAC (France)  
Tél.: +33 (0)4.79.68.56.50 - Fax: +33 (0)4.79.68.56.75  
RCS Chambéry 439 556 952 - TVA FR 03439556952  
Propriété TELT Tous droits réservés  
Proprietà TELT Tutti i diritti riservati**

Ce projet est cofinancé par l'Union européenne (DG-TREN)



Questo progetto è cofinanziato dall'Unione europea (TEN-T)

SOMMAIRE / INDICE

1	INTRODUZIONE.....	3
2	LE PRESCRIZIONI DELLE DELIBERA CIPE 19/2015 NELL'AMBITO DELL'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO .....	3
2.1	Il Progetto Definitivo approvato con Delibera CIPE 19/2015.....	5
2.2	Stato attuale delle trasformazioni territoriali del sito di Torrazza Piemonte .....	9
3	INQUADRAMENTO GEOLOGICO E GEOMORFOLOGICO .....	10
4	INQUADRAMENTO IDROGEOLOGICO .....	12
5	CARATTERIZZAZIONE SISMICA DELL'AREA.....	13
6	INDAGINI GEOGNOSTICHE.....	15
6.1	Indagini pregresse .....	15
6.1.1	Sondaggi e prove in-situ .....	15
6.1.2	Indagini geofisiche.....	17
6.2	Indagini progetto esecutivo .....	18
6.2.1	Indagini addizionali al progetto esecutivo .....	20
6.2.2	Sondaggi geognostici .....	20
6.2.3	Monitoraggio falda.....	21
7	CARATTERIZZAZIONE GEOTECNICA .....	22
7.1	Parametri geotecnici.....	22
7.2	Caratterizzazione idrogeologica.....	23
8	RACCORDO FERROVIARIO .....	25
8.1	Innesto sulla linea FS.....	25
8.3	Caratteristiche geometriche dei binari e fasci di binari .....	26
9	NUOVO CAVALCAFERROVIA .....	26
10	IMPIANTO NASTRO TRASPORTATORE.....	27
11	SITO DI RIMODELLAMENTO MORFOLOGICO.....	28
12	QUADRO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE DEL PROGETTO E CONFRONTO DEGLI IMPATTI RISPETTO ALLA SOLUZIONE DI PE .....	30
13	TEMPI DI REALIZZAZIONE.....	35

## RESUME / RIASSUNTO

Ce document décrit les critères utilisés pour les choix de conception des cadres, pour les détails de construction et pour la réalisation et la vérification des niveaux de sécurité et de qualité.

Il presente documento descrive i criteri utilizzati per le scelte progettuali esecutive, per i particolari costruttivi e per il conseguimento e la verifica dei livelli di sicurezza e qualitativi.

## 1 Introduzione

L'obiettivo della presente relazione è la descrizione del tracciato del raccordo ferroviario e del sito di deposito di Torrazza Piemonte.

L'area Tecnica di Torrazza Piemonte si inserisce nel più ampio quadro del Piano di Utilizzo dei materiali di scavo (rif. PRV\_C3B\_0084\_00-04-03\_10-01 rev. H del 15/12/2017) derivanti dai lavori di realizzazione della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione (NLTL). In quest'ottica l'area di Torrazza Piemonte costituisce un sito di destinazione presso il quale sarà destinato il materiale di scavo che non trova utilizzo diretto nelle opere in progetto. Il suddetto PUT fa parte del Progetto di Variante di Cantierizzazione (PRV) approvato con Delibera CIPE 30-39 del 2018.

Come meglio specificato nel capitolo seguente, la configurazione del presente Progetto Esecutivo discende dall'ottemperanza alle prescrizioni 12,14 e 96 della Delibera CIPE 19/2015, la cui interpretazione è stata accolta favorevolmente dalla Commissione VIA nell'ambito della procedura ex art. 9 DM 150/07 parere n. 3201 del 22 novembre 2019.

Il sito di deposito di Torrazza, già individuato nel Progetto Definitivo del 2013 autorizzato con Delibera CIPE 19/2015, è stato oggetto di 3 prescrizioni specifiche (n. 12, n.14 e n. 96) nell'ambito della succitata Delibera.

Nelle previsioni di Progetto Definitivo il materiale in esubero da conferire presso il sito, arriva via treno sulla linea storica Torino – Milano mediante realizzazione di un raccordo ferroviario tra la linea esistente e l'area del deposito.

**Per ottemperare alle prescrizioni 12, 14 e 96 delle Delibera CIPE 19/2015, il Proponente ha presentato delle soluzioni tecniche ed ambientali che sono state condivise dalla CT VIA (con parere n. 3201 del 22 novembre 2019 ai sensi dell'art. 9 DM 150/07).** In particolare il Progetto Esecutivo dell'area Tecnica di Torrazza è caratterizzato da:

- lo spostamento del sito di deposito, sempre nel medesimo ambito, verso est;
- il mantenimento del fascio binari di presa in consegna in affiancamento della linea ferroviaria Torino – Milano;
- la realizzazione, all'interno del fascio binari di presa in consegna, di un sistema di trasferimento delle terre e rocce da scavo dai convogli a nastri trasportatori;

il trasferimento delle terre e rocce da scavo al sito di deposito mediante nastro trasportatore in sostituzione del raccordo ferroviario previsto nel Progetto Definitivo.

## 2 Le prescrizioni delle Delibera CIPE 19/2015 nell'ambito dell'approvazione del Progetto Definitivo

Come anticipato, il Progetto Definitivo della Nuova Linea Ferroviaria Torino Lione approvato con Delibera CIPE 19/2015, prevede la realizzazione di un sito di deposito per il conferimento delle Terre e Rocce da scavo, estratte dal Tunnel di Base, ubicato in Comune di Torrazza Piemonte all'interno dell'area di cava gestita dalla società Co.Ge.Fa e di proprietà della società FI.FA. (già società Goretta). L'ubicazione del suddetto sito di deposito in progetto definitivo, era prevista sul settore sud ovest dell'area (retino viola nell'immagine seguente) in affiancamento alla SP90. Dal punto di vista altimetrico l'abbancamento avrebbe raggiunto, a partire dalle quote di fondo scavo dell'area estrattiva, la quota della viabilità per un'altezza di circa 10 m. Nell'immagine che segue si riporta un confronto tra quanto previsto nel Progetto Definitivo (a sinistra) e quanto elaborato nella soluzione di Progetto Esecutivo (a destra) per ottemperare alle prescrizioni della Delibera CIPE 19/2015.



**Figura 1: Diversa ubicazione del sito di deposito in cava tale da salvaguardare le attività economiche di logistica già avviate e in corso di sviluppo. A sinistra soluzione del Progetto Definitivo (in viola area Amazon, in giallo impronta aree occupate nel progetto definitivo per deposito e scarico treni). A destra soluzione di PE (in viola area Amazon, in rosa impronta aree occupate dalla soluzione di PE per il deposito)**

Il Progetto Definitivo autorizzato prevedeva inoltre che il conferimento del materiale di scavo al sito di deponia avvenisse interamente via treno, dal punto di carico sino al deposito definitivo.

A tal proposito il sistema di logistica attraverso ferrovia prevedeva:

- un fascio binari di interconnessione con la linea ferroviaria Torino-Lione, con funzione di fascio di manovra dei convogli ferroviari in entrata e uscita dall'area del sito di deposito,
- un tronchino ferroviario di collegamento fra il suddetto fascio e l'area di deponia.

Il tronchino ferroviario si caratterizzava per la presenza di una galleria artificiale, nel tratto terminale, necessaria per il sottoattraversamento della SP90.

L'ambito di Torrazza Piemonte, in cui è previsto il sito di deposito delle terre e rocce da scavo e il connesso sistema di logistica per il loro conferimento, è stato oggetto delle prescrizioni 12, 14 e 96 della Delibera CIPE 19/2015, come da seguente testo in corsivo:

- *Prescrizione 12: Di provvedere a fornire per i siti di deposito di Caprie e Torrazza documenti attestanti la reale disponibilità giuridica dei siti ad accettare le volumetrie previste dal progetto e l'assenza di elementi ostativi sui siti individuati per il conferimento dello smarino, nonché eventuali accordi e autorizzazioni previsti dalla norma vigente.*
- *Prescrizione 14: Per il sito di Torrazza, risolvere la compatibilità tra l'attuale destinazione di PRGC del Comune di Torrazza e l'utilizzo per lo stoccaggio definitivo delle terre da scavo; inoltre, poiché per questo sito era stato richiesto di evitare l'utilizzo delle aree caratterizzate da ambienti steppici, saliceti e canneti per la significativa presenza di anfibi e ornitofauna censita, redigere un approfondimento progettuale che risolva tali criticità.*
- *Prescrizione 96: Dovrà essere inoltre:*
  - *chiarito se l'intervento progettato da LTF interferisca con aree già recuperate ambientalmente;*
  - *fornita l'esatta planimetria delle aree interessate dalla deponia dello smarino;*

- o *indicate le tempistiche previste per il conferimento e realizzazione del progetto e quali potrebbero essere le eventuali sovrapposizioni con l'attività ancora esistente della ditta CO.GE.FA. (impianti e eventuale prosecuzione attività di cava).*
- o Pianificazione urbanistica:
  - *La prima fase di utilizzo dell'area come deposito materiale di scavo e la successiva fase di realizzazione delle opere edilizie per la creazione di un polo logistico produttivo di scala regionale-provinciale possono essere compatibili a condizione che:*

L'ottemperanza a suddette prescrizioni determina evidentemente la necessità di adeguare il progetto del sito di deposito, così come sviluppato in fase di progettazione definitiva, in relazione alle previsioni urbanistiche e funzionali dell'area.

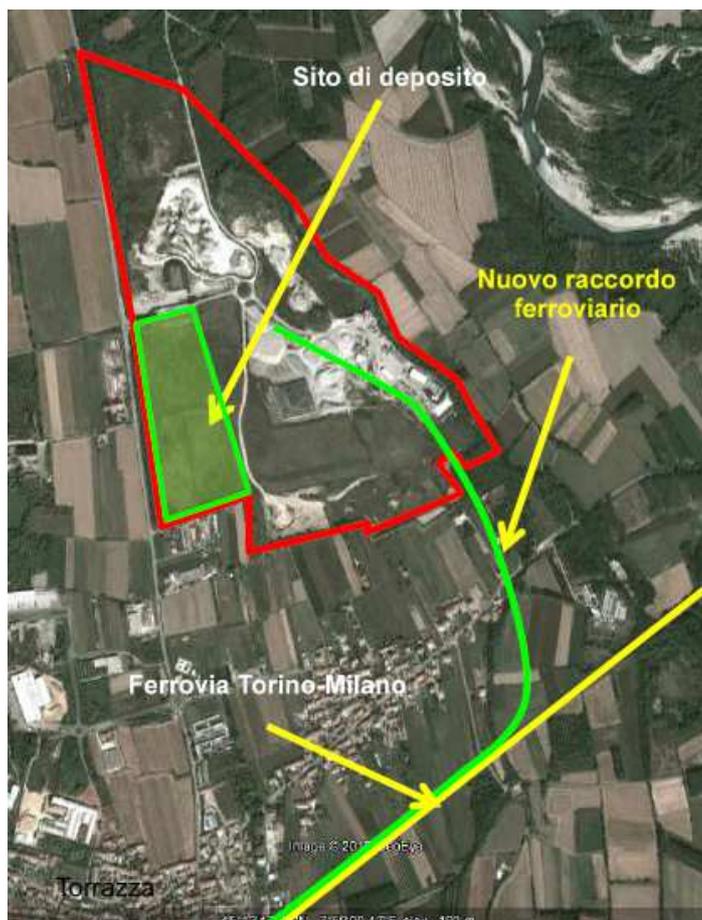
È opportuno sottolineare come dal 2015 (anno della Delibera CIPE) ad oggi, il sito abbia concretizzato la sua vocazione logistica di cui alle previsioni del PRGC, con la realizzazione del centro logistico di Amazon attualmente in esercizio e ubicato nella porzione settentrionale dell'area.

## **2.1 Il Progetto Definitivo approvato con Delibera CIPE 19/2015**

Il Progetto Definitivo approvato con Delibera CIPE n.19/2015 prevede il trasporto del materiale di risulta degli scavi dall'area di carico, ubicata nella Piana di Susa, al sito di deposito di Torrazza via treno. Tale trasporto avviene con trazione elettrica fino alla stazione di Torrazza Piemonte sulla linea storica Torino-Milano, per poi effettuare presso tale stazione un cambio di locomotore, passando alla trazione diesel con cui i treni percorrono un raccordo ferroviario appositamente realizzato lo scopo fino ad entrare nell'area di deposito definitivo, dov'è prevista la costruzione di un fascio binari per lo scarico dei treni.

Complessivamente il Progetto Definitivo approvato prevede l'arrivo di un numero massimo di 3 treni/giorno (e contemporanea partenza di num. 3 treni vuoti). Ciascun convoglio è composto da 19 carri portacontainer con massa utile complessiva pari a 897 t.

Il successivo Progetto definitivo di Variante, approvato dal CIPE con delibera n. 30-39/2018, modifica unicamente la posizione dell'area di carico, ubicata ora a Salbertrand anziché a Susa, mentre non ha comportato alcuna variazione per quanto riguarda le modalità di conferimento del materiale sino al deposito di Torrazza. Nella successiva Figura viene inquadrato il nuovo raccordo ferroviario a partire dalla zona di affiancamento lungo la linea storica Torino-Milano sino al punto di arrivo e scarico all'interno dell'area della ex-cava (sito di deposito definitivo smarino).



**Figura 2: Schema del sistema di logistica approvato nel Progetto Definitivo (Delibera CIPE 19/2015)**

Complessivamente, nel Progetto Definitivo approvato sono stati previsti i seguenti interventi:

- la realizzazione di tre binari parallelamente alla linea Torino-Milano, sul lato ovest, circa 935 m oltre il fabbricato viaggiatori della stazione di Torrazza. Questi binari costituiscono il fascio presa e consegna (due a disposizione dei treni ed il terzo per la circolazione del locomotore). Il fascio è collegato alla linea con un deviatoio sul binario dispari prima del quale vi è una comunicazione tra i due binari di corsa.
- la costruzione di un raccordo a singolo binario non elettrificato tra il fascio e l'area del deposito. Questo raccordo presenta alcune opere d'arte e precisamente:
  - un cavalcaferrovia lungo la strada provinciale per sovrappassare il nuovo fascio presa e consegna;
  - un tombino a due luci sulla Roggia dei Molini;
  - un sifone idraulico;
  - una galleria artificiale della lunghezza di 260 m per sottopassare la strada provinciale e per salvaguardare un'area edificata;
  - un fascio per lo scarico dei convogli entro l'area di deposito costituito da due binari con lunghezza utile di 300 metri.

Di seguito si riportano fotoinserti significativi del Progetto Definitivo.

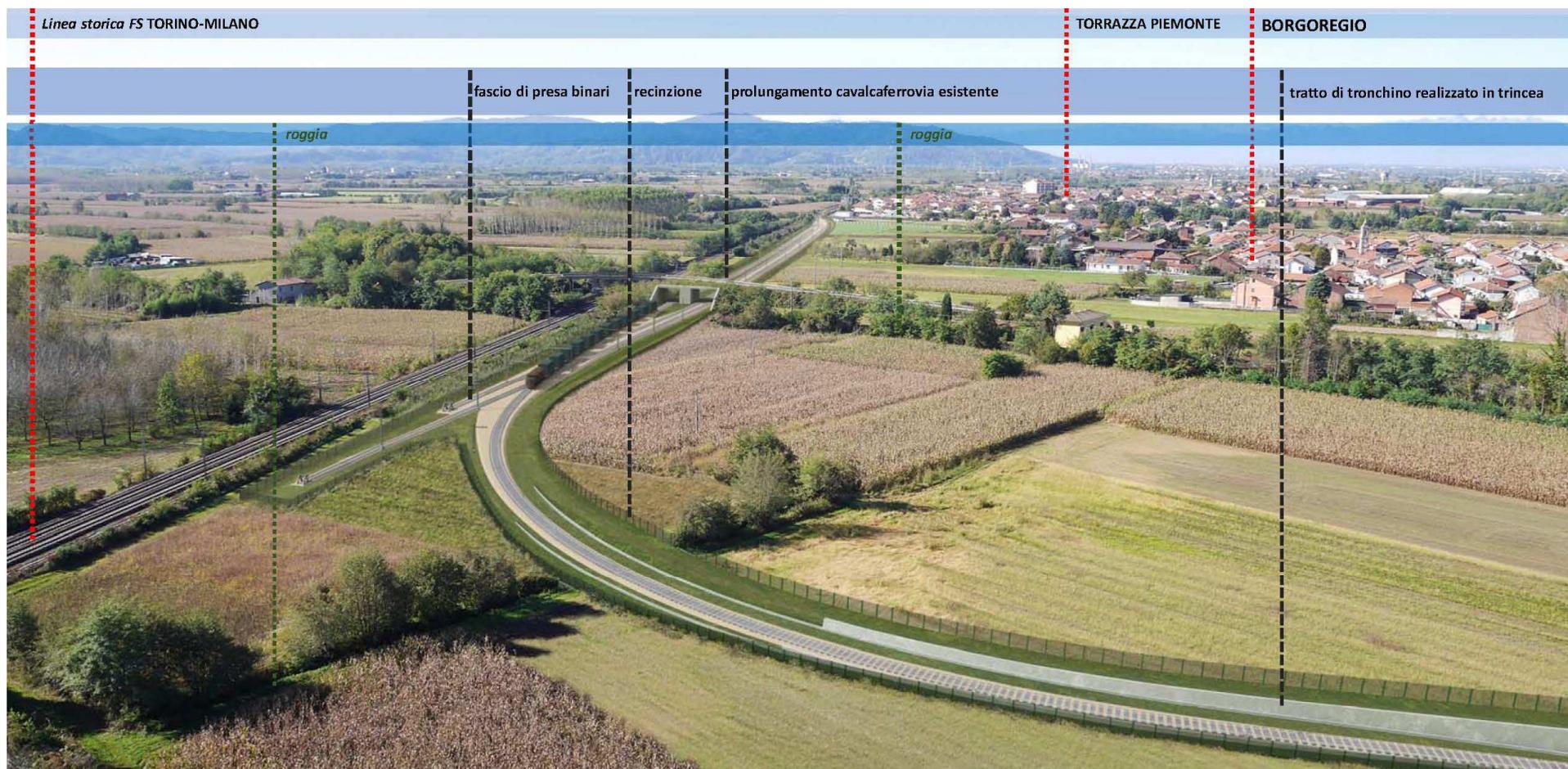


Figura 3: Fotoinserimento con illustrazione degli elementi significativi del Progetto Definitivo

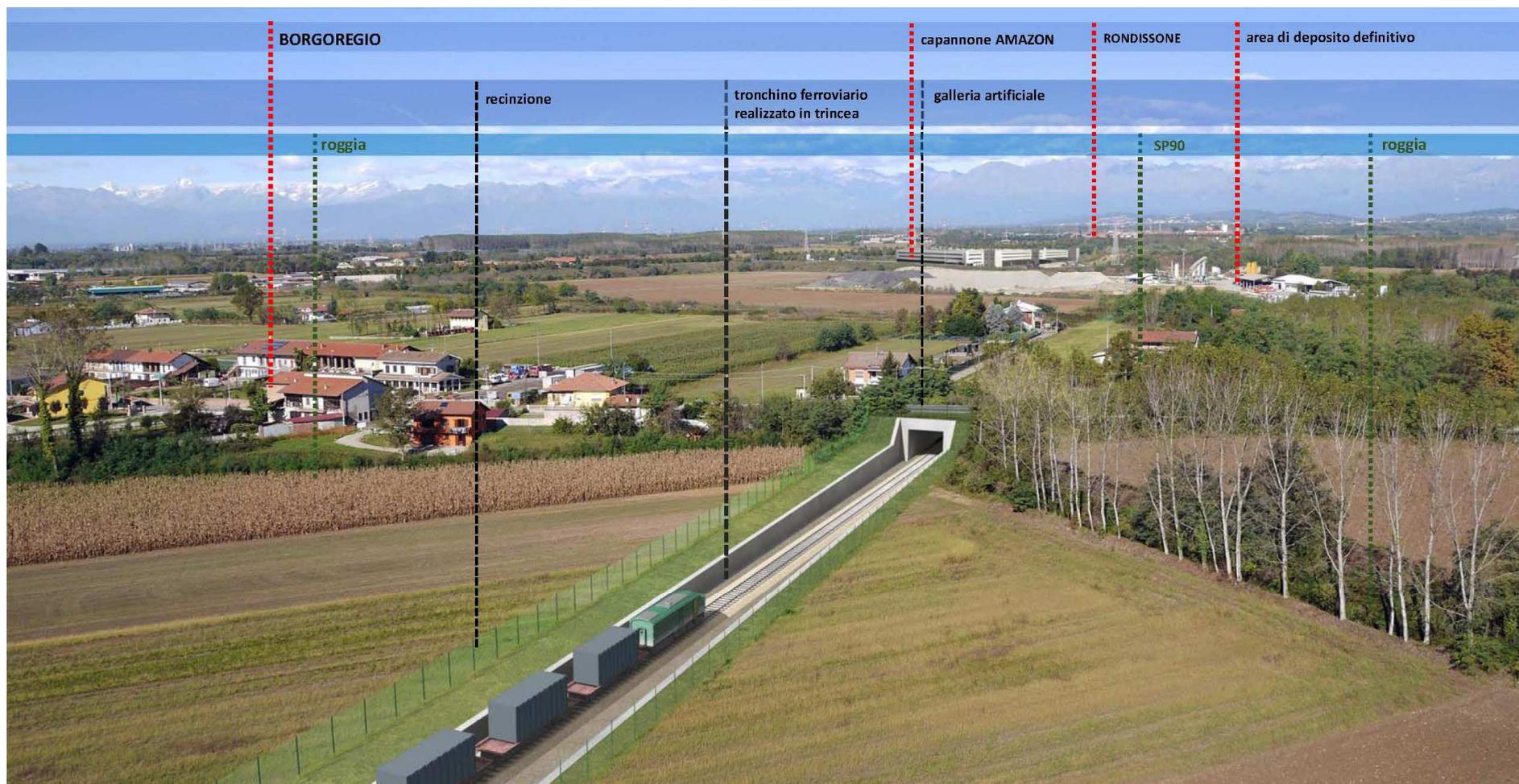


Figura 4: Fotoinserimento con illustrazione degli elementi significativi del Progetto Definitivo

## 2.2 Stato attuale delle trasformazioni territoriali del sito di Torrazza Piemonte

Il PRGC del Comune di Torrazza Piemonte prevede il PIS (Piano Integrato di Sviluppo) come strumento attuativo, il quale comprende un primo lotto, già realizzato (Polo Amazon – seguenti) ed un secondo lotto, rispetto al quale la proprietà ha avanzato all'Amministrazione Comunale un'istanza di parere preventivo che prevede la proposta di spostamento del sito di deposito e rimodellamento morfologico, per consentire uno sviluppo urbanistico più omogeneo.

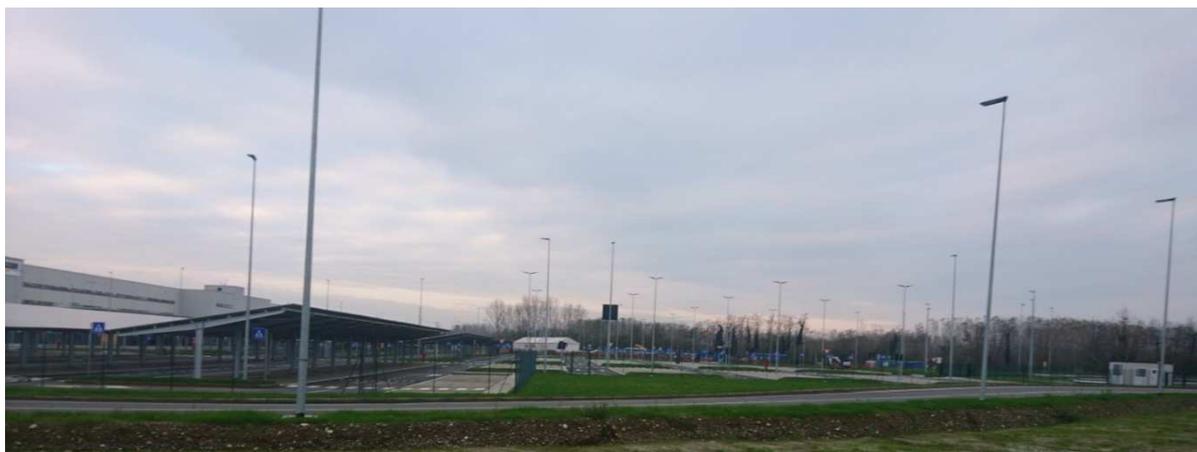
Il Sindaco ha riscontrato positivamente la sovra citata proposta della proprietà, ritenendola coerente con le previsioni di PRGC e ha richiesto a TELT di esprimere il proprio parere di competenza, manifestando altresì la volontà che il raccordo ferroviario provvisorio previsto nel progetto TELT approvato dal CIPE, e già presente nelle previsioni del PIS, non venga realizzato.

Ne consegue che l'attuale scenario di sviluppo industriale dell'area in oggetto ha fatto venir meno l'interesse da parte dell'Amministrazione Comunale per la realizzazione di un raccordo ferroviario a servizio dell'area stessa. Ciò è ulteriormente ribadito nella nota n. 7689 del 19/12/2018 con la quale il Sindaco di Torrazza Piemonte si è dichiarato favorevole alla sostituzione del raccordo ferroviario temporaneo con nastri trasportatori e con la nuova localizzazione del sito di deposito.

In sintesi, essendosi indeboliti i presupposti che erano alla base della soluzione sviluppata nel Progetto Definitivo approvato dal CIPE, TELT ha preso atto delle proposte ricevute redigendo la nuova soluzione progettuale, le cui linee di impostazione sono state **condivise dalla CTVIA con parere n. 3201 del 22 novembre 2019 ai sensi dell'art. 9 DM 150/07.**



**Figura 5: In viola il sito di deposito nella soluzione di progetto definitivo e a nord il polo Amazon**



**Figura 6: Polo Amazon nel settore nord del sito di Torrazza Piemonte**

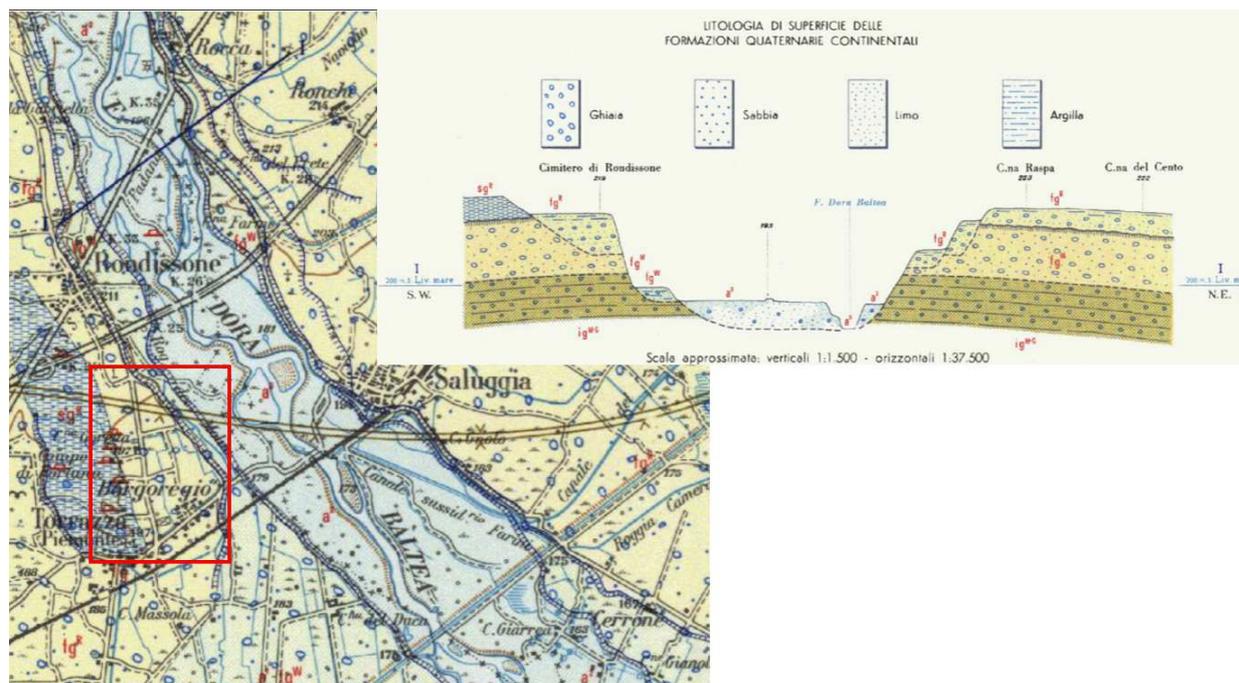


**Figura 7: Polo Amazon nel settore nord del sito di Torrazza Piemonte**

Per quanto possa occorrere si evidenzia che l'insediamento Amazon sfrutta per le sue necessità di trasporto e gestione la viabilità autostradale Torino Milano accessibile tramite il casello di Rondissone distante poche centinaia di metri.

### 3 Inquadramento geologico e geomorfologico

Dal punto di vista geologico la pianura nella quale si inserisce il sito in oggetto si colloca su un lembo della superficie sommitale del conoide fluvioglaciale che si diparte dall'Anfiteatro Morenico di Ivrea, e che si spinge verso sud sino al corso del Po. I terreni dell'area di progetto sono rappresentati da ghiaie e ciottoli con intercalazioni sabbiose-limose. Questi sistemi deposizionali sono stati successivamente incisi dall'azione erosiva del reticolo fluviale recente, che ha determinato la formazione di superfici terrazzate e di depositi alluvionali ghiaioso sabbiosi, che poggiano in discordanza sui terreni più antichi. I depositi fluvio-glaciali presentano talora, settori caratterizzati dalla presenza di potenti depositi limoso-argillosi di origine lacustre (vedasi figura successiva).

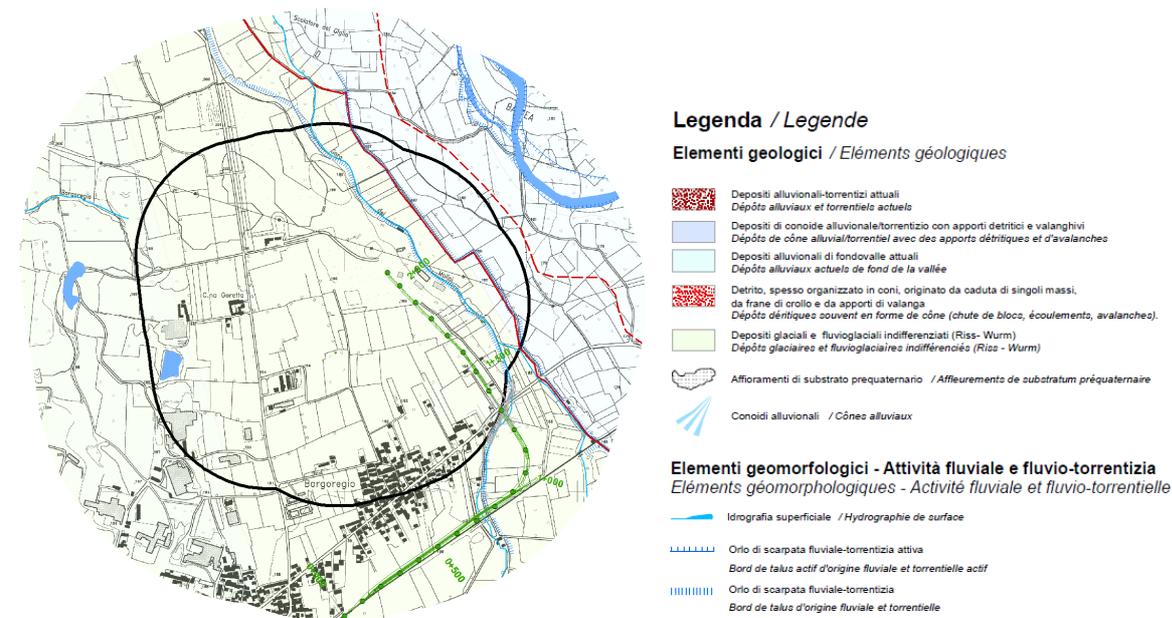


**Figura 8 - stralcio del Foglio 57 – Vercelli, Carta Geologica d'Italia (1:100000);**

Sulla base delle informazioni raccolte la stratigrafia locale si caratterizza per la presenza di depositi ghiaioso-sabbiosi, sotto forma di sabbie poligeniche con clasti di dimensioni centimetriche, frammisti a ciottoli e piccoli trovanti, in una matrice costituita da sabbia grossolana debolmente limosa di colore grigio. Questi depositi, testimoniati un ambiente ad energia medio-elevata, presentano intercalazioni lentiformi di materiali fini limosi, propri di un ambiente ad energia minore. Al tetto dei depositi è presente un suolo bruno-marrone limoso-sabbioso di spessore generalmente inferiore al metro.

Geomorfologicamente l'area è dominata dai processi di rimodellamento del conoide fluvioglaciale dell'Anfiteatro Morenico di Ivrea da parte dei processi erosivi del fiume Dora Baltea che ne hanno inciso la superficie, dando origine a settori terrazzati sospesi rispetto al livello del corso d'acqua e a scarpate incise all'interno dei depositi fluvioglaciali che lo costituiscono.

Le scarpate hanno altezze che si riducono verso valle, con altezze comprese tra 30-35 m, nella "stretta" di Mazzè e nella zona di Villareggia, e 10-15 m (Saluggia) per ridursi ulteriormente man mano che ci si avvicina alla confluenza della Dora Baltea con il Po. La figura successiva riporta un estratto dalla cartografia geomorfologica proposta in fase di Progetto definitivo.



**Figura 9: estratto della carta geomorfologica presentata in fase di PD**

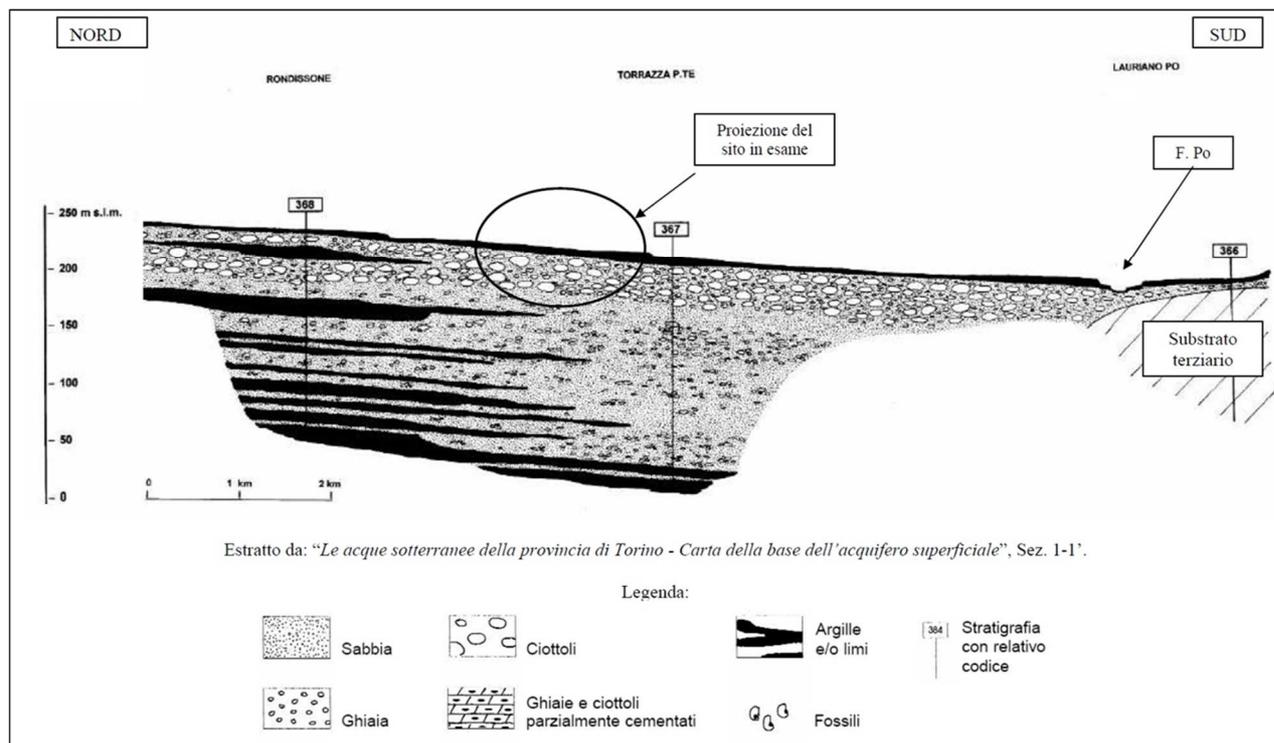
Si nota come il sito sul lato orientale, è delimitato da un orlo di terrazzo che ha un'altezza massima di circa 5m e che viene intercettato dal tracciato del nastro trasportatore nel tratto che curva in direzione nord. In base alle informazioni recepite, gli ultimi eventi alluvionali (anno 2000 e 2008) con esondazione della Dora Baltea, non hanno interessato l'area di cava e non hanno lambito le fasce terrazzate limitrofe al sito di cava (lato orientale dell'area di cava).

## 4 Inquadramento idrogeologico

Dal punto di vista idrogeologico la pianura torinese viene divisa in 3 complessi idrogeologici:

- **Complesso Superficiale:** depositi alluvionali e fluvioglaciali di età quaternaria. Si tratta di una successione pressoché continua di depositi a granulometria ghiaioso-sabbiosa, con subordinate intercalazioni limoso-argillose, in genere di limitata estensione, attribuibile all'intervallo Pleistocene-Olocene. Tale complesso idrogeologico ospita una falda di tipo freatico e si caratterizza per uno spessore variabile, mediamente compreso tra 20 m e 50 m;
- **Complesso Villafranchiano:** depositi in facies villafranchiana attribuibili al passaggio Pliocene superiore-Pleistocene inferiore, costituiti da materiale di ambiente fluvio-lacustre e palustre ("Villafranchiano" auct.). Si tratta di un'alternanza di livelli impermeabili (limoso-argillosi) e di livelli dotati di buona permeabilità (ghiaioso-sabbiosi). Questi ultimi ospitano falde idriche più o meno comunicanti tra loro, del tipo da semi-confinato a confinato;
- **Complesso Pliocenico:** depositi marini terziari. Questi sedimenti costituiscono il "substrato terziario" dei sedimenti precedentemente descritti e strutturalmente rappresentano la prosecuzione sepolta delle successioni sedimentarie di origine marina affioranti nella Collina di Torino. Si tratta di marne, argille ed arenarie che possono essere considerate nel complesso come impermeabili (acquiclude), fatta eccezione per la locale presenza di livelli sabbiosi più permeabili, all'interno dei quali possono essere ospitate falde idriche confinate (in pressione).

Nello specifico, l'area di interesse si colloca all'interno del Complesso Superficiale a cui segue il Complesso Villafranchiano. In base agli studi bibliografici, l'area di cava di Torrazza presenta uno spessore massimo del Complesso Superficiale di circa 50m, come indicato nel seguito:

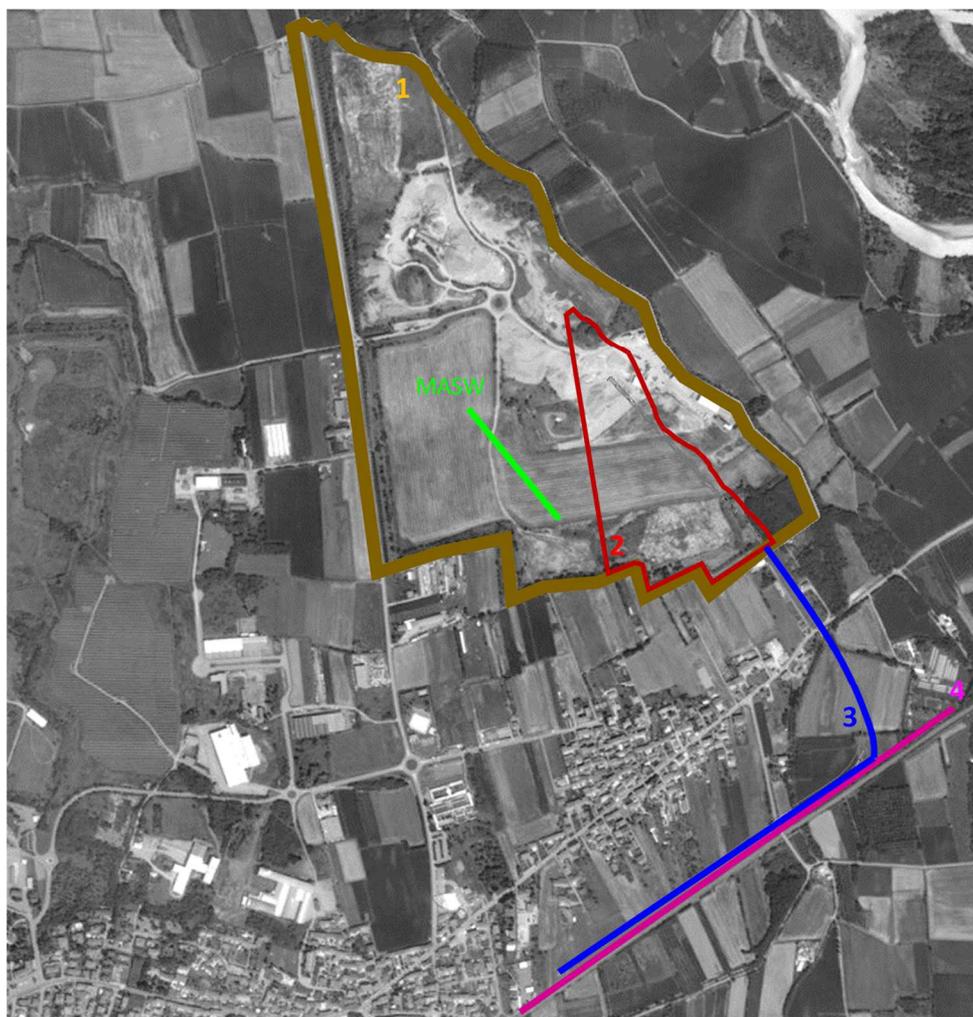


**Figura 10: base dell'acquifero superficiale della Provincia di Torino**

I dati di monitoraggio di falda, confermano la soggiacenza della falda a circa 10m sotto il piano di campagna. Per ciò che concerne l'andamento delle isopieze, i dati confermano a livello generale un deflusso delle acque sotterranee in direttrice SE, in cui l'elemento principale di drenaggio della falda superficiale è dato dal fiume Dora Baltea e a più ampia scala, dal fiume Po.

## 5 Caratterizzazione sismica dell'area

Per quanto riguarda l'attribuzione della categoria sismica del sottosuolo, si utilizzano come dati rappresentativi, i risultati delle prove geofisiche operate in fase di PD mediante tecnica MASW (Multichannel Analysis Of Surface Waves). Durante questa campagna sono stati eseguiti 3 profili MASW, ubicati come indicato nella figura seguente.



**Figura 11: ubicazione stendimenti MASW (linea verde) eseguite in fase di PD.**

In base ai risultati della campagna geofisica il parametro  $V_s$  (velocità onde S) misurato per i primi 30m di profondità ( $V_{s30}$ ) ha permesso di definire il  $V_{s30}$  pari a 384.6 m/s (valore medio). In base a tale risultato e in via cautelativa si è deciso di attribuire al suolo la categoria C. Nella sottostante tabella sono indicate le classi di suolo.

Categoria	Descrizione
<b>A</b>	Ammassi rocciosi affioranti o terreni molto rigidi caratterizzati da valori di $V_{s,30}$ superiori a 800m/s, eventualmente comprendenti in superficie uno strato di alterazione con spessore massimo pari a 3m.
<b>B</b>	Rocce tenere e depositi di terreni a grana grossa molto addensati o teneri a grana fina molto consistenti con spessori superiori a 30m, caratterizzati da un graduale miglioramento delle proprietà meccaniche con la profondità e da valori di $V_{s,30}$ compresi tra 360 m/s e 800m/s (ovvero $NSPT_{,30} > 50$ nei terreni a grana grossa e $cu_{,30} > 250$ kPa nei terreni a grana fina).
<b>C</b>	Depositi di terreni a grana grossa mediamente addensati o terreni a grana fina mediamente consistenti con spessori superiori a 30m, caratterizzati da un graduale miglioramento delle proprietà meccaniche con la profondità e da valori di $V_{s,30}$ compresi tra 180 m/s e 360m/s (ovvero $15 < NSPT_{,30} < 50$ nei terreni a grana grossa e $70 < cu_{,30} < 250$ kPa nei terreni a grana fina).
<b>D</b>	Depositi di terreni a grana grossa scarsamente addensati o terreni a grana fina scarsamente consistenti con spessori superiori a 30m, caratterizzati da un graduale miglioramento delle proprietà meccaniche con la profondità e da valori di $V_{s,30}$ inferiori a 180 m/s (ovvero $NSPT_{,30} < 15$ nei terreni a grana grossa e $cu_{,30} < 70$ kPa nei terreni a grana fina).
<b>E</b>	Terreni dei sottosuoli di tipo C o D per spessore non superiore a 20m, posti su substrato di riferimento con $V_s > 800$ m/s

**Tabella 1 - Categorie di riferimento del suolo**

## 6 Indagini geognostiche

### 6.1 Indagini pregresse

In fase di progetto definitivo si è raccolta un'importante quantità di informazioni provenienti da campagne geognostiche pregresse eseguite su area limitrofe alla sezione di interesse; tali dati sono stati essenziali per la caratterizzazione geologica dell'area studiata. La quasi totalità di questi dati sono catalogati e consultabili all'interno del Geoportale Arpa. La figura seguente mostra i sondaggi utilizzati in fase di PD per la caratterizzazione geologica del sito di Torrazza.

In figura, i cerchi in rosso indicano la posizione dei sondaggi usati in fase di progettazione definitiva per la caratterizzazione geologica del sito.

Sulla base di queste informazioni, la stratigrafia locale è, per i 30m investigati, caratterizzata da depositi ghiaioso-sabbiosi, sotto forma di sabbie poligeniche con clasti di dimensioni centimetriche, frammisti a ciottoli e piccoli trovanti, in una matrice costituita da sabbia grossolana debolmente limosa di colore grigio. In questi depositi si osservano intercalazioni lentiformi di materiali fini limosi. Al tetto di questa stratigrafia è presente un solo bruno-marrone limoso-sabbioso di spessore generalmente inferiore al metro.

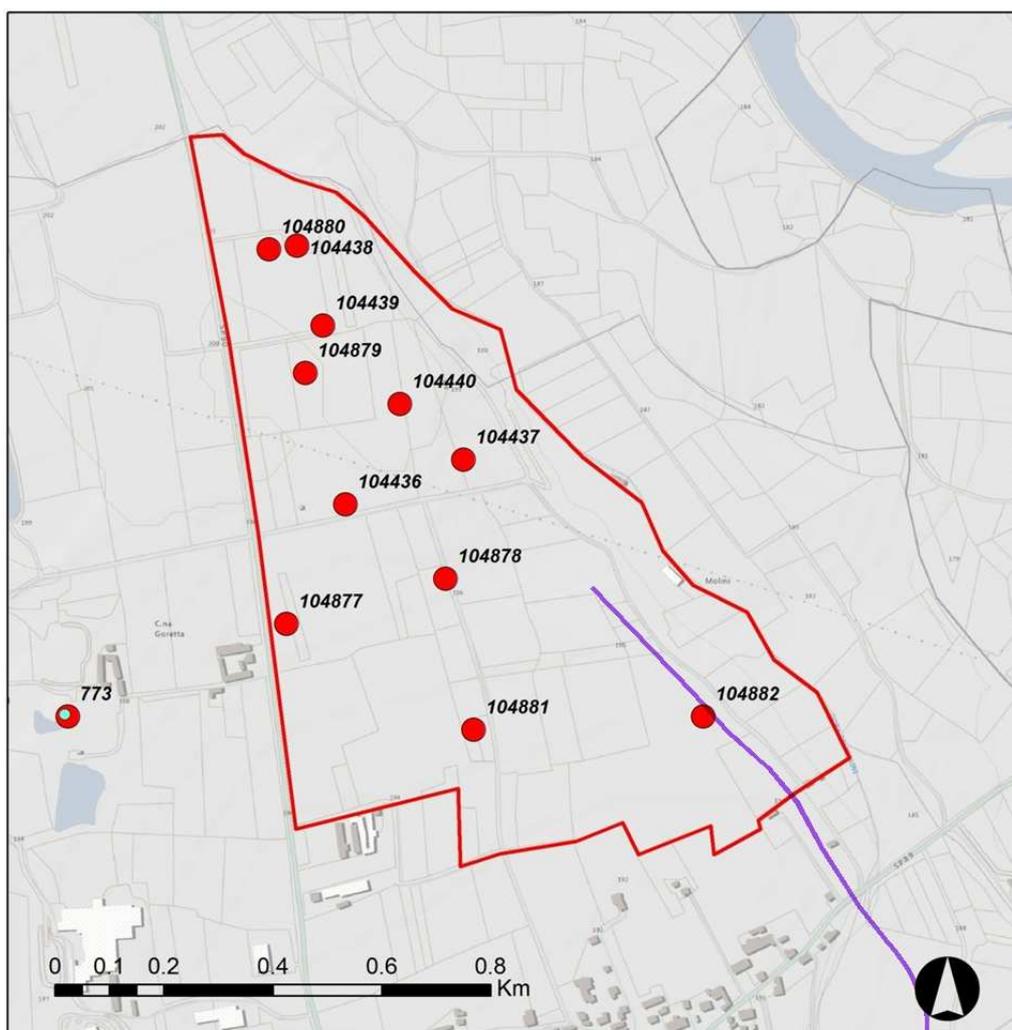
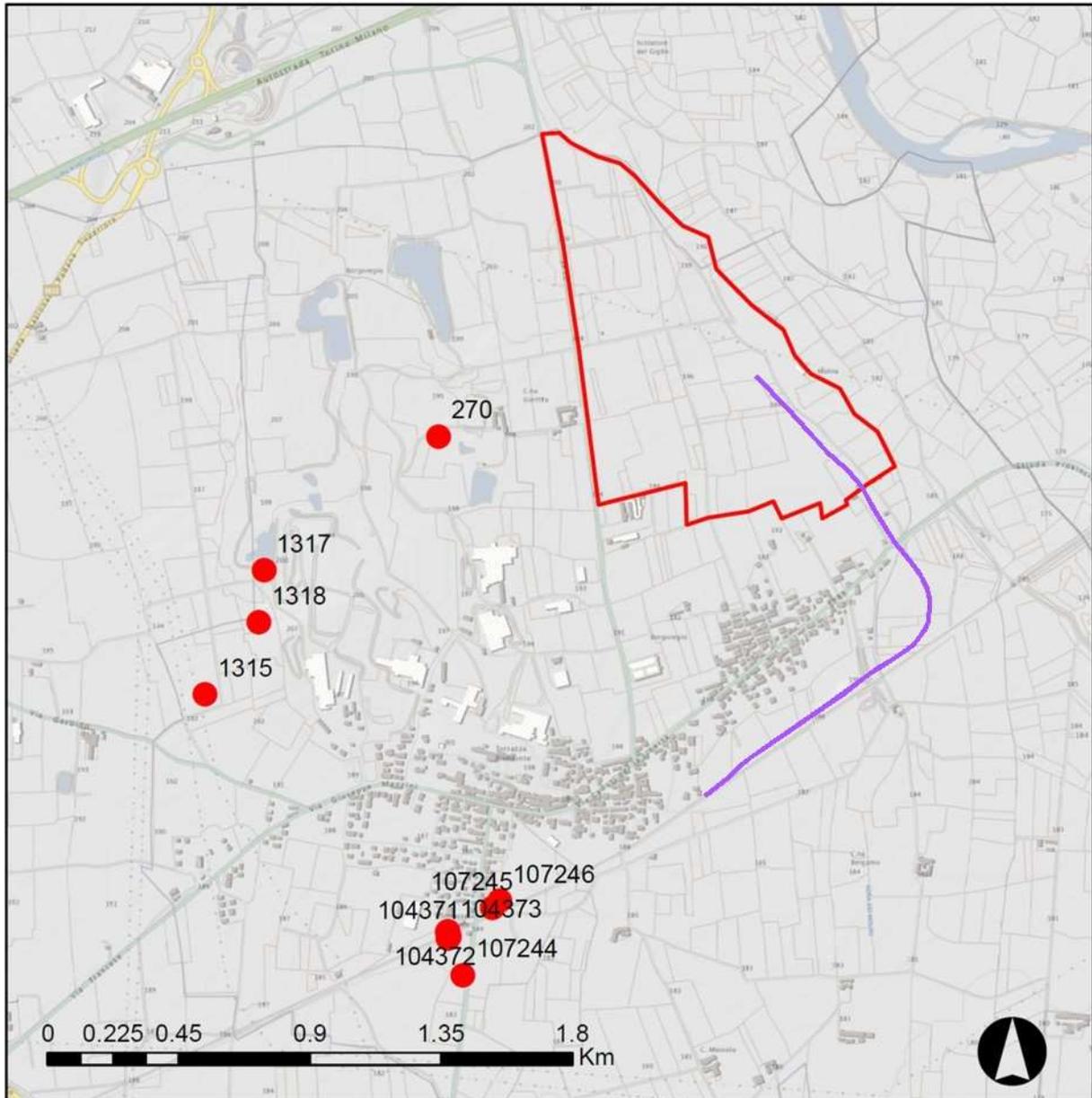


Figura 12 - sondaggi geognostici del progetto definitivo

#### 6.1.1 Sondaggi e prove in-situ

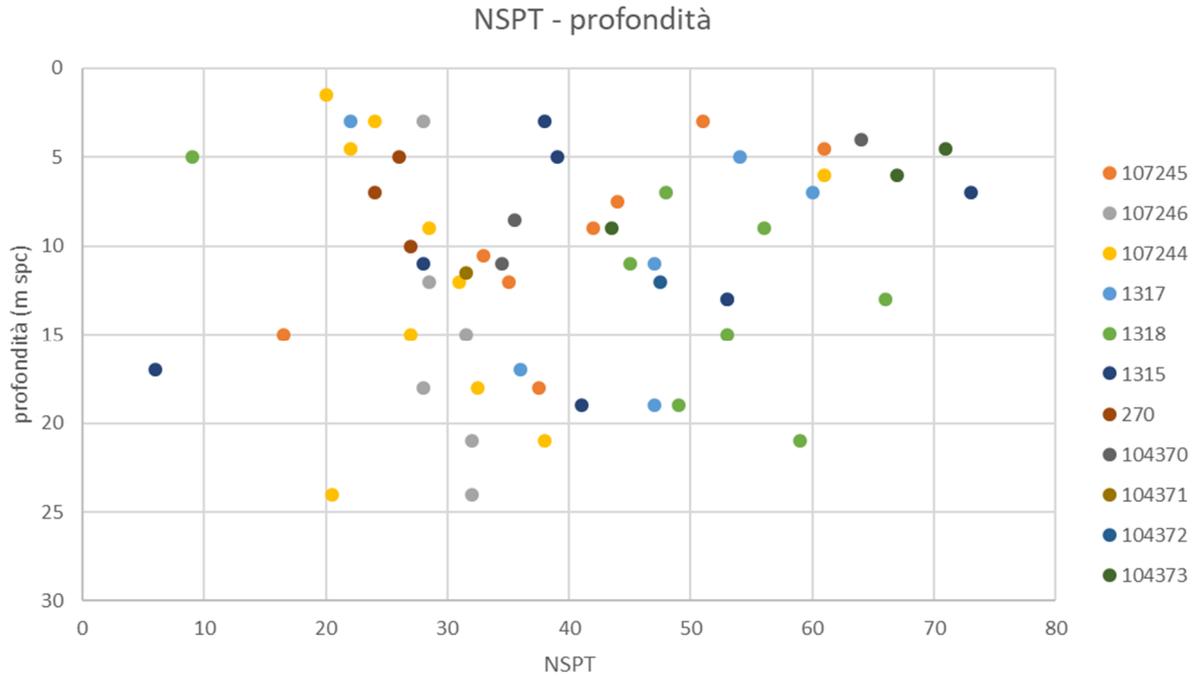
In fase di PD si sono analizzati i dati di numerose prove SPT (Standard Penetration Test) catalogate nel geo-portale Arpa. Queste prove, come indicato nella seguente figura,

sono state eseguite in area limitrofa a quella di studio e sono state usate per la caratterizzazione geotecnica del sito di Torrazza.

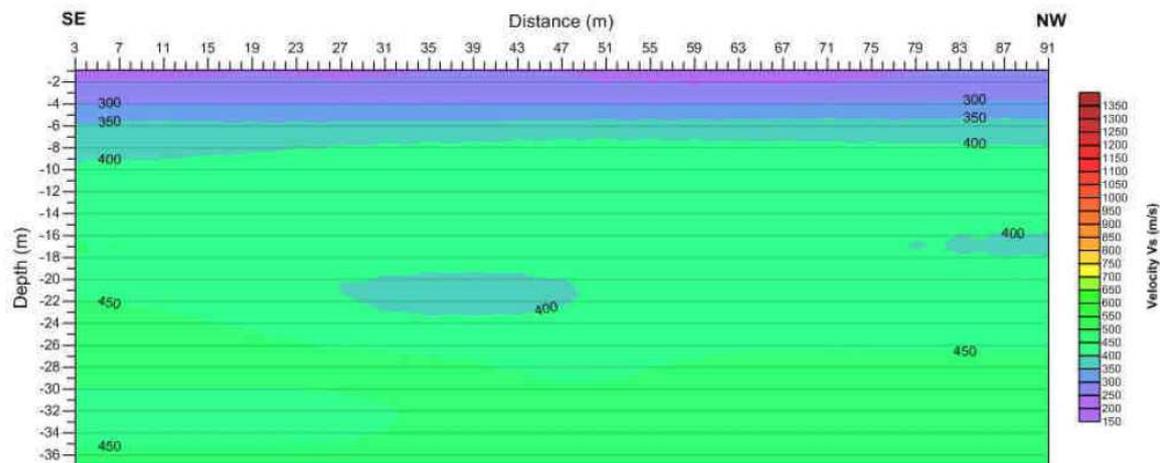


**Figura 13: ubicazione dei sondaggi per l'interpretazione delle SPT**

Questi test, pur non essendo stati condotti esattamente nell'area di interesse, sono comunque ritenuti validi ai fini della caratterizzazione in quanto eseguiti in terreni simili a quelli di interesse.



## P9100



**Figura 15: profilo MASW P9100.**

La prova individua due porzioni distinte di sottosuolo caratterizzate da valori differenti di  $V_s$  che cresce con la profondità.

## 6.2 Indagini progetto esecutivo

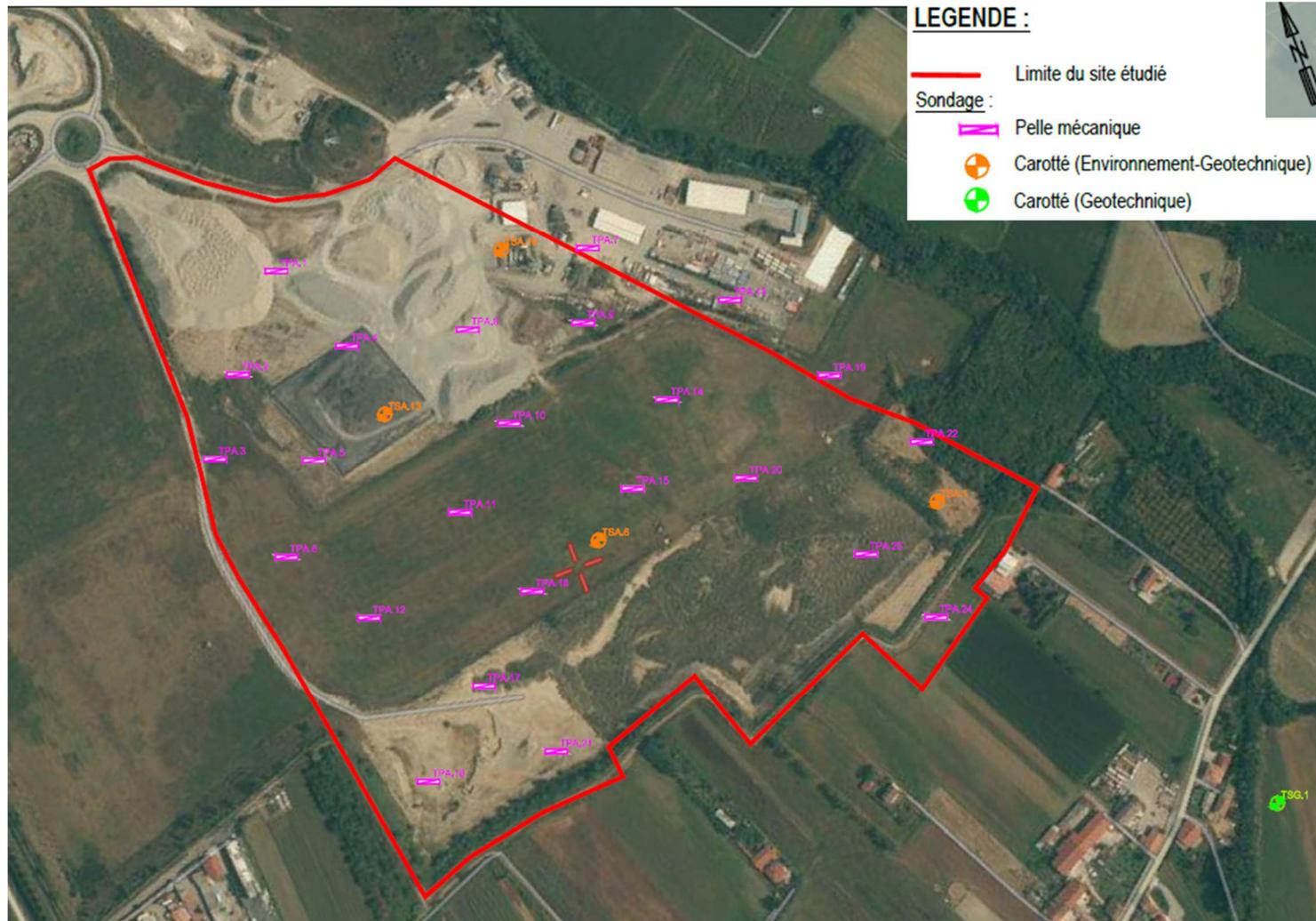
Al fine di definire in maniera specifica la stratigrafia, le caratteristiche geotecniche e le caratteristiche chimico-ambientali dell'area in esame, sono stati eseguiti:

- 5 sondaggi a carotaggio continuo, spinti fino ad una profondità massima di 21,5m, di cui a d oggi si dispone dei dati completi;
- 24 pozzetti esplorativi con scavo profondo 1m dal piano di posa del materiale;

I sondaggi TSA1, TSA6, TSA10 e TSA13 aggiungono informazioni per la caratterizzazione del sottosuolo dell'area tecnica di Torrazza. Il sondaggio TSG1 è rappresentativo del sottosuolo nell'area del raccordo con la linea ferroviaria esistente. lungo i sondaggi TSG01, TSA01, TSA013, sono state realizzate prove SPT sistematiche con passo 1,5m. Lungo le verticali sono stati inoltre prelevati campioni di materiale per le prove di laboratorio.

La figura seguente mostra l'ubicazione indicativa dei sondaggi a carotaggio continuo e dei pozzetti esplorativi previsti per la fase di Progetto Esecutivo.

Per maggiori dettagli si rimanda agli elaborati specialistici.



**Figura 16:** programma di investigazione da Progetto Esecutivo.

L'ubicazione dei sondaggi rappresentata in figura è indicativa. Le aree perimetrare e gli elementi numerati sono stati definiti nella precedente figura.

### 6.2.1 Indagini aggiuntive al progetto esecutivo

Nel periodo intercorso tra le consegne del PD e del PE è stata portata a termine una campagna di monitoraggio della falda mediante l'utilizzo di piezometri montati su pozzi esistenti o su sondaggi eseguiti appositamente per tale scopo (figura seguente). Questi dati sono stati confrontati con le informazioni pregresse e sono stati usati per verificare ed affinare il modello idrogeologico implementato nel modello geotecnico.



Figura 17: sondaggi eseguiti nel 2015 monitoraggio continuo della falda.

### 6.2.2 Sondaggi geognostici

Nel 2015, sono stati eseguiti 3 sondaggi all'interno dell'area di cava Cascine Goretta per il monitoraggio della falda, l'ubicazione di questi sondaggi è riportata nella precedente figura. Nel seguito si riassumono le informazioni ottenute:

Sondaggio	Profondità [m bgj]	Descrizione
P1 Bis (AST_775)	0.00-10.80	<b>Ghiaia eterometrica</b>
	10.80-20.00	<b>Sabbia eterometrica, debolmente limosa con intercalati livelli sabbiosi ghiaiosi</b>
P2 Bis AST_779	0.00-10.20	<b>Ghiaia eterometrica</b>
	10.20-13.20	<b>Sabbia eterometrica sabbiosa</b>
	13.20-15.80	<b>Ghiaia medio fine</b>
	15.80-20.00	<b>Siltite sabbiosa con intercalati livelletti argillosi sabbiosi</b>
P3 (AST_776)	0.00-14.60	<b>Ghiaia eterometrica con sabbia debolmente siltosa</b>
	14.60-19.40	<b>Siltite sabbiosa con intercalati livelli limoso argillosi</b>
	19.40-20.00	<b>Sabbia limosa</b>

Tabella 2 - Stratigrafia semplificata dei sondaggi eseguiti nel 2015

La stratigrafia così definita conferma la presenza sia di livelli sottili, sia di lenti, di materiale fine che caratterizzano gli strati più profondi (>10m di profondità).

In base ai dati fino ad ora raccolti e alle conoscenze acquisite da progetti condotti in terreni simili, si conferma la presenza di materiale fine sotto forma di lenti e/o di orizzonti di limitata estensione all'interno di un complesso prevalentemente ghiaioso sabbioso. Ad oggi infatti non ci sono indicazioni che dimostrano o suggeriscono la presenza di livelli continui di siltiti ed argille. I risultati preliminari della campagna geognostica di PE evidenziano la presenza di sedimenti eterogenei a prevalente componente sabbiosa,

con abbondanti clasti, e di locali livelli argilloso sabbiosi di cui però non si apprezza una marcata continuità laterale.

### 6.2.3 Monitoraggio falda

La posizione dei piezometri con cui si è monitorata la falda freatica tra il 2015 e il 2017 è indicata nella figura seguente. I piezometri nominati AST\_775/\_779 e \_776 sono quelli installati rispettivamente nei sondaggi P1/P2 Bis e P3. In Figura 19 si riassumono i risultati della campagna di monitoraggio.

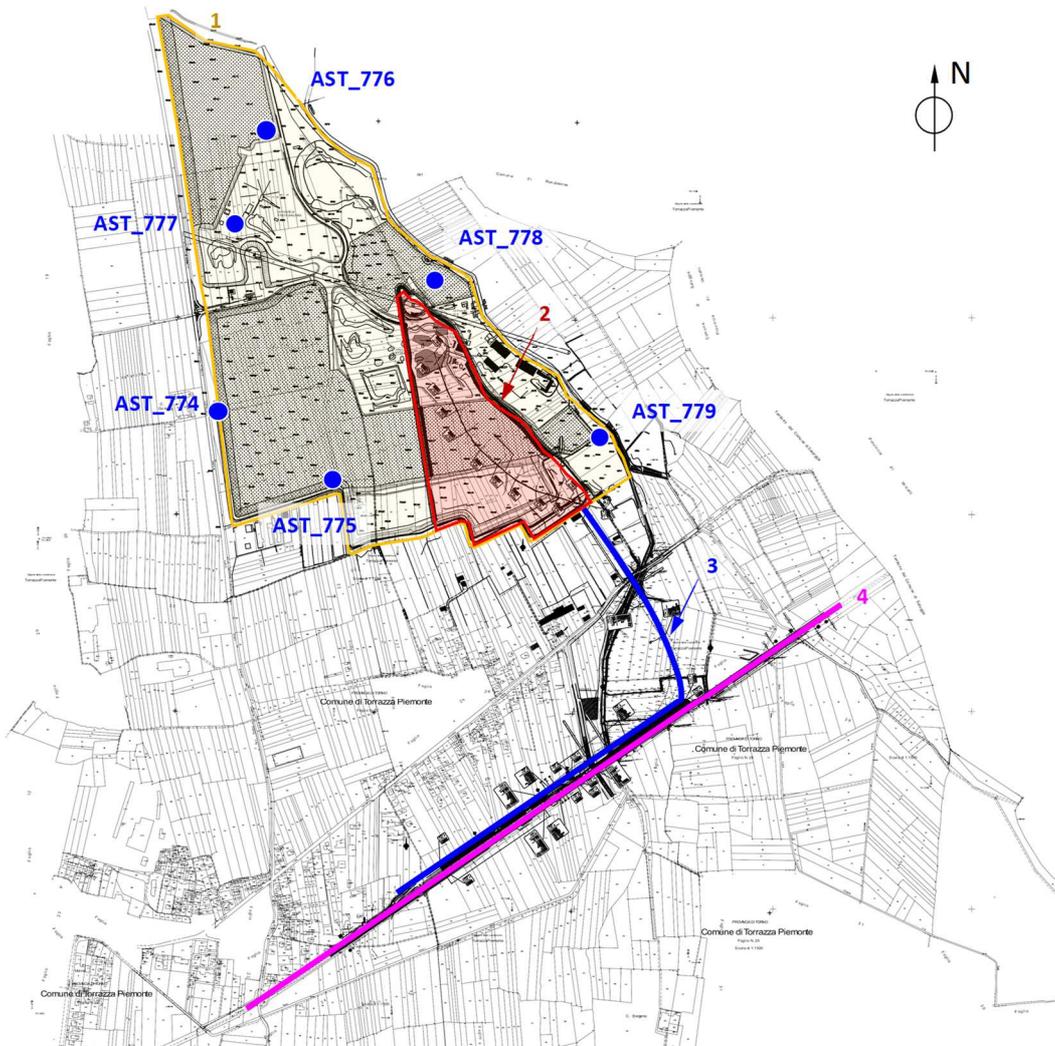


Figura 18: ubicazione delle stazioni di rilevamento della falda.

Dai dati raccolti e riassunti nella precedente figura, appare evidente come il livello di falda subisca un'escursione stagionale di circa 2-3m, con massime registrate nel periodo estivo (agosto-settembre) mentre i minimi si registrano nei periodi primaverili; quest'andamento indica come probabilmente le fluttuazioni di falda sono legate principalmente al ciclo di scioglimento delle nevi alpine che influiscono in maniera importante sulla ricarica della falda superficiale. A esclusione del piezometro AST\_774, che sembrerebbe mostrare letture affette da errore, tutti le altre letture mostrano un andamento tra loro simile ed equiparabile.

I dati del monitoraggio hanno permesso di confermare la soggiacenza della falda (nei punti monitorati) tra i 6m e gli 8m sotto il piano di campagna (valore massimo di falda). L'analisi del trend indica, se pur in maniera non marcata, un generale abbassamento del livello piezometrico nel corso dei due anni monitorati. Si considera comunque utile proseguire con le letture di monitoraggio a lungo termine per confermare o eventualmente affinare tale trend.

Nessun piezometro è posizionato in prossimità del tracciato del nastro trasportatore, pertanto ci si riferisce al piezometro AST\_779, che ha misurato un livello massimo di falda è di 6.34m sotto il piano campagna (posto a quota 188.4m slm).

### Groundwater fluctuation - Torrazza

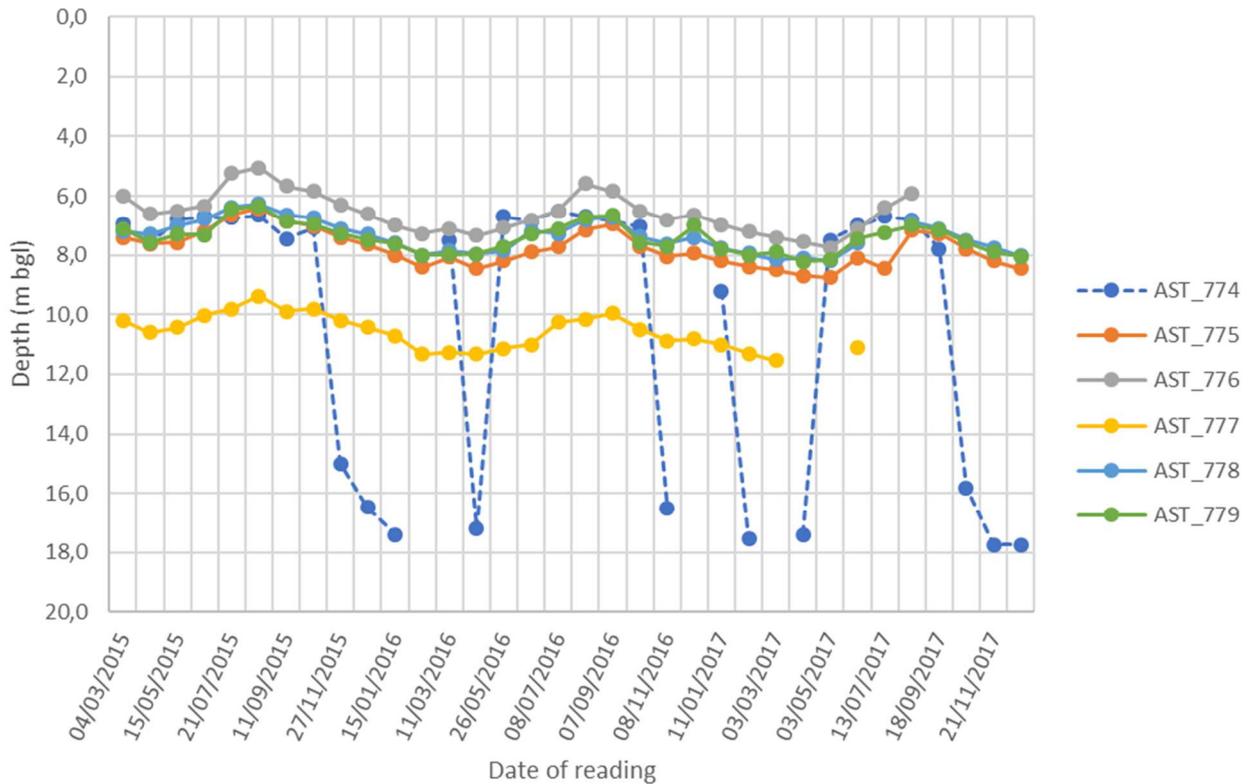


Figura 19: misure del livello di falda al sito di Torrazza

## 7 Caratterizzazione geotecnica

Per la definizione del modello geotecnico sono state usate le informazioni e i dati presentati e discussi nelle precedenti sezioni di questa relazione. Come già descritto non sono state indicate e/o presentate specifiche prove di laboratorio o in situ per la definizione dei parametri di resistenza meccanica e dei moduli elastici del terreno. La caratterizzazione geotecnica in fase di PD è basata esclusivamente sull'interpretazione delle prove SPT (dati raccolti dal geo-portale ARPA) e su considerazioni dettate dalle conoscenze degli autori su terreni simili. In questa fase progettuale si conferma perciò la caratterizzazione geotecnica presentata in fase di PD.

### 7.1 Parametri geotecnici

#### Terreno di fondazione

I parametri geotecnici di seguito riportati confermano la caratterizzazione presentata nel Progetto Definitivo. L'assegnazione dei parametri definisce e descrive, in maniera cautelativa, le proprietà geotecniche di un terreno caratterizzato prevalentemente da ghiaie sabbiose con un contenuto in fini variabile, appartenente alla classe A1.a (classificazione AGI).

#### Materiale di smarino

I valori disponibili dei parametri fisici e di resistenza del materiale di smarino sono riportati nel progetto definitivo:

- peso dell'unità di volume,  $\gamma = 20 \text{ kN/m}^3$ ;

- angolo di resistenza a taglio,  $\phi' = 30^\circ$ .

Il valore indicato è relativo al materiale sciolto. Tuttavia, la sistemazione a deposito prevede sempre una compattazione, anche minima, necessaria ad evitare che si inneschino fenomeni erosivi e dilavamento progressivo per effetto delle piogge. Di conseguenza, in mancanza di ulteriori informazioni, il valore di  $\phi'_k$  da utilizzare nei calcoli è stato ricavato da correlazioni di letteratura che esprimono la dipendenza di  $\phi'_k$  dalla granulometria del materiale e dallo stato di addensamento.

La correlazione scelta è quella indicata dal NAVFAC Design Manual, scelta perché generalmente orientata a produrre valori minori di quelli effettivamente verificabili in sito. Il materiale è classificabile come una ghiaia eterometrica con sabbia; assumendo che venga eseguito un addensamento modesto, rappresentato da un valore della densità relativa

$Dr = 50 - 60\%$ , la correlazione NAVFAC fornisce  $\phi' \geq 35^\circ$ . Si assumerà  $\phi'_k = 35^\circ$ .

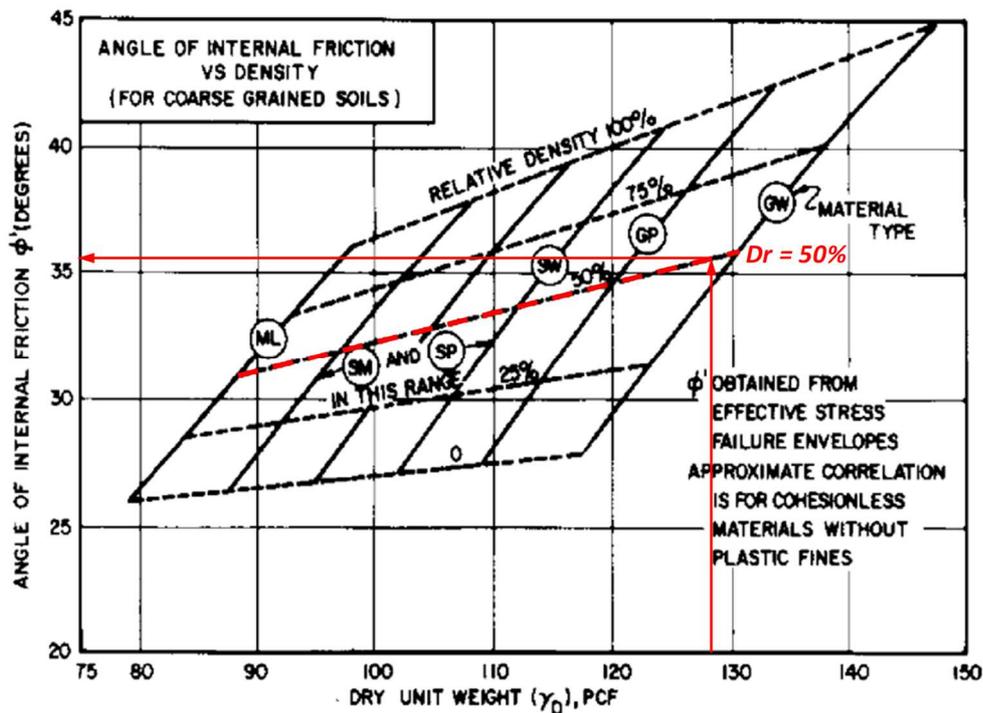


Figura 20: correlazione NVFAC 1986

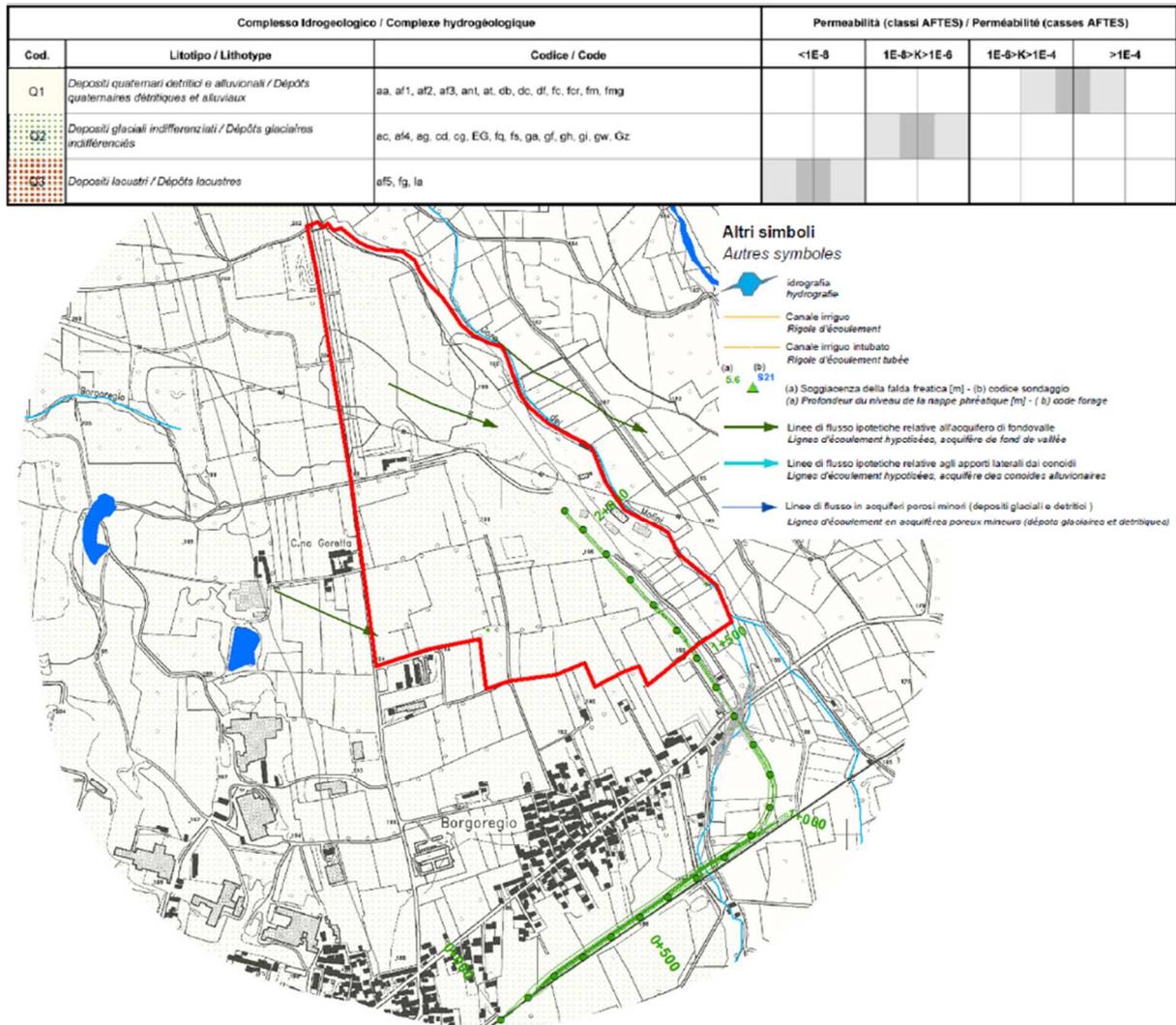
In figura, l'abaco di correlazione tra peso dell'unità di volume, densità relativa e angolo di resistenza a taglio

## 7.2 Caratterizzazione idrogeologica

Non esistono specifiche prove in situ per la definizione dei parametri idrogeologici dei depositi fluvio-glaciali nel settore di studio. I dati a cui si fa riferimento in questa sezione sono stati ottenuti dalle cartografie tematiche presentate in fase di PD e dalle informazioni di Arpa Piemonte. Queste informazioni mettono in evidenza come il terreno ricade all'interno di un'unità idrogeologica, definita come Complesso Superficiale, che può presentare un intervallo di permeabilità ( $k$ ) molto ampio. Nella cartografia idrogeologica presentata in fase di PD, si indica l'opera ricadere all'interno dell'unità idrogeologica dei Depositi Glaciali Indifferenziati, a qui viene assegnato un intervallo di  $k$  in range 10-8-10-6 m/s, che rientra nella classe AFTES Q2.

Nel geoportale Arpa si presenta una cartografia tematica a carattere regionale (1:250.000), che pur non presentando valori puntuali (e dunque di dettaglio), fornisce indicazioni utili al fine della caratterizzazione idrogeologica del settore di interesse. Si attribuisce un intervallo di conducibilità idraulica (per la zona non satura del terreno) di 10-5-10-3 m/s. Tale intervallo differisce dal range proposto nel Progetto Definitivo, e

segundo la classificazione AFTES, questo complesso idrogeologico rientrerebbe nella classe Q1, dunque a più alta permeabilità.



**Figura 21: estratto cartografia Idrogeologica sito Torrazza**

Il confronto tra queste due fonti bibliografiche evidenzia una certa discordanza sui valori caratteristici di permeabilità del Complesso Superficiale in Torrazza. Ciò è imputabile alla difficoltà di interpretazione delle proprietà idrogeologiche di un terreno che presenta un'alta variabilità granulometrica e deposizionale. Vista la mancanza di dati puntuali rappresentativi del settore di interesse, in questa fase progettuale si conferma la caratterizzazione proposta in fase di PD e l'intervallo di permeabilità. L'intervallo così proposto è ritenuto il più idoneo e maggiormente rappresentativo per quei terreni che rientrano all'interno dei depositi ghiaiosi-sabbiosi aventi una percentuale di limo ed argilla variabile.

Concludendo, si assume che l'unità geotecnica UG1, in quanto parte del Complesso Superficiale, rientra nella classe idrogeologica AFTES Q2, caratterizzata da una conducibilità idraulica compresa tra 10<sup>-8</sup> -10<sup>-6</sup> m/s.

## 8 Raccordo ferroviario

### 8.1 Innesto sulla linea FS

E' preso in considerazione uno scenario che prevede l'innesto del nuovo impianto ferroviario, precisamente al Km 34+870 nei pressi della stazione di Torrazza, a circa 935 m dall'asse del F.V. della suddetta stazione, con un deviatoio tipo S60U/40/0,094. I due binari di precedenza (arrivo/partenza) sono di presa e consegna, con modulo statico pari a 650 m, nonché il binario di circolazione che permette di raggiungere il parco ferroviario posto nelle vicinanze del cumulo.

L'ingresso dei convogli avviene mediante manovra dalle attuali precedenze (o dall'eventuale sola precedenza) della stazione. Più in dettaglio, l'innesto, mediante il deviatoio tipo S60U/40/0,094, sarebbe subito al di fuori (circa 50 m) dei segnali di protezione della Stazione di Torrazza. In questo caso (ovvero nell'attuale configurazione degli impianti ferroviari della stazione), occorre spostare il segnale di protezione per la marcia destra verso est per poter far ricadere l'innesto in stazione. Il binario di corsa interessato è il dispari e il tratto di linea è in rettilineo e con una livelletta pressoché orizzontale posta ad una quota di 187.80 m. La velocità in deviazione consentita dai deviatori di innesto è pari a 60 km/h.

Ai fini della sicurezza dell'esercizio del raccordo (anche come stazione) al deviatoio di innesto è accordato uno scambio 60 UNI/170/0.12 che realizza l'indipendenza assoluta rispetto al binario di corsa. Un terzo binario consente la circolazione delle locomotive.

### 8.2 Schema di funzionamento

Nel sito di Torrazza per l'accumulo del materiale (marino), è prevista la realizzazione di:

- un deviatoio sinistro che si dirama dal binario dispari della linea Torino - Novara in linea fra le stazioni di Torrazza e Bianzè;
- un fascio di presa e consegna con tre binari dotati di tronchino di sicurezza;
- due nastri trasportatori installati allo scopo di ricevere il materiale dai convogli ferroviari, che vengono successivamente raccordati in un unico nastro diretto alla zona di carico/scarico;
- nove nastri mobili ad unica campata di modulo 60m;
- uno stacker per la distribuzione del materiale nell'interno del deposito;
- un binario di sviluppo pari a 320 m, posizionato immediatamente ad est della zona di scarico e destinato all'esecuzione delle necessarie verifiche sul treno.

Per snellire le operazioni di ingresso e uscita si ritiene opportuno non assicurare il deviatoio di ingresso al raccordo con dispositivo cui all'articolo 8 "Istruzione Servizio Deviatori" ma con fermascambio elettrico bloccabile oppure a chiave. Tale fermascambio dovrà essere protetto dai segnali di protezione e partenza della stazione di Torrazza.

Inoltre occorrerà procedere all'arretramento dei segnali di protezione pari lato Novara in modo da comprendere il deviatoio di cantiere entro i segnali di protezione stessi. In tal modo la zona di cantiere sarebbe gestita come raccordo in stazione con una semplificazione delle procedure di inoltro materiali da e per il cantiere, rispetto ad una gestione di un raccordo in linea.

In figura è riportato il layout funzionale della stazione di Torrazza e della zona di raccordo ipotizzata all'inizio dei lavori di scavo del TB.

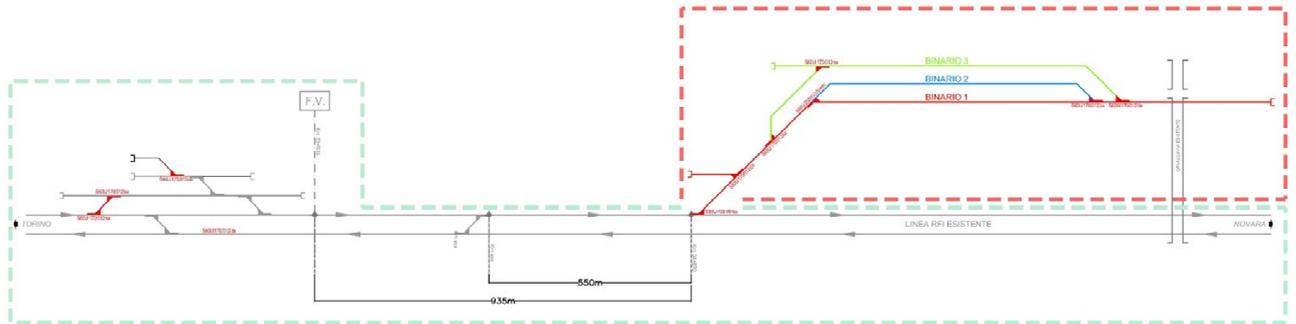


Figura 22 - Schema funzionale

### 8.3 Caratteristiche geometriche dei binari e fasci di binari

- Velocità di progetto  $V_p = 30$  km/h
- Il fascio presa e consegna è in orizzontale consentendo in tal modo la sosta in sicurezza delle tradotte
- Raggio minimo pari a 150 m

L'interasse minimo di 4.70 m per permette la contemporaneità della manovra su binari contigui, in accordo con la legislazione vigente e prendendo a riferimento la sagoma cinematica internazionale anziché quella italiana (statica). Lo studio dei tracciati e della opere d'arte è in linea con le norme FS in essere.

## 9 Nuovo cavalcaferrovia

Il nuovo cavalcavia prolunga verso nord l'opera già esistente. La struttura è costituita da una fondazione in c.a. di travi rovesce e muri e soletta in c.a. Il cavalcavia, che è situato alla progressiva 0+713,00 presenta le seguenti caratteristiche:

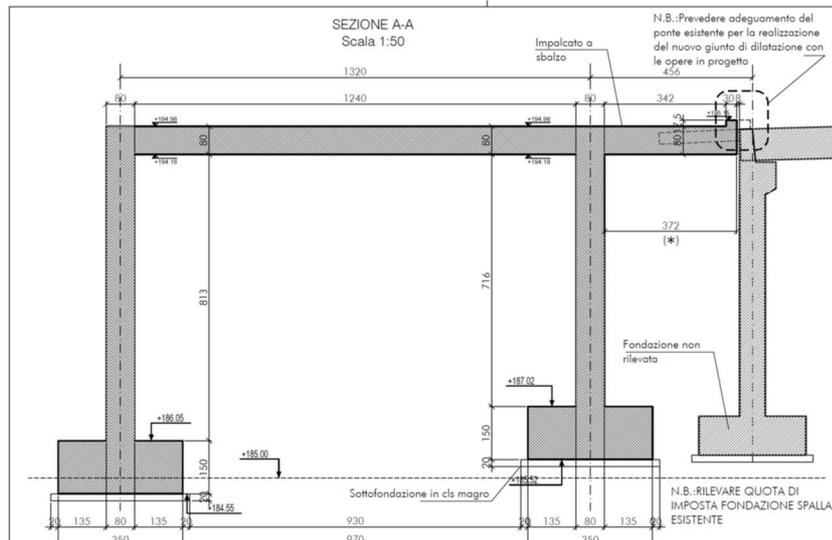


Figura 23 - nuovo cavalcaferrovia

- luce 12.50 m;
- altezza pari a 6.50 m che permette l'elettrificazione;
- larghezza 8.20 m;
- campata di 40 m.

## 10 Impianto nastro trasportatore

L'impianto è costituito da una serie di nastri idonei a raccogliere lo scarico dei treni adibito al trasporto del marino "0/200mm" dalla zona di scavo fino in prossimità del deposito, è dimensionato per una portata di 1200ton/h per il trasporto ad una velocità di 4.5m/s.

L'intero impianto, in ordine, è formato da:

- n° 5 nastri fissi che vanno dalla zona di presa/consegna fino al limite esterno del sito di rimodellamento morfologico;
- n°9 nastri mobili in campata unica;
- n°1 stacker per la messa a parco.

Questi elementi sono disposti secondo la figura schematica seguente:

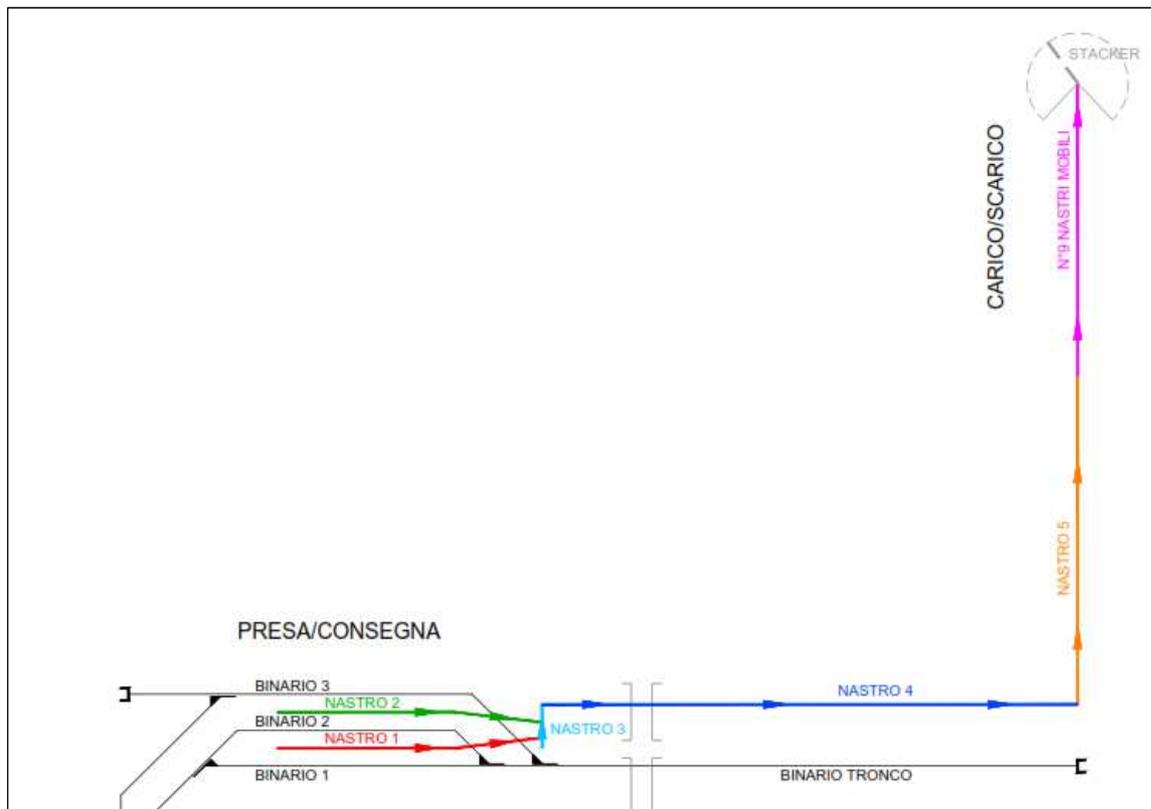


Figura 24: Schema funzionamento nastri

L'impianto nella zona di presa/consegna è costituito da due tramogge in fosse a cielo aperto lunghe 300 m, adatte per raccogliere lo scarico dei 19 vagoni che compongono il treno adibito al trasporto del marino.

Il dimensionamento del nastro trasportatore è avvenuto a partire dal documento "ST11\_O\_O\_A\_RE\_IM\_0301\_C – Alternative di trasporto del materiale di scavo presso il sito di Torrazza", in cui a pagina 33 viene indicato che il tempo di scarico del vagone nella fossa è di 3min. Il carico del vagone è 60tn circa perciò il nastro e la tramoggia devono essere dimensionati per una portata di 1200tn/h.

Si riepilogano nel seguito i dati di progetto:

- Pezzatura del materiale 0/200mm
- Portata: 1200 ton/h
- Peso specifico: 1600 Kg/mc

L'impianto è costituito da una tramoggia in fossa lunga 300 m, adatta per raccogliere lo scarico dei 19 vagoni (i carri sono lunghi F.T. 12,74 m, sono dotati cadauno di 2 cassoni lunghi 4,95 m accoppiati per una lunghezza complessiva di circa 10,50 m) che compongono il

treno adibito al trasporto dello smarino 0/200 mm dalla zona di scavo fino in prossimità della sito di rimodellamento morfologico. Tenuto conto che il materiale trasportato potrebbe essere molto umido, le pareti laterali della tramoggia sono state previste con inclinazione pari a 60° e saranno predisposti vibratori lungo tutti i due lati della tramoggia. Lo scarico dalla tramoggia ai nastri 1 e 2 avviene attraverso bocchette a comando idraulico intervallate ogni 5 metri in modo da poter essere centrate in corrispondenza del cassone del carro e di conseguenza saranno 38. La capacità della tramoggia è di circa 600 mc. Sono stati previsti inoltre circa 39 vibratori, intervallati con le bocchette, per garantire lo svuotamento della tramoggia.

Il nastro evacuatore presenta una larghezza del tappeto pari a 800 mm, velocità 4,5 m/s, potenza 400 kw. Il raggio minimo (verticale ed orizzontale) per tale sistema è pari a 700m.

L'inclinazione massima verticale è di 16° ( $p=28.67\%$ ).

Il successivo passaggio al nastro 3 scarica il materiale sul nastro 4. Tale nastro è lungo complessivamente 342m e per i primi 110m circa, fino al tombino Canale Mulini è in fossa; successivamente viaggia fuori terra parallelo al binario tronco.

Il nastro 5 raccoglie il materiale proveniente dal nastro 4 ed arriva al limite Sud-Est della zona di scarico. Questo nastro, dovendo sovrappassare il Canale Mulini e la Strada Provinciale 90, è sorretto da una struttura metallica a traliccio.

Dal limite Sud-Est della zona di scarico, sono previsti n°9 nastri in unica campata da 60 m, che porteranno il materiale fino allo stacker per la messa a parco.

Man mano che il sito di rimodellamento morfologico verrà completato si sposterà lo stacker nella nuova posizione da riempire e si modificherà di conseguenza il layout dei nastri in unica campata eliminando un nastro mobile per volta.

## 10.1 Caratteristiche geometriche dei nastri

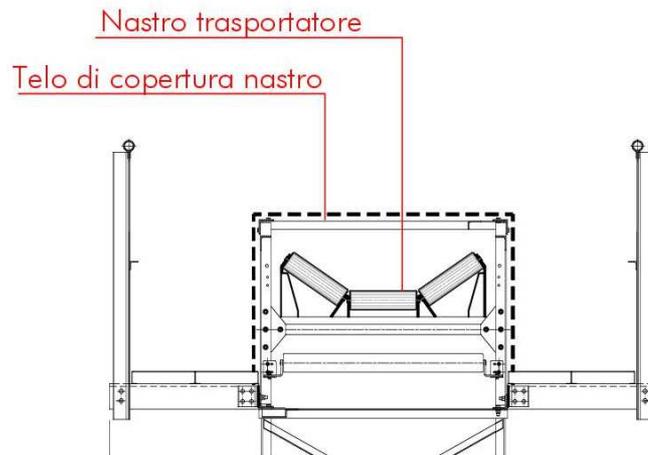


Figura 25: Schema di riferimento per il progetto dei nastri

Di seguito si riportano i dati di tracciamento per ciascun nastro. Le coordinate fanno riferimento al sistema locale ISO 190.

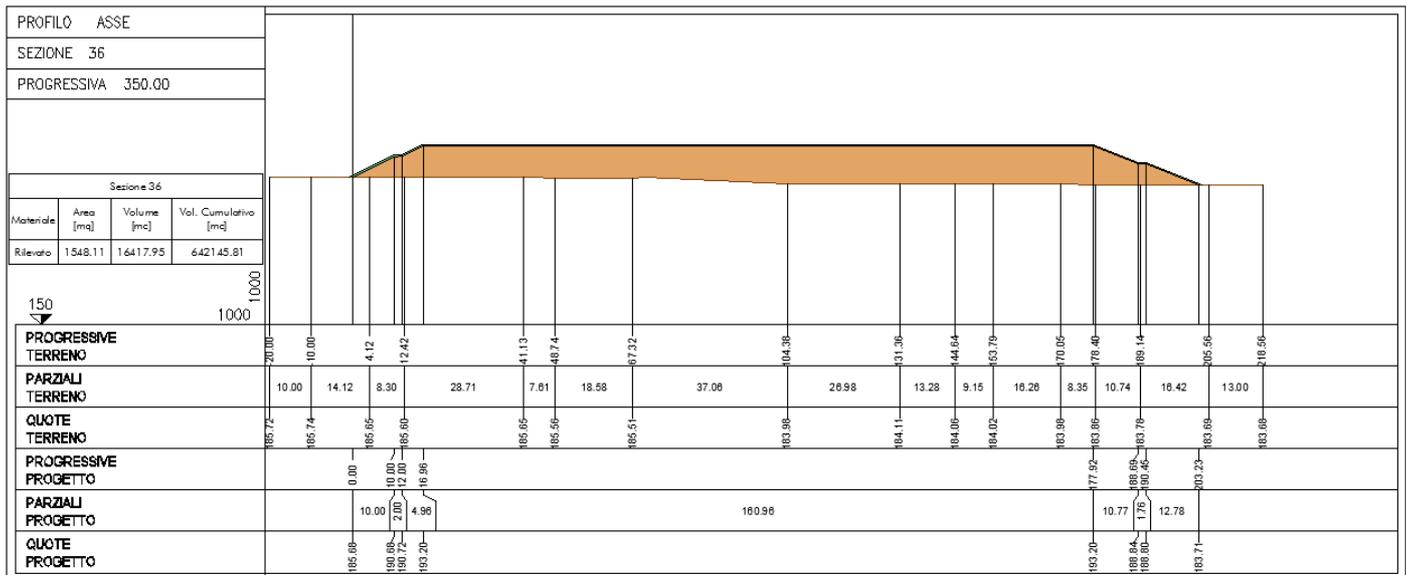
## 11 Sito di rimodellamento morfologico

Il cumulo di deposito si appoggia sul versante ovest della cava attestandosi alla quota sommitale di 193,20 m s.l.m. Il cumulo è realizzato mediante scarpate a pendenza 2:1 e banche intermedie previste ogni 5,00 m per una larghezza pari a 2,00 m.

Il deposito del materiale di risulta presenta un volume pari a 850.372,16 mc. L'intervento è completato mediante il rivestimento con terreno vegetale di spessore pari a 30 cm e con il successivo inerbimento da asportare in fase di sistemazioni superficiali future non comprese nel presente appalto.



Figura 26 - planimetria di progetto deposito



**Figura 27 - sezione trasversale deposito**

## 12 Quadro di compatibilità ambientale del progetto e confronto degli impatti rispetto alla soluzione di PE

Nel presente paragrafo sarà sviluppato il confronto in merito agli impatti generati tra la soluzione del Progetto Definitivo (PD) approvato con Delibera CIPE 16/2015, quella di Progetto Esecutivo (PE).

Si ritiene infatti necessario valutare gli impatti del PE, non in termini assoluti, ma relazionandoli al PD, al fine di valutare se e quali differenze significative siano state introdotte. Tale approccio è dovuto al fatto che in questa sede non è messa in discussione la presenza del sito di deposito nell'ambito dell'area di cava.

In maniera analoga, si è valutata l'efficacia delle misure mitigative previste nel PE.

La valutazione è fatta per la fase di cantiere e per la fase di esercizio:

- la fase di cantiere è intesa come fase realizzativa del sistema di trasporto a nastri trasportatori;
- la fase di esercizio è intesa come fase di realizzazione dell'abbancamento nel sito di deposito.

Come è possibile evincere dalle valutazioni successive, la soluzione di PE non determina impatti peggiorativi rispetto allo scenario del PD. Si evidenzia la necessità di prevedere interventi di mitigazione diversi dal PD solo per:

- la maggiore visibilità del nastro trasportatore essendo caratterizzato da elementi emergenti soprattutto per la risoluzione di alcune interferenze come strade e rogge;
- il maggior disturbo acustico arrecato ai ricettori perché l'operazione di trasbordo del marino sul nastro trasportatore avviene sul fascio binari di presa in consegna che è prossimo alla frazione abitata.

Gli impatti sono mitigabili prevedendo un'attenta scelta dei cromatismi del nastro e corretto inserimento delle recinzioni (per il paesaggio) e idonee protezioni acustiche per la componente rumore.

A fronte di tali aspetti si evidenzia che la soluzione di PE, soprattutto in riferimento all'eliminazione del raccordo ferroviario, è migliorativa per i seguenti motivi:

- minore occupazione di superficie;
- minori interferenze con l'ambiente idrico superficiale;
- minori interferenze con l'ambiente idrico sotterraneo;
- minori emissioni in atmosfera;
- minore disturbo in fase di cantierizzazione e minore movimentazione di terre.

## SINTESI DEGLI IMPATTI

**++** DIMINUZIONE SIGNIFICATIVA  
DEGLI IMPATTI RISPETTO AL P.D.

**+** DIMINUZIONE DEGLI IMPATTI  
RISPETTO AL P.D.

**•** IMPATTI  
EQUIVALENTI  
RISPETTO AL P.D.

**-** INCREMENTO  
DEGLI IMPATTI RISPETTO AL P.D.

**--** INCREMENTO SIGNIFICATIVO  
DEGLI IMPATTI RISPETTO AL P.D.

<i>Fase</i>	<i>Fattore</i>	<i>Confronto PD – PE</i>	<i>Necessità di ulteriori mitigazioni</i>
 <b>ATMOSFERA</b>			
CANTIERE	<b>Emissione di polveri</b>	<b>+</b> Le emissioni di polveri per la realizzazione delle opere, legate alla movimentazione delle terre, sono leggermente inferiori in quanto è inferiore complessivamente il volume movimentato con la soluzione di PE, anche in ragione dell' assenza della galleria artificiale. L' impatto è leggermente inferiore nella soluzione di PE.	Restano valide le mitigazioni previste nel PD
	<b>Assenza di impatti in fase di esercizio</b>	<b>+</b> La soluzione di PE ha il grosso vantaggio di eliminare le emissioni dei locomotori diesel giacché il nastro trasportatore è elettrico.	Previsione di barriere di protezione sul fascio binari di presa in consegna per limitare la propagazione delle polveri. Monitoraggio del PM 10 nei ricettori più vicini.
 <b>AMBIENTE IDRICO</b>			
CANTIERE	<b>Interferenza con acque superficiali</b>	<b>+</b> Il Progetto Definitivo prevedeva la realizzazione di due sifoni e un tombino sul sistema irriguo esistente. La soluzione di PE riduce a solo 1 tombino le necessità di opere. L' impatto è inferiore nella soluzione di PE.	Restano valide le mitigazioni previste nel PD
CANTIERE	<b>Interferenza con acque sotterranee</b>	<b>+</b> Il potenziale rischio di inquinamento per sversamenti accidentali non differisce rispetto allo scenario del PD. Con l' eliminazione della galleria artificiale prevista nel Progetto Definitivo vengono meno le principali criticità sulla componente. L' impatto è inferiore nella soluzione di PE	Restano valide le mitigazioni previste nel PD

## SINTESI DEGLI IMPATTI

**++** DIMINUIZIONE SIGNIFICATIVA  
DEGLI IMPATTI RISPETTO AL P.D.

**+** DIMINUIZIONE DEGLI IMPATTI  
RISPETTO AL P.D.

**•** IMPATTI  
EQUIVALENTI  
RISPETTO AL P.D.

**-** INCREMENTO  
DEGLI IMPATTI RISPETTO AL P.D.

**--** INCREMENTO SIGNIFICATIVO  
DEGLI IMPATTI RISPETTO AL P.D.

<i>Fase</i>	<i>Fattore</i>		<i>Confronto PD – PE</i>	<i>Necessità di ulteriori mitigazioni</i>
ESERCIZIO	<b>Interferenza con acque sotterranee</b>	<b>+</b>	Con l'eliminazione della galleria artificiale prevista nel Progetto Definitivo vengono meno le principali criticità sulla componente legate al possibile fenomeno di un effetto barriera e di innalzamento del livello della falda in prossimità dei ricettori esistenti. L'impatto è inferiore nella soluzione di PE.	-



## SUOLO E SOTTOSUOLO

CANTIERE	<b>Rischio di sversamenti accidentali</b>	<b>•</b>	I rischi di inquinamento della matrice a causa di sversamenti accidentali non variano rispetto allo scenario del PD	Restano valide le mitigazioni previste nel PD
CANTIERE	<b>Occupazione di suolo</b>	<b>+</b>	La superficie occupata dal progetto diminuisce del 32% passando dalla soluzione di Progetto Definitivo a quella di PE	Restano valide le mitigazioni previste nel PD
CANTIERE	<b>Quantità di materiale estratto</b>	<b>+</b>	La movimentazione di terre per la realizzazione del collegamento tra la linea ferroviaria storica To-Mi ed il sito di deposito è leggermente inferiore nella soluzione di PE che risulta più performante in questo senso. Le maggiori volumetrie del PD sono dovute allo scavo per la realizzazione della galleria artificiale	-
ESERCIZIO	<b>Occupazione di suolo</b>	<b>+</b>	Le dimensioni dell'impronta del sito di deposito determinano un impatto non significativo rispetto allo scenario del PD essendo simili. La dimensione dell'impronta del nastro trasportatore è inferiore di quella del raccordo ferroviario, la soluzione di PE risulta quindi migliorativa.	-

## SINTESI DEGLI IMPATTI

**++** DIMINUIZIONE SIGNIFICATIVA  
DEGLI IMPATTI RISPETTO AL P.D.

**+** DIMINUIZIONE DEGLI IMPATTI  
RISPETTO AL P.D.

**•** IMPATTI  
EQUIVALENTI  
RISPETTO AL P.D.

**-** INCREMENTO  
DEGLI IMPATTI RISPETTO AL P.D.

**--** INCREMENTO SIGNIFICATIVO  
DEGLI IMPATTI RISPETTO AL P.D.

<i>Fase</i>	<i>Fattore</i>	<i>Confronto PD – PE</i>	<i>Necessità di ulteriori mitigazioni</i>
<b>ESERCIZIO</b>	<b>Restituibilità e dismissione infrastruttura</b>	<b>+</b> Il nastro trasportatore (PE) potrà essere facilmente dismesso al termine della fase di cantiere della Nuova Linea Torino Lione. La dismissione del raccordo ferroviario (PD), in caso di non utilizzo per l'accesso all'area logistica, avrebbe rappresentato notevoli problematiche.	-
<b>AMBIENTE NATURALE</b>			
<b>CANTIERE</b>	<b>Sottrazione di habitat e di habitat di specie</b>	<b>•</b> Entrambe le soluzioni determinano modeste e puntuali interferenze legate alla vegetazione presente lungo le rogge interferite.	Restano valide le mitigazioni previste nel PD
<b>CANTIERE</b>	<b>Disturbo acustico fauna</b>	<b>•</b> Il potenziale disturbo acustico nei confronti della fauna non differisce rispetto allo scenario del PD.	Restano valide le mitigazioni previste nel PD
<b>CANTIERE</b>	<b>Frammentazione continuità ecologica</b>	<b>•</b> Il grado di frammentazione generato per la realizzazione delle opere è assolutamente equivalente a quello dello scenario del PD.	Restano valide le mitigazioni previste nel PD
<b>ESERCIZIO</b>	<b>Frammentazione continuità ecologica</b>	<b>•</b> Il grado di frammentazione generato dalla presenza del sito di deposito è assolutamente equivalente a quello dello scenario del PD ma va commisurato alle previsioni urbanistiche che destinano l'area ad attività produttive/logistiche. Entrambe le soluzioni prevedono la dismissione del collegamento tra linea ferroviaria e sito di deposito favorendo la continuità ecologica delle aree agricole interferite.	

## SINTESI DEGLI IMPATTI

**++** DIMINUIZIONE SIGNIFICATIVA  
DEGLI IMPATTI RISPETTO AL P.D.

**+** DIMINUIZIONE DEGLI IMPATTI  
RISPETTO AL P.D.

**•** IMPATTI  
EQUIVALENTI  
RISPETTO AL P.D.

**-** INCREMENTO  
DEGLI IMPATTI RISPETTO AL P.D.

**--** INCREMENTO SIGNIFICATIVO  
DEGLI IMPATTI RISPETTO AL P.D.

<i>Fase</i>	<i>Fattore</i>	<i>Confronto PD – PE</i>	<i>Necessità di ulteriori mitigazioni</i>
<b>PAESAGGIO</b>			
CANTIERE	<b>Alterazione dello stato dei luoghi</b>	<b>+</b> L'alterazione dello stato dei luoghi generata per la realizzazione delle opere nella soluzione di PE è leggermente migliorativa per la minore impronta del nastro trasportatore rispetto al raccordo ferroviario previsto nella soluzione di PD.	Restano valide le mitigazioni previste nel PD
ESERCIZIO	<b>Ingombro visuale (Inserimento nel contesto paesaggistico)</b>	<b>•</b> La nuova localizzazione del sito di deposito, considerato che avrà verosimilmente lo stesso ingombro superficiale del PD, genera gli stessi impatti paesaggistici rispetto allo scenario del PD. Invece la soluzione di PE con il nastro trasportatore, essendo a cielo aperto con elementi emergenti necessita di interventi di mitigazione.	Restano valide le mitigazioni previste nel PD e sarà necessario prevedere uno studio cromatico per l'ideazione della colorazione del nastro trasportatore e corretto inserimento delle recinzioni oltre che la presenza di arbusti lungo il nastro.
<b>RUMORE</b>			
CANTIERE	<b>Emissioni prodotte dalle lavorazioni</b>	<b>•</b> Le emissioni acustiche per la realizzazione delle opere, non varieranno per tipologia e intensità rispetto allo scenario del PD. L'impatto risulta pertanto equivalente.	Restano valide le mitigazioni previste nel PD
ESERCIZIO	<b>Emissioni durante le operazioni di trasbordo del marino</b>	<b>•</b> La soluzione di PE necessita di interventi di mitigazione perché l'operazione di trasbordo del marino sul nastro trasportatore avviene sul fascio binari di presa in consegna che è prossimo alla frazione abitata.	È stata prevista la localizzazione di una barriera antirumore
<b>VIBRAZIONI</b>			
CANTIERE	<b>Vibrazioni in fase di scavo</b>	<b>+</b> La soluzione di PE è migliorativa in quanto elimina il punto più critico costituito dalla realizzazione della galleria artificiale (che non è più presente).	-

**SINTESI DEGLI IMPATTI**

**++** DIMINUZIONE SIGNIFICATIVA  
 DEGLI IMPATTI RISPETTO AL P.D.

**•** IMPATTI  
 EQUIVALENTI  
 RISPETTO AL P.D.

**-** INCREMENTO  
 DEGLI IMPATTI RISPETTO AL P.D.

**+** DIMINUZIONE DEGLI IMPATTI  
 RISPETTO AL P.D.

**--** INCREMENTO SIGNIFICATIVO  
 DEGLI IMPATTI RISPETTO AL P.D.

<i>Fase</i>	<i>Fattore</i>	<i>Confronto PD – PE</i>	<i>Necessità di ulteriori mitigazioni</i>
ESERCIZIO	<b>Vibrazioni</b>	La soluzione di PE è migliorativa in quanto il sistema vibrazionale indotto dal nastro è sicuramente inferiore rispetto al passaggio dei treni.	-
	<b>dovute al funzionamento o del sistema di trasporto</b>		

**13 Tempi di realizzazione**

Per la realizzazione dell'intervento nel suo complesso, ad eccezione della formazione del sito di rimodellamento morfologico, si prevede un tempo di realizzazione di **540** giorni naturali consecutivi.

## ALLEGATI:

- nota **prot. 244 TELT\_PECI\_176\_TEC\_17** del 06/04/2017 con cui TELT riceve richiesta dal proprietario di svincolo di piccole porzioni di aree interessate dal progetto necessarie allo sviluppo di una iniziativa immobiliare (rotatoria a nord) con impegno a concedere l'occupazione temporanea di ulteriori aree per complessivi mq. 321.280;
- nota **prot. 78 TELT\_PECO\_47\_TEC\_17** del 20/04/2017 con cui Telt comunica la sua disponibilità allo svincolo subordinandolo al ritiro del ricorso al TAR e ad altre condizioni (Linee Guida);
- nota **prot. 321 TELT\_PECI\_172\_TEC\_18** del 3/10/2018 con cui il Comune chiede parere a TELT sull' istanza di parere preventivo per lo sviluppo 2° lotto PRIN con proposta di spostamento area di valorizzazione TELT presentata del proprietario;
- nota **prot. 243 TELT\_PECO\_146\_TEC\_18** del 15/11/2018 con cui TELT risponde al Comune proponendo tre soluzioni alternative richiedendo di indicare quella più gradita;
- nota **prot. 429 TELT\_PECI\_209\_TEC\_18** del 20/12/2018 con cui il Comune risponde indicando la soluzione con nastro in luogo del tronchino ferroviario e confermando il nuovo perimetro del sito.

## **ALLEGATI:**

- nota **prot. 244 TELT\_PECI\_176\_TEC\_17** del 06/04/2017 con cui TELT riceve richiesta dal proprietario di svincolo di piccole porzioni di aree interessate dal progetto necessarie allo sviluppo di una iniziativa immobiliare (rotatoria a nord) con impegno a concedere l'occupazione temporanea di ulteriori aree per complessivi mq. 321.280;
- nota **prot. 78 TELT\_PECO\_47\_TEC\_17** del 20/04/2017 con cui Telt comunica la sua disponibilità allo svincolo subordinandolo al ritiro del ricorso al TAR e ad altre condizioni (Linee Guida);
- nota **prot. 321 TELT\_PECI\_172\_TEC\_18** del 3/10/2018 con cui il Comune chiede parere a TELT sull' istanza di parere preventivo per lo sviluppo 2° lotto PRIN con proposta di spostamento area di valorizzazione TELT presentata del proprietario;
- nota **prot. 243 TELT\_PECO\_146\_TEC\_18** del 15/11/2018 con cui TELT risponde al Comune proponendo tre soluzioni alternative richiedendo di indicare quella più gradita;
- nota **prot. 429 TELT\_PECI\_209\_TEC\_18** del 20/12/2018 con cui il Comune risponde indicando la soluzione con nastro in luogo del tronchino ferroviario e confermando il nuovo perimetro del sito.

Torino, 6 aprile 2017

Spett.le  
TELT  
(pec:telt-sas@pec.it)

E p.c. Spett.le  
C.I.P.E.  
(pec:dipe.cipe@pec.governo.it)

Spett.le  
Ministero delle Infrastrutture e dei  
Trasporti  
(pec:segreteria.ministro@pec.mit.gov.it)

Spett.le  
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del  
Territorio e del Mare  
(pec:MATTM@pec.minambiente.it)

Spett.le  
Ministero della Economia e delle Finanze  
(pec:df.udg@pce.finanze.it)

Spett.le  
Regione Piemonte  
Settore Opere pubbliche e difesa del suolo,  
montagna, foresta, protezione civile,  
trasporti e logistica  
(pec:operepubbliche-trasporti@cert.regione.piemonte.it)

Spett.le  
Comune di Torrazza Piemonte  
(pec:  
torrazzapiemonte@postemailcertificata.it)

**OGGETTO: Nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano. Linee guida per il progetto di sistemazione del materiale di scavo nel sito di Torrazza Piemonte. Proposte di affinamento progettuale relative alle aree oggetto del provvedimento di occupazione temporanea.**

Gentili Signori,  
facciamo seguito alla nostra comunicazione del 31 marzo u.s., a tutt'oggi rimasta inevasa, nella quale vi avevamo chiesto **una formale e celere dichiarazione** relativamente alla esclusione di alcune particelle

# GORETTA S.R.L.

oggetto del provvedimento di occupazione temporanea su aree di nostra proprietà site in Comune di Torrazza Piemonte.

Tale urgenza deriva dal fatto che abbiamo sottoscritto, con un importante operatore logistico, un Accordo di Programma correlato ad un Patto di Riservatezza che prevede l'avvio dell'iter amministrativo mediante la presentazione dello Strumento Urbanistico Esecutivo, la firma della Convenzione con l'Amministrazione Comunale e la presentazione del Permesso di Costruire per la realizzazione del primo lotto funzionale su aree non oggetto del provvedimento di occupazione temporanea entro e non oltre il 21 aprile p.v..

Tenuto conto di quanto suesposto, il Comune di Torrazza Piemonte, con delibera di Giunta Comunale nr. 24 del 4.4.2017, ha approvato il S.U.E. del primo lotto funzionale del Programma Integrato e la conseguente sottoscrizione della relativa Convenzione, e ciò al fine di permettere il completamento dell'iter urbanistico in capo alla scrivente.

Alla luce di quanto esplicitato ed al fine di poter ultimare l'iter amministrativo così come previsto, risulta allo stato del tutto necessaria ed indispensabile una celere risposta in merito alla possibilità di escludere, come peraltro già richiesto nella nostra precedente nota del 31 marzo u.s., i mappali 167 – 168 – 264 – 328 del foglio 21 e 506 – 507 del foglio 27 del Comune di Torrazza Piemonte così come evidenziati nella planimetria allegata alla presente (All.1).

Giova infatti ricordare, ad integrazione di quanto esposto, che i suddetti mappali rappresentano l'**unica attuale viabilità di accesso al compendio immobiliare** in questione, che, come noto, non è interamente assoggettato ad occupazione temporanea, e pertanto dovrà rimanere, nella parte non occupata, nella **piena ed esclusiva disponibilità della proprietà**. L'occupazione delle predette particelle compromette la possibilità di ingresso in tutta l'area, impedendo di fatto l'esercizio del possesso delle rimanenti aree, non oggetto di occupazione temporanea, oltre che lo **sviluppo dell'iniziativa immobiliare sull'area non oggetto del provvedimento medesimo**.

Nel confermare quindi quanto già espresso nella nostra precedente nota del 31 marzo u.s., ed agli allegati nella stessa contenuti, in merito alla realizzazione, a nostra cura e spese, di una viabilità di accesso ad uso esclusivo di TELT, è doveroso sottolineare che quanto richiesto ottempera alle prescrizioni CIPE che prevedono il mantenimento della compatibilità urbanistica prevista dal PRGC vigente ed esecutivo.

Restiamo pertanto in attesa **di una formale ed urgente dichiarazione, entro e non oltre il 21 aprile, nella quale si attesti che le anzidette particelle non saranno oggetto del provvedimento di occupazione al fine di permettere il completamento dell'iter amministrativo intrapreso ed il veder garantito il diritto di accesso alla scrivente, nel rispetto delle prescrizioni della delibera CIPE.**

Cordiali saluti.

  
GORETTA S.R.L.  
Via Pianezza, 17  
10149 TORINO

Zimbra

telt-sas@pec.it

**POSTA CERTIFICATA: PROPOSTE DI AFFINAMENTO PROGETTUALE RELATIVE ALLE AREE OGGETTO DEL PROVVEDIMENTO DI OCCUPAZIONE TEMPORANEA.****Da :** Per conto di: goretta@pec.dbic.it <posta-certificata@pec.aruba.it>

gio, 06 apr 2017, 20:30

**Oggetto :** POSTA CERTIFICATA: PROPOSTE DI AFFINAMENTO PROGETTUALE RELATIVE ALLE AREE OGGETTO DEL PROVVEDIMENTO DI OCCUPAZIONE TEMPORANEA. 3 allegati**A :** telt-sas@pec.it**Cc :** dipe cipe <dipe.cipe@pec.governo.it>, segreteria ministro <segreteria.ministro@pec.mit.gov.it>, MATTM@pec.minambiente.it, df udg <df.udg@pce.finanze.it>, operepubbliche-trasporti@cert.regione.piemonte.it, torrazzapiemonte@postemailcertificata.it**Rispondi a :** goretta@pec.dbic.it**Messaggio di posta certificata**

Il giorno 06/04/2017 alle ore 20:30:51 (+0200) il messaggio "PROPOSTE DI AFFINAMENTO PROGETTUALE RELATIVE ALLE AREE OGGETTO DEL PROVVEDIMENTO DI OCCUPAZIONE TEMPORANEA." è stato inviato da "goretta@pec.dbic.it"

indirizzato a:

operepubbliche-trasporti@cert.regione.piemonte.it df.udg@pce.finanze.it dipe.cipe@pec.governo.it telt-sas@pec.it MATTM@pec.minambiente.it segreteria.ministro@pec.mit.gov.it torrazzapiemonte@postemailcertificata.it

Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: opec283.20170406203052.10700.10.1.68@pec.aruba.it

**Da :** goretta@pec.dbic.it

gio, 06 apr 2017, 20:30

**Oggetto :** PROPOSTE DI AFFINAMENTO PROGETTUALE RELATIVE ALLE AREE OGGETTO DEL PROVVEDIMENTO DI OCCUPAZIONE TEMPORANEA. 2 allegati**A :** telt-sas@pec.it**Cc :** dipe cipe <dipe.cipe@pec.governo.it>, segreteria ministro <segreteria.ministro@pec.mit.gov.it>, MATTM@pec.minambiente.it, df udg <df.udg@pce.finanze.it>, operepubbliche-trasporti@cert.regione.piemonte.it, torrazzapiemonte@postemailcertificata.it

Buonasera,  
in allegato alla presente, si trasmette quanto in oggetto.

Distinti saluti.

**GORETTA S.r.l.**  
Via Pianezza, n. 17  
10149 TORINO  
Telefono : 011/7431511  
Fax : 011/7412273  
PEC : goretta@pec.dbic.it

 **telt.pdf**  
831 KB [Visualizza](#) [Scarica](#)

 **TORR-ESCLUSIONE OCCUPAZIONE.pdf**  
1 MB [Visualizza](#) [Scarica](#)

 [Scarica tutti gli allegati](#)

 **dati-cert.xml**  
1 KB

 **smime.p7s**  
4 KB

Zimbra

telt-sas@pec.it

---

**ACCETTAZIONE: Fwd: POSTA CERTIFICATA: PROPOSTE DI AFFINAMENTO PROGETTUALE RELATIVE**

---

**Da :** posta-certificata@pec.aruba.it

gio, 06 apr 2017, 20:30

**Oggetto :** ACCETTAZIONE: Fwd: POSTA CERTIFICATA: PROPOSTE DI AFFINAMENTO  
PROGETTUALE RELATIVE 2 allegati**A :** telt-sas@pec.it**Ricevuta di accettazione**

---

Il giorno 06/04/2017 alle ore 20:30:55 (+0200) il messaggio  
"Fwd: POSTA CERTIFICATA: PROPOSTE DI AFFINAMENTO PROGETTUALE RELATIVE" proveniente da "telt-sas@pec.it"  
ed indirizzato a:  
domenico.paletto@telt-sas.com ("posta ordinaria") flavio.geremia@telt-sas.com ("posta ordinaria")

Il messaggio è stato accettato dal sistema ed inoltrato.  
Identificativo messaggio: opec283.20170406203055.03958.04.1.29@pec.aruba.it

---

 **daticert.xml**  
786 B **smime.p7s**  
4 KB

Spett. **GORETTA S.r.l.**  
[goretta@pec.dblc.it](mailto:goretta@pec.dblc.it)

e.p.c. **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**  
Direzione Generale per il trasporto e le  
infrastrutture ferroviarie  
[dg.tf@pec.mit.gov.it](mailto:dg.tf@pec.mit.gov.it)

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del  
Territorio e del Mare**  
Direzione Generale per le Valutazioni  
Ambientali  
[dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it)

**Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e  
del Turismo**  
Direzione Generale Archeologia Belle Arti e  
Paesaggio  
Servizio V – Tutela del paesaggio  
[mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it)

**Regione Piemonte**  
Direzione Ambiente, Governo e Tutela del  
territorio  
Valutazioni ambientali e Procedure integrate  
[territorioambiente@cert.regione.piemonte.it](mailto:territorioambiente@cert.regione.piemonte.it)

**Regione Piemonte**  
Settore Opere Pubbliche e Difesa del Suolo,  
Montagna ,Foresta, Protezione Civile,  
Trasporti e Logistica  
[operepubblichetrasporti@cert.regione.piemonte.it](mailto:operepubblichetrasporti@cert.regione.piemonte.it)

**Sindaco Comune di Torrazza Piemonte**  
[torrazzapiemonte@postemailcertificata.it](mailto:torrazzapiemonte@postemailcertificata.it)

Torino, 20 aprile 2017  
Prot.: **78/TELT\_PECO/47/TEC/17**



**OGGETTO: NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE – TRATTA IN TERRITORIO ITALIANO CUP C11J05000030001 – LINEE GUIDA E AFFINAMENTO PROGETTUALE RELATIVO ALLE AREE OGGETTO DEL PROVVEDIMENTO DI OCCUPAZIONE TEMPORANEA- VOSTRA LETTERA DEL 31 MARZO 2017**

Si prende atto delle istanze e delle motivazioni anche di celerità adottate a sostegno rappresentate nella lettera del 31.3.2017 e nel successivo sollecito del 6.4.2017, nonché delle proposte di affinamento progettuale inviate al Sindaco di Torrazza e per conoscenza alla scrivente con lettera del 11.4.2017.

Con tali note la Società, in particolare, chiede che dal perimetro delle aree individuate dal piano particellare allegato alla deliberazione CIPE n. 19/2015, con la quale è stato approvato il progetto definitivo del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione parte comune italo-francese - tratta in territorio italiano, siano stralciate parte delle particelle site nel Comune di Torrazza, distinte a catasto al Fg 21 - p.lle-328-168-167-264, come indicato nell'allegato B alla lettera in oggetto e parte delle particelle sempre site in comune di Torrazza, distinte a catasto al Fg. 27-p.lle 506-507, come indicato nel sollecito del 6.4.2017.

Esaminata la richiesta e svolte le opportune verifiche tecniche, si dichiara la disponibilità all'accoglimento dell'istanza di stralcio delle sopra citate p.lle, subordinatamente al verificarsi delle seguenti condizioni:

1. la Società Goretta accetta l'occupazione temporanea delle aree individuate in giallo ed in azzurro nella planimetria denominata All. B nella lettera del 31.3.2017 con impegno a formalizzare la cessione in occupazione temporanea a semplice richiesta di TELT;
2. la Società Goretta si impegna a condividere il progetto che verrà predisposto per l'utilizzazione delle aree individuate al punto 1 sulla base delle linee guida trasmesse con la citata lettera dell'11/4/2017, proposta che il Comune di Torrazza ritiene conforme alle prescrizioni della delibera CIPE del 20.2.2015 e conforme all'attuale previsione di PRGC come comunicato con lettera del 18.4.2017 (riscontrata dalla scrivente in data odierna);
3. la Società Goretta si impegna a realizzare a propria cura e spese la viabilità di accesso con caratteristiche e dimensioni idonee all'uso evidenziata in colore azzurro nell'allegato B alla lettera del 31.3.2017 o in altra posizione all'interno della proprietà che sarà definita nella fase di progettazione; la viabilità sarà realizzata dalla società Goretta nei tempi stabiliti da TELT e sarà messa a disposizione a sua semplice richiesta;



4. la Società Goretta rinuncia ad ogni eventuale maggiore indennità spettante rispetto all'attuale previsione di occupazione temporanea delle aree di proprietà;

5. la Società Goretta rinuncia al ricorso proposto innanzi al TAR Piemonte R.G. 1248/2016 e a ogni domanda e pretesa ivi contenuta.

Pertanto si resta in attesa delle Vostre determinazioni al riguardo, con la precisazione che l'accettazione delle suesposte condizioni dovrà essere accompagnata dalla produzione dell'allegato B debitamente sottoscritto, quale parte integrante dell'accettazione medesima.

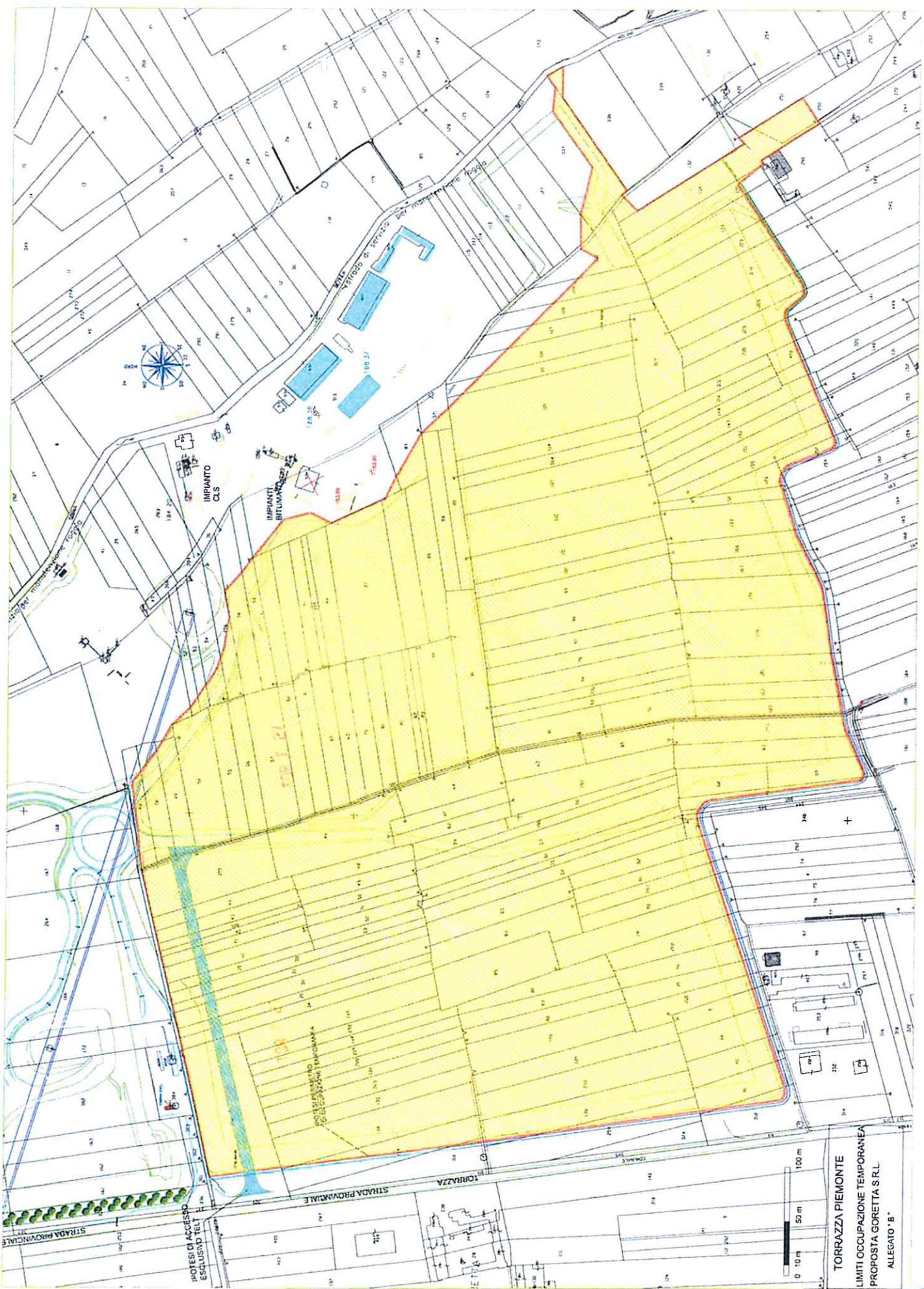
Cordiali saluti.



Ing. Fabio POLAZZO

Allegati :

- Elaborato grafico « Allegato B alla nota Goretta del 31 marzo 2017 »



TORRAZZA PIEMONTE  
 LIMITI OCCUPAZIONE TEMPORANEA  
 PROPOSTA GORETTA S.R.L.  
 ALLEGATO "B"





# COMUNE DI TORRAZZA PIEMONTE

(Provincia di Torino)

Piazza del Municipio n. 2 – c.a.p. 10037 P.I. 01769850015

E.mail [protocollo@torrazzapiemonte.eu](mailto:protocollo@torrazzapiemonte.eu) - p.e.c. [torrazzapiemonte@postemailcertificata.it](mailto:torrazzapiemonte@postemailcertificata.it)

Tel. 011-9181001-2-3-4 Fax: 011-9181019

-www.torrazzapiemonte.eu

Prot. 5727

Spett.le TELT  
Via Borsellino  
10100 TORINO TO  
telt-sas@pec.it

E p.c.  
Spett.le FI.FA. S.r.l.  
Via Pianezza n. 17  
10149 TORINO TO  
fifa@pec.dblc.it

**321/TELT\_PEC/172/TEC/18 del 03/10/2018 - ML**

OGGETTO: attuazione del Programma Integrato per la realizzazione di un polo logistico in Comune di Torrazza Piemonte – sviluppo del Lotto 2. Richiesta di parere preventivo.

Si informa che è giunta al protocollo di questo comune un'istanza della società FI.FA. S.r.l., proprietaria del compendio fondiario a destinazione polo logistico ubicato in Torrazza Piemonte, per un parere preventivo in merito alla proposta di sviluppo del secondo lotto funzionale del PRIN approvato con variante di PRGC in data 7 novembre 2011, comunicazione che si allega alla presente per conoscenza.

Come noto le aree appartenenti al predetto compendio rientrano in parte nel progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione approvato con delibera CIPE n. 19/2015 divenuta efficace con la pubblicazione sulla G.U. n. 181 del 06 agosto 2015.

Si rammenta che in occasione dello sviluppo del primo lotto del PRIN questa Amministrazione, con lettera prot. 1950 del 18.04.2017, ha condiviso una prima modifica delle geometrie di occupazione presentata a TELT dalla proprietà.

La nuova proposta della proprietà, per la quale è stato richiesto il parere preventivo, prevede l'immediato sfruttamento urbanistico di una parte delle predette aree, la disponibilità a ricevere nelle parti rimanenti il materiale proveniente dagli scavi della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e la modifica del tipo di trasporto del materiale dalla ferrovia storica al sito di valorizzazione.

Fermo restando che il vincolo imposto dal progetto approvato dal CIPE e dai seguenti accordi intervenuti tra le parti non consente la possibilità di sviluppare nuovi insediamenti produttivi con effetto immediato, ancorché compatibili con le previsioni di PRGC, questo Comune ritiene, ad un'analisi



# COMUNE DI TORRAZZA PIEMONTE

(Provincia di Torino)

Piazza del Municipio n. 2 – c.a.p. 10037 P.I. 01769850015

E.mail [protocollo@torrazzapiemonte.eu](mailto:protocollo@torrazzapiemonte.eu) - p.e.c. [torrazzapiemonte@postemailcertificata.it](mailto:torrazzapiemonte@postemailcertificata.it)

Tel. 011-9181001-2-3-4 Fax: 011-9181019

-[www.torrazzapiemonte.eu](http://www.torrazzapiemonte.eu)

preliminare, che l'iniziativa proposta dalla società FI.FA., che legge in copia, non solo sia accoglibile sul piano tecnico ma che possa avere positive ricadute sul territorio anche in campo occupazionale.

In tal senso l'Amministrazione Comunale non può che condividere la diversa collocazione geografica dell'area di valorizzazione del materiale proveniente dagli scavi della nuova linea ferroviaria Torino-Lione per consentire l'immediata realizzazione del secondo lotto e l'eliminazione del collegamento ferroviario previsto nel progetto approvato dal CIPE e già inserito nel PRGC vigente, stante l'evidente incompatibilità con lo sviluppo del PRIN.

Peraltro la scrivente Amministrazione, da sempre contraria alla deponia dello smarino sul sito essendo tutta l'area a destinazione industriale, ha auspicato l'eliminazione del raccordo ferroviario in esame sia dal progetto del PRIN sia, soprattutto, dal progetto della nuova linea ferroviaria ritenendolo dannoso per il territorio comunale.

Affinché questa Amministrazione possa valutare gli adempimenti necessari per rilasciare il parere preventivo e, in seguito, il permesso per costruire, è indispensabile che codesta società si pronunci in merito alla compatibilità della proposta allegato con il progetto approvato dal CIPE indicando nel contempo le soluzioni alternative al tronchino ferroviario per il trasporto del materiale dalla linea storica al sito di valorizzazione.

In assenza di un vostro parere dovremo, nostro malgrado, rigettare l'istanza non potendo dichiarare la compatibilità urbanistica tra la proposta ricevuta e la realizzazione dell'opera ferroviaria.

Alla luce di quanto esposto si rimanda a TELT l'esame della proposta della società FI.FA., proposta che questa Amministrazione ritiene coerente con le previsioni di PRGC, coerente con le prescrizioni della più volte richiamata delibera CIPE 19/2015.

Per quanto possa occorre, si informa che questa Amministrazione si impegna fin d'ora, in seguito alla ricezione del parere di codesta società, a porre in essere gli atti deliberativi di competenza.

Distinti saluti

Lì, 03.10.2018

IL SINDACO

Dr. Massimo ROZZINO

## POSTA PEC TELT

---

**Da:** Posta certificata - Comune di Torrazza Piemonte  
<torrazzapiemonte@postemailcertificata.it>  
**Inviato:** mercoledì 3 ottobre 2018 12:30  
**A:** telt-sas@pec.it; fifa@pec.dblc.it  
**Oggetto:** ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA INTEGRATO PER LA REALIZZAZIONE DI UN POLO LOGISTICO IN COMUNE DI TORRAZZA PIEMONTE - SVILUPPO DEL LOTTO 2. RICHIESTA DI PARERE PREVENTIVO.  
**Allegati:** Pagina\_1.PDF; 2018-0005549-A1.pdf; Segnatura.xml

Comune di Torrazza Piemonte

Prot. 0005727 del 03/10/2018

Oggetto: ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA INTEGRATO PER LA REALIZZAZIONE DI UN POLO LOGISTICO IN COMUNE DI TORRAZZA PIEMONTE - SVILUPPO DEL LOTTO 2. RICHIESTA DI PARERE PREVENTIVO.

---

codice archiviazione: 73083

**"AVVERTENZE AI SENSI DEL DLGS 196/2003**

Le informazioni contenute in questo messaggio di posta elettronica e/o nel/i file/s allegato/i, sono da considerarsi strettamente riservate. Il loro utilizzo è consentito esclusivamente al destinatario del messaggio, per le finalità indicate nel messaggio stesso. Qualora ricevete questo messaggio senza esserne il destinatario, Vi preghiamo cortesemente di darcene notizia via e-mail e di procedere alla distruzione del messaggio stesso, cancellandolo dal Vostro sistema; costituisce comportamento contrario ai principi dettati dal Dlgs 196/2003 il trattenere il messaggio stesso, divulgarlo anche in parte, distribuirlo ad altri soggetti, copiarlo, od utilizzarlo per finalità diverse."

## POSTA PEC TELT

---

**Da:** Per conto di: torrazzapiemonte@postemailcertificata.it <posta-certificata@postecert.it>  
**Inviato:** mercoledì 3 ottobre 2018 12:34  
**A:** telt-sas@pec.it; fifa@pec.dblc.it  
**Oggetto:** POSTA CERTIFICATA: ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA INTEGRATO PER LA REALIZZAZIONE DI UN POLO LOGISTICO IN COMUNE DI TORRAZZA PIEMONTE - SVILUPPO DEL LOTTO 2. RICHIESTA DI PARERE PREVENTIVO.  
**Allegati:** postacert.eml (6,70 MB); daticert.xml

## Messaggio di posta certificata

Il giorno 03/10/2018 alle ore 12:33:48 (+0200) il messaggio "ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA INTEGRATO PER LA REALIZZAZIONE DI UN POLO LOGISTICO IN COMUNE DI TORRAZZA PIEMONTE - SVILUPPO DEL LOTTO 2. RICHIESTA DI PARERE PREVENTIVO." è stato inviato da "torrazzapiemonte@postemailcertificata.it" indirizzato a:

fifa@pec.dblc.it  
telt-sas@pec.it

Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: F9834132.002F9CE2.397DA79E.011617BC.posta-certificata@postecert.it

*Spettabile*

**Amministrazione di**

**Torrazza Piemonte**

Piazza del Municipio n. 2

10037 TORRAZZA PIEMONTE

c.a. sig. Sindaco

[torrazzapiemonte@postemailcertificata.it](mailto:torrazzapiemonte@postemailcertificata.it)

e p.c.

**FI.FA. S.r.l.**

Via Pianezza 17

10149 TORINO

[fifa@pec.dblc.it](mailto:fifa@pec.dblc.it)

Torino, 15 novembre 2018

Prot. : **243/TELT\_PECO/146/TEC/18**

**OGGETTO: Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione parte comune italo-francese – tratta in territorio italiano CUP C11J05000030001 – Progetto di Recupero, Valorizzazione Ambientale e Territoriale del sito di Torrazza attraverso il conferimento del materiale di scavo – Attuazione del Programma Integrato per la realizzazione di un polo logistico in comune di Torrazza Piemonte – Sviluppo del lotto 2. Richiesta di parere preventivo.**

Facciamo seguito alla comunicazione di codesta Amministrazione prot. 5727 del 03/10/2018 con la quale è stato chiesto a TELT di pronunciarsi in merito alla compatibilità della proposta progettuale di sviluppo urbanistico del secondo lotto funzionale del PRIN con il progetto della nuova linea ferroviaria Torino Lione per significarVi, preliminarmente, che la società scrivente non ha facoltà di approvare autonomamente varianti progettuali senza la preventiva valutazione delle amministrazioni competenti.

Infatti, tutte le modifiche derivanti da prescrizioni o da affinamenti progettuali devono essere gestite nell'ambito dei procedimenti previsti dal D.Lgs. 163/2006.

In tal senso Vi informiamo che la Scrivente, in ottemperanza alle prescrizioni contenute nella delibera CIPE n. 19/2015, ha già da tempo avviato la progettazione esecutiva del sito di valorizzazione sulla base delle "linee guida" concordate nel corso dell'anno 2016.

Tuttavia, prendiamo atto che questa Amministrazione ritiene la nuova proposta del proprietario, depositata al protocollo del Comune in data 25/09/2018, migliorativa rispetto alle citate “Linee Guida”, coerente con le previsioni del PRGC e con le prescrizioni della delibera CIPE 19/2015 ritenendola, altresì, accoglibile sul piano tecnico e, soprattutto, importante sul piano sociale per le possibili ricadute occupazionali.

Per quanto sopra, abbiamo elaborato alcune proposte, qui allegate, che tengono conto delle nuove istanze del proprietario e delle osservazioni dell’Amministrazione, affinché possiate verificare se esse corrispondono a quanto atteso.

Al fine di procedere con la nuova progettazione, Vi chiediamo, cortesemente, di esprimere il vostro consenso indicando la soluzione che meglio contempera gli interessi dei soggetti coinvolti nel rispetto delle norme del PRGC e delle più volte richiamate prescrizioni del CIPE.

La scrivente società, qualora l’Amministrazione lo ritenesse necessario, è disponibile ad organizzare un incontro tecnico finalizzato ad illustrare le varie soluzioni.

Inoltre, nelle more dell’elaborazione della progettazione da sottoporre alle Amministrazioni competenti, TELT ritiene che, fermo restando i nuovi limiti dell’area di valorizzazione come indicati nella proposta allegata, la soluzione che prevede il trasporto dello smarino su nastro sia, tra tutte, quella preferibile, anche e soprattutto per il ridotto impatto ambientale.

In seguito all’approfondimento progettuale sarà nostra cura condividerne i contenuti preventivamente all’invio alle Amministrazioni competenti.

Nel rimanere in attesa di un Vostro cortese riscontro Vi inviamo distinti saluti.

Ing. Fabio POLAZZO

*All. c.s.i*



# COMUNE DI TORRAZZA PIEMONTE

(Provincia di Torino)

Piazza del Municipio n. 2 – c.a.p. 10037 P.I. 01769850015

E.mail [protocollo@torrazzapiemonte.eu](mailto:protocollo@torrazzapiemonte.eu) - p.e.c. [torrazzapiemonte@postemailcertificata.it](mailto:torrazzapiemonte@postemailcertificata.it)

Tel. 011-9181001-2-3-4 Fax: 011-9181019

-[www.torrazzapiemonte.eu](http://www.torrazzapiemonte.eu)

Prot. n. 7689

Torrazza Piemonte, 20.12.2018.

**429/TELT\_PECI/209/TEC/18 del 20/12/2018 - ML**

Spett.le TELT S.a.s

E p.c.: FI.FA. S.r.l.

Via Pianezza, 17

10149 TORINO

[fifa@pec.dblc.it](mailto:fifa@pec.dblc.it)

OGGETTO: Nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione parte comune italo – francese – tratta in territorio italiano CUP C11J05000030001 – Progetto di Recupero, Valorizzazione Ambientale e Territoriale del sito di Torrazza Piemonte attraverso il conferimento del materiale di scavo – Attuazione del Programma Integrato per la realizzazione di un polo logistico in Comune di Torrazza Piemonte – Sviluppo del lotto 2. Richiesta di parere preventivo.

Si riscontra la vostra comunicazione prot. 243/TELT\_PECO/146/TEC/18 del 15.11.2018 per informarvi di aver preso visione delle ipotesi alternative da Voi proposte in merito alle modifiche da apportarsi al progetto di valorizzazione dello smarino della nuova linea ferroviaria Torino Lione conseguenti alle proposte formulate dalla proprietà e condivise da questa Amministrazione.

A seguito di un'attenta analisi delle questioni indicate nel vostro fascicolo riteniamo che, fermo restando il posizionamento geografico del sito di valorizzazione come indicato dalla proprietà, la soluzione del trasporto dello smarino su nastro sia quello preferibile sia sotto il profilo ambientale sia sotto il profilo dei disagi che una diversa modalità di trasporto genererebbe nei confronti dei cittadini.

Infatti, l'inquinamento derivante dalla soluzione "su gomma" causerebbe un rilevante aggravio delle condizioni di vita dei cittadini residenti nei pressi del sito di valorizzazione che la scrivente Amministrazione non potrebbe consentire.

Per questi motivi si richiede di procedere con l'approfondimento della soluzione che prevede il trasporto dello smarino con nastro trasportatore, possibilmente mediante vagoni ribaltabili all'interno di strutture protette che consentano di contenere le polveri e diminuire i rumori.

Si richiede, altresì, di adottare ogni necessario accorgimento affinché il nastro venga adeguatamente insonorizzato per minimizzare l'impatto acustico nel percorso verso il sito di valorizzazione.



# COMUNE DI TORRAZZA PIEMONTE

(Provincia di Torino)

Piazza del Municipio n. 2 – c.a.p. 10037 P.I. 01769850015

E.mail [protocollo@torrazzapiemonte.eu](mailto:protocollo@torrazzapiemonte.eu) - p.e.c. [torrazzapiemonte@postemailcertificata.it](mailto:torrazzapiemonte@postemailcertificata.it)

Tel. 011-9181001-2-3-4 Fax: 011-9181019

-[www.torrazzapiemonte.eu](http://www.torrazzapiemonte.eu)

Vi chiediamo, inoltre, di procedere con la suddetta progettazione con ogni possibile urgenza affinché questa Amministrazione possa sciogliere tutte le riserve in merito all'istanza di parere preventivo inoltrato dal proprietario affinché questa importante occasione di valorizzazione del territorio del Comune di Torrazza Piemonte e del suo tessuto produttivo ed occupazionale possa essere sostenuta.

Per quanto sopra rimaniamo in attesa di ricevere la versione definitiva del progetto che contenga le diverse geometrie del sito di valorizzazione e il nastro trasportatore.

In seguito alla ricezione del suddetto progetto ed alla sua conseguente analisi, provvederemo ad adottare i necessari provvedimenti.

Distinti saluti.

Il Sindaco

  
(Massimo ROZZINO)

## POSTA PEC TELT

---

**Da:** Posta certificata - Comune di Torrazza Piemonte  
<torrazzapiemonte@postemailcertificata.it>  
**Inviato:** mercoledì 19 dicembre 2018 17:11  
**A:** fifa@pec.dblc.it; telt-sas@pec.it  
**Oggetto:** NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE - PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE - TRATTA IN TERRITORIO ITALIANO CUP C11J05000030001 - PROGETTO DI RECUPERO, VALORIZZAZIONE AMBIENTALE E TERRITORIALE DEL SITO  
**Allegati:** Pagina\_1.PDF; Segnatura.xml

Comune di Torrazza Piemonte

Prot. 0007689 del 19/12/2018

Oggetto: NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE - PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE - TRATTA IN TERRITORIO ITALIANO CUP C11J05000030001 - PROGETTO DI RECUPERO, VALORIZZAZIONE AMBIENTALE E TERRITORIALE DEL SITO DI TORRAZZA PIEMONTE ATTRAVERSO IL CONFERIMENTO DEL MATERIALE DI SCAVO - ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA INTEGRATO PER LA REALIZZAZIONE DI UN POLO LOGISTICO IN COMUNE DI TORRAZZA PIEMONTE - SVILUPPO DEL LOTTO 2. RICHIESTA DI PARERE PREVENTIVO.

---

codice archiviazione: 75191

**"AVVERTENZE AI SENSI DEL DLGS 196/2003**

Le informazioni contenute in questo messaggio di posta elettronica e/o nei file/s allegato/i, sono da considerarsi strettamente riservate. Il loro utilizzo è consentito esclusivamente al destinatario del messaggio, per le finalità indicate nel messaggio stesso. Qualora riceveste questo messaggio senza esserne il destinatario, Vi preghiamo cortesemente di darcene notizia via e-mail e di procedere alla distruzione del messaggio stesso, cancellandolo dal Vostro sistema; costituisce comportamento contrario ai principi dettati dal Dlgs 196/2003 il trattenere il messaggio stesso, divulgarlo anche in parte, distribuirlo ad altri soggetti, copiarlo, od utilizzarlo per finalità diverse."

## POSTA PEC TELT

---

**Da:** Per conto di: torrazzapiemonte@postemailcertificata.it <posta-certificata@postecert.it>  
**Inviato:** mercoledì 19 dicembre 2018 17:12  
**A:** fifa@pec.dblc.it; telt-sas@pec.it  
**Oggetto:** POSTA CERTIFICATA: NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE - PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE - TRATTA IN TERRITORIO ITALIANO CUP C11J05000030001 - PROGETTO DI RECUPERO, VALORIZZAZIONE AMBIENTALE E TERRITORIALE DEL SITO  
**Allegati:** postacert.eml (911 KB); daticert.xml  
**Firmato da:** posta-certificata@postecert.it

## Messaggio di posta certificata

Il giorno 19/12/2018 alle ore 17:11:32 (+0100) il messaggio "NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE - PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE - TRATTA IN TERRITORIO ITALIANO CUP C11J05000030001 - PROGETTO DI RECUPERO, VALORIZZAZIONE AMBIENTALE E TERRITORIALE DEL SITO" è stato inviato da "torrazzapiemonte@postemailcertificata.it" indirizzato a:

fifa@pec.dblc.it  
telt-sas@pec.it

Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: A9844603.0004D208.C73C88A4.E95429A6.posta-certificata@postecert.it