



Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica
Settore Investimenti Trasporti e Infrastrutture
investimenti.trasporti@cert.regione.piemonte.it

Data (*)

Protocollo (*)

Classificazione 12.70.10-RFI-Nodo to

(*) Riportati nei metadati Doqui

Al Ministero dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare
Divisione V- Sistemi di Valutazione Ambientale
CRESS@PEC.minambiente.it

e p.c.

Alla Direzione Ambiente, energia e territorio
Nucleo Centrale dell'Organo Tecnico
c/o Settore Valutazioni Ambientali e Procedure
Integrate
Mario Longhin

Oggetto: Procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii.. Nodo di Torino: completamento linea diretta Torino Porta Nuova - Torino Porta Susa. Progetto Definitivo. Trasmissione provvedimento.

Con riferimento alla procedura emarginata in oggetto, a conclusione del procedimento interno per l'espressione del parere unico regionale, in allegato alla presente, si trasmette la DGR n. 12-2359 del 27/11/2020.

La deliberazione contiene una serie di prescrizioni, condizioni, raccomandazioni e osservazioni ritenute necessarie per la sostenibilità ambientale dell'intervento e ai fini delle successive fasi progettuali e realizzative.

Rimanendo a disposizione per ulteriori chiarimenti, si porgono
Distinti saluti.

Il Dirigente del Settore
ing. Michele MARINO
(firmato digitalmente)

Referente: ing. Miriam CHIARA (tel. 011.432.5806)

Allegato: DGR n.12-2359 del 27/11/2020

GIUNTA REGIONALE

Verbale n. 156

Adunanza 27 novembre 2020

L'anno duemilaventi il giorno 27 del mese di novembre alle ore 10:20 in via telematica, presso la sede indicata dal D.P.G.R. n. 29 del 10 marzo 2020, si è riunita la Giunta Regionale con l'intervento di ~~Alberto CIRIO~~ Presidente, Fabio CAROSSO Vicepresidente e degli Assessori Elena CHIORINO, Luigi Genesisio ICARDI, Matteo MARNATI, Maurizio Raffaello MARRONE, Vittoria POGGIO, Marco PROTOPAPA, Andrea TRONZANO, ~~Chiara CAUCINO, Marco GABUSI, Fabrizio RICCA,~~ con l'assistenza di Guido ODICINO nelle funzioni di Segretario Verbalizzante.

Sono assenti il Presidente CIRIO e gli Assessori: CAUCINO, GABUSI, RICCA

(Omissis)

D.G.R. n. 12 - 2359

OGGETTO:

DLgs 152/2006, articoli 23 e 24, L.R. 40/1998, articolo 18. Valutazione di impatto ambientale di competenza statale inerente il progetto: "Nodo di Torino: completamento linea diretta Torino Porta Nuova - Torino Porta Susa" (TO). Espressione del parere regionale.

A relazione dell'Assessore MARNATI

Premesso che:

in data 03.08.2020, la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare, ai sensi dell'art. 23 del d.lgs. n.152/2006, istanza di avvio della procedura di VIA di competenza statale, in merito al progetto "Nodo di Torino: completamento linea diretta Torino Porta Nuova - Torino Porta Susa" (TO), localizzato nel Comune di Torino.

Con nota n. 91722 in data 01.10.2020, la Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM) ha comunicato alla Regione e agli altri Enti interessati l'avvenuta pubblicazione della documentazione nel proprio sito web e la conseguente decorrenza dei termini per l'espressione dei rispettivi pareri.

Nell'ambito di tale procedimento la Regione Piemonte è chiamata ad esprimere il proprio parere ai sensi dell'art. 24, comma 3 del citato D.lgs. n. 152/2006, secondo le modalità disciplinate dall'art. 18 della L.R. n. 40/1998.

Il Nucleo Centrale dell'Organo Tecnico Regionale, designato con D.G.R. n. 21-27037 del 12 aprile 1999 e s.m.i., sulla base delle indicazioni dell'art. 7 della L.R. 40/1998, verificate la natura e le caratteristiche dell'opera, ha individuato la Direzione Regionale Opere pubbliche, difesa del suolo, protezione civile, trasporti e logistica, quale struttura regionale responsabile del procedimento in oggetto e le strutture regionali interessate all'istruttoria, in relazione alle componenti ambientali interessate ed alle specifiche competenze per l'approccio integrato all'istruttoria.

La Direzione regionale Opere pubbliche, difesa del suolo, protezione civile, trasporti e logistica ha assegnato, con DD n. 2639 del 09/10/2020, il suddetto procedimento al Settore Investimenti Trasporti e Infrastrutture.

Dato atto che:

l'opera rientra nella Categoria progettuale di cui all'allegato II punto n. 10 "Opere relative a: tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza" del D.lgs. n. 152/2006. L'intervento non ricade neppure parzialmente in aree naturali protette come definite dal D.lgs. n. 42/2004 e/o nei siti della Rete Natura 2000.

Il progetto si inserisce nell'ambito delle opere di potenziamento infrastrutturale del nodo di Torino e consiste nel completamento della linea diretta Torino Porta Nuova – Torino Porta Susa, attraverso l'eliminazione dei punti critici in corrispondenza di Quadrivio Zappata e Bivio Crocetta anche in considerazione dei futuri sviluppi infrastrutturali del nodo con i relativi incrementi di flussi di traffico a seguito dei collegamenti con la Francia ed allo sviluppo del trasporto regionale metropolitano, quale ad esempio la linea SFM5.

La linea diretta si svilupperà in affiancamento alla linea storica esistente tra TO PN e TO PS e consisterà nella realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario di circa 4 km (di cui circa 3 km in galleria artificiale a singola canna e doppio binario in gran parte già realizzata in occasione dei lavori del Progetto Passante Torino Porta Susa – Lingotto), costituente il proseguimento in corretto tracciato della Linea Storica dai binari 1 e 2 di Torino Porta Susa verso Torino Porta Nuova, con percorso indipendente da Bivio Crocetta e Quadrivio Zappata.

L'innesto della linea nella stazione di Torino Porta Nuova è prevista sull'assetto dell'attuale linea Torino – Milano, il cui tracciato viene modificato creando un nuovo innesto con un bivio a raso con la linea Torino – Genova. In tal modo i flussi di traffico di lunga percorrenza provenienti da Porta Nuova direzione Milano non interesseranno più Quadrivio Zappata e Bivio Crocetta.

Il progetto riguarda pertanto il tratto di opera civile per il completamento della galleria artificiale e la totalità dell'armamento e dell'attrezzaggio impiantistico.

Dato atto, inoltre, che come da documentazione agli atti della Direzione regionale Opere pubbliche, difesa del suolo, protezione civile, trasporti e logistica:

nell'ambito dei lavori istruttori il Responsabile di procedimento ha convocato l'Organo Tecnico regionale a cui sono state convocate le Direzioni ed i Settori regionali interessati per competenza e l'Arpa Piemonte in quanto supporto tecnico-scientifico dell'Organo Tecnico regionale. La riunione si è tenuta nella giornata del 29/10/2020.

A seguito dell'istruttoria condotta, considerati i contributi e pareri, comunque denominati, formulati dai componenti dell'Organo tecnico regionale e dall'ARPA Piemonte, si fornisce il parere regionale con le osservazioni di seguito riportate, con la conseguente specificazione delle prescrizioni, condizioni, raccomandazioni e osservazioni ritenute necessarie per la sostenibilità ambientale dell'intervento e ai fini delle successive fasi progettuali e realizzative.

Geologia ed idrogeologia

Amianto: rispetto alla presenza di amianto nei terreni che saranno oggetto di scavo, riscontrata in alcuni campioni eseguiti nella fase di progettazione definitiva, non è chiaro se la stessa sia dovuta a cause naturali connesse alla geologia del sito oppure di origine antropica.

Preliminarmente agli scavi per il completamento della galleria dovranno essere effettuati sondaggi al fine di verificare/accertare la presenza di amianto sul fronte.

In presenza di materiali contenenti amianto, dovranno essere adottate procedure atte a mitigare la dispersione di fibre.

All'esterno del cantiere dovrà essere realizzato un monitoraggio ambientale in corso d'opera da effettuare presso recettori sensibili. Il limite assunto quale soglia di allarme, in coerenza con le indicazioni dell'OMS, dovrà essere di 1 f/l determinata in SEM. In caso di superamento di tale

soglia dovranno essere adottate le procedure previste dal DM 06/9/94 per superamento dello stato di allarme (cap. 5 par. 11).

Dovranno inoltre essere previste delle soglie di Sorveglianza ed Intervento. Per la definizione di tali soglie, si ritiene opportuno effettuare monitoraggi ante-operam.

Durante la movimentazione dei materiali contenenti amianto è necessario tenere presente che, anche con concentrazioni di amianto inferiori al limite di 1000mg/kg (0,1%), permane il rischio sanitario. Pertanto devono essere adottate le precauzioni previste dalla normativa vigente.

Il laboratorio che effettuerà le analisi per la ricerca dell'amianto deve essere qualificato dal Ministero della Salute (Lista 1).

Le analisi effettuate sul campione "tal-qual" (ovvero comprensivo anche dei clasti > 2cm) per la determinazione degli amianti, dovranno essere effettuate utilizzando una delle metodiche analitiche sotto riportate e previa macinazione. In via preliminare dovrà essere effettuata la ricerca qualitativa dell'amianto.

matrice	metodo	UM
Aria	DM 06/9/94 All. 2b ISO 14966:2002	ff/l
	MOCF/DC - DM 06/9/94 All. 3	Presenza / assenza
Terre / rocce / ballast	DM 06/9/94 All. 1b Metodo ARPA U.RP.M951	Mg/kg - % P/P

Nota: deve essere sempre esplicitata la tipologia di amianto riscontrata

Tutti i materiali classificati come rifiuti con CER 17 05 04 in cui è stata riscontrata la presenza di amianto non potranno essere conferiti presso impianti di recupero per la produzione di calcestruzzi, in ottemperanza della Legge 257/92 capo I – Disposizioni generali, art.1 comma 2, ove viene indicato che *“Sono vietate l'estrazione, l'importazione, l'esportazione, la commercializzazione e la produzione di amianto, di prodotti di amianto o di prodotti contenenti amianto...”*. nel caso di riutilizzo di tali materiali per i ripristini ambientali e rinterrati, deve essere prevista la gestione del rischio sanitario correlato alla presenza di amianto.

Interferenza con i siti contaminati: in merito alle potenziali interferenze del progetto con il sito in bonifica ex Ghia – ex OSI est, qualora gli interventi di bonifica e messa in sicurezza d'emergenza, ora in corso, non dovessero realizzarsi nei tempi utili previsti, risulterà necessario modificare la progettazione delle attività previste de RFI spa dovrà interfacciarsi con gli Enti coinvolti, ognuno per le proprie competenze tecnico e/o amministrative, per definire la corretta esecuzione delle attività previste, nell'ambito dell'iter di bonifica.

Sistema acquifero superficiale: è necessario porre la dovuta attenzione circa le possibili interferenze del tracciato con il sistema acquifero superficiale che potrebbero determinare criticità legate a rigurgiti a monte delle opere, limitazioni o diversioni del flusso idrico sotterraneo o aumento della vulnerabilità intrinseca della falda stessa.

Nel caso di interferenza con utenze a qualsiasi uso destinate dovranno essere salvaguardati i diritti acquisiti e garantita la possibilità di una corretta manutenzione delle utenze medesime da parte dei legittimi fruitori.

Risulta altresì necessario che il proponente si confronti con il gestore del servizio idrico integrato (SMAT S.p.A.) per la verifica circa la presenza di sottoservizi ed infrastrutture nell'area oggetto di intervento.

Gestione dei materiali da scavo

Sussistono alcune incongruenze tra il fatto che i materiali da scavo non verranno gestiti in regime di sottoprodotto, ma esclusivamente come rifiuto e quanto invece indicato nell'elaborato Relazione generale di cantierizzazione NT0P00D53RGCA0000001B, laddove nel descrivere l'organizzazione delle aree di stoccaggio, si cita la presenza di aree "destinate al reimpiego nell'ambito del

cantiere". Stante l'assenza di un Piano preliminare, ex art. 24 comma 3 del DPR 120/17, non potranno essere riutilizzati materiali da scavo prodotti nell'ambito dell'opera in esame nell'ambito del medesimo cantiere. La realizzazione di reinterri e/o rimodellamenti potenzialmente realizzabili con materiale da scavo prodotto nell'ambito del cantiere dovranno pertanto essere effettuati con approvvigionamenti esterni (es. materiale da cava e/o aggregati riciclati).

In merito ai materiali che dovranno essere approvvigionati dall'esterno durante l'esecuzione dei lavori si auspica una valutazione sulla possibilità di utilizzare materiale recuperato (aggregati riciclati) in alternativa a materiali naturali. È stato infatti dimostrato che gli aggregati riciclati hanno caratteristiche prestazionali tali da poter sostituire in alcune applicazioni i materiali naturali.

Cantiere

Considerato l'insieme delle perturbazioni che un cantiere per la realizzazione di un intervento quale quello della presente procedura induce in un contesto cittadino, con un ospedale ed un pronto soccorso importanti collocati in un ganglio nevralgico della viabilità cittadina a ridosso del centro città, delle perturbazioni rispetto alla mobilità sia viaria che ferroviaria con incidenze sul Trasporto Pubblico Locale che aggraveranno una condizione già non proprio fluida specialmente nelle fasce orarie di punta; posto che si è sviluppata un'unica ipotesi progettuale proposta per gli approvvigionamenti e i relativi allontanamenti dei materiali che servono per la realizzazione del progetto; si ritiene possa essere più completa una valutazione tecnica degli impatti attesi che possa basarsi anche su ipotesi alternative di asservimento del cantiere operativo per quanto riguarda gli approvvigionamenti e le movimentazioni dei materiali necessari a realizzare il progetto. Si potrebbero ipotizzare sistemi alternativi e sostenibili, all'esclusivo uso del trasporto basato sulla sola gomma. A mero titolo esemplificativo si potrebbe pensare di impiegare nastri trasportatori e/o l'uso della rotaia esistente.

Qualora tali ipotesi alternative siano potenzialmente perseguibili e sostenibili, si ritiene opportuno predisporre anche le corrispettive ipotesi verosimili sui tempi realizzativi riportando chiaramente le previsioni di interferenza del cantiere con il quartiere cittadino coinvolto.

Rumore e vibrazioni

Considerato che nell'attuale livello di progettazione non sono ancora stati definiti i layout definitivi di cantiere e le caratteristiche delle macchine operatrici utilizzate, si ritiene opportuno che il monitoraggio del rumore e delle vibrazioni sia sottoposto ad ulteriore approfondimento nella fase di progettazione esecutiva, al fine di valutare eventuali modifiche rispetto ai punti ed alle metodiche di monitoraggio proposti.

Qualità dell'aria

Considerato che per la fase di ante operam sono previsti solamente 2 monitoraggi e che i dati acquisiti saranno utilizzati per definire i valori soglia di attenzione e di intervento da applicarsi durante la fase di corso d'opera, si richiede che almeno uno dei 2 monitoraggi venga effettuato nella stagione invernale, in modo da prendere in considerazione il periodo in cui si registrano le maggiori concentrazioni degli inquinanti monitorati.

Nei punti di monitoraggio ATV01 e ATV02, finalizzati a rilevare l'eventuale impatto sull'aria dovuto al passaggio dei mezzi di cantiere, non è stato previsto il monitoraggio degli inquinanti gassosi da traffico. Sebbene gli studi modellistici prevedano livelli al di sotto della soglia, sarebbe opportuno monitorare almeno gli inquinanti gassosi più critici: NOx (NO2 e NO) e benzene.

Non è chiaro in quali punti di monitoraggio si prevede di effettuare la misura simultanea delle polveri con metodo gravimetrico e della distribuzione granulometrica del particolato ad alta risoluzione temporale mediante contatori ottici. Un punto di monitoraggio presso cui effettuare questa misura in continuo potrebbe essere previsto presso l'ATC02 vista la prossimità con l'Ospedale Mauriziano (recettore sensibile).

Nei quattro punti ATC finalizzati al monitoraggio delle attività dei cantieri fissi non è stata prevista la misura dei metalli sul particolato atmosferico PM10, mentre sarebbe opportuno prevedere questa misura in almeno due dei quattro punti previsti.

Data la durata dell'opera e la considerevole quantità di informazioni che verranno prodotte, tutti i dati la componente atmosfera dovranno essere caricati sul Sistema Regionale della Qualità dell'aria (Portale Ariaweb).

Paesaggio

Le criticità in fase di cantiere saranno superate da adeguati interventi di ripristino e recupero delle aree interessate, che si auspica possano essere occasione per interventi più complessivi di riqualificazione urbana. In particolare si suggerisce di riconsiderare l'intervento sulle barriere esistenti lungo via Jonio, che risultano attualmente elementi dequalificanti: la loro sostituzione con barriere antirumore può costituire stimolo per realizzare un intervento di riqualificazione della suddetta viabilità, utilizzando materiali, finiture ed eventualmente integrazioni con vegetazione che ne garantiscano il migliore inserimento paesaggistico.

Per quel che concerne gli interventi sulle alberature, si evidenzia che non interesseranno i viali tutelati ai sensi dell'art. 136 del Codice (in particolare corso Galileo Ferraris e corso Re Umberto, tangenti al tracciato); gli interventi di ripristino degli esemplari interferiti, con reimpianto delle medesime specie in sito, consentiranno in ogni caso la ricostituzione della continuità visiva dei viali alberati interessati, costituenti elementi di caratterizzazione del paesaggio urbano torinese; a tal fine si auspica l'impiego di specie a pronto effetto o di dimensioni idonee a garantire un rapido risarcimento.

Vista la L.R. n. 40/1998 e s.m.i.

visto il D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

vista la L.R. n. 23/2008

vista la D.G.R. n. 21-27037 del 12-04-1999 e s.m.i.

Attestata la regolarità amministrativa del presente provvedimento ai sensi della D.G.R. n. 1-4046 del 17/10/2016.

Attestato che la presente deliberazione non produce effetti diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente.

Tutto ciò premesso e considerato, la Giunta, con voto unanime espresso nelle forme di legge,

d e l i b e r a

- di esprimere il parere regionale, ai sensi dell'art. 18 della L.R. n. 40/1998, in combinato disposto con l'art. 24, comma 3 del D.lgs. n. 152/2006, nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale di competenza statale inerente il progetto: "Nodo di Torino: completamento linea diretta Torino Porta Nuova - Torino Porta Susa" localizzato nel Comune di Torino subordinatamente al rispetto di specifiche prescrizioni, dettagliatamente illustrate in premessa, per la predisposizione del progetto esecutivo e per la fase di realizzazione e gestione delle opere e degli interventi previsti, e inerenti gli aspetti di seguito elencati:

- gestione dei materiali da scavo;
- cantiere;
- rumore e vibrazioni;
- qualità dell'aria;
- paesaggio.

- di demandare la Direzione regionale Opere pubbliche, difesa del suolo, protezione civile, trasporti e logistica all'invio di copia della presente deliberazione al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare.

Contro il presente provvedimento è ammessa proposizione di ricorso Giurisdizionale avanti al Tribunale Amministrativo del Piemonte entro sessanta giorni dalla sua piena conoscenza ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla data di avvenuta notificazione, ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica n. 1199 del 24.11.1971.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della L.R. 22/2010, nonché ai sensi dell'art. 12, comma 8 della L.R. 40/1998.

(Omissis)

Il Vicepresidente
della Giunta Regionale
Fabio CAROSSO

Direzione della Giunta regionale
Il funzionario verbalizzante
Guido ODICINO

Estratto dal libro verbali delle deliberazioni assunte dalla Giunta Regionale in adunanza 27 novembre 2020.

ez/