



55  
Lub RW

*Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale**

\*\*\*

**Parere n. 3201 del 22 novembre 2019**

<p>Progetto:</p>	<p><i>Parere Art. 9 DM 150/07</i></p> <p><i>Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - sezione internazionale - Parte comune italo-francese - sezione transfrontaliera - parte in territorio italiano - Ottemperanza alle prescrizioni n,12, 14 e 96 della Delibera CIPE n.19/2015</i></p> <p>IDVIP 4879</p>
<p>Proponente:</p>	<p><b>Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS</b></p>

Handwritten notes and signatures on the right margin, including 'M', 'L', 'S', 'A', 'D'.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including 'B', 'A', 'S', 'C', 'M', 'C'.

## La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la nota prot. DVA/24952 del 2/10/2019, acquisita al prot. CTVA/3703 del 2/10/2019, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito Direzione) ha richiesto alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) un parere tecnico ai sensi dell'art. 9 del DM 150/07 ai fini della corretta interpretazione ed esecuzione del quadro prescrittivo - con riguardo specifico alle prescrizioni nn. 12, 14 e 96 - derivante dalla Delibera CIPE n.19/2015 inerente l'approvazione del Progetto Definitivo del "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione – sezione transfrontaliera, tratta in territorio italiano", presentato dalla Società Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS (di seguito Proponente);

### VISTI

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che "disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997";
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" e, in particolare, l'art. 216 "Disposizioni transitorie e di coordinamento", comma 27;
- il D.M. del 10 Agosto 2012 n. 161, che abroga interamente l'art. 186 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. (ai sensi dell'art. 49 del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività in tema di regolamentazione dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo", convertito in Legge n. 27 del 24/03/2012);
- il D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114";

### VISTI

- il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;
- il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”;

**CONSIDERATO** che il progetto “Nuova Linea Torino-Lyon” è incluso nella Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 “*Legge Obiettivo 1: Programma delle Infrastrutture Strategiche*” (P.I.S.) e s.m.i., tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale nell'ambito dei “*Corridori Ferroviari*”, riconfermato in seguito con la Delibera CIPE del 6 aprile 2006, n. 130/2006 recante “*Rivisitazione programma delle infrastrutture strategiche (Legge 443/2001)*”;

**CONSIDERATO** che il Progetto Preliminare dell'opera è stato approvato, ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006, con prescrizioni e raccomandazioni, dal CIPE con la Delibera N. 57 del 3 agosto 2011, pubblicata sulla G.U.R.I. n. 272 del 22 novembre 2011 avente per oggetto “*Programma delle Infrastrutture Strategiche (Legge N. 443/2001). Nuovo Collegamento Internazionale Torino-Lione – Sezione Internazionale. Parte comune italo-francese – Tratta in territorio italiano - Approvazione del Progetto Preliminare*”;

**CONSIDERATO** che la prescrizione n. 1 della Delibera CIPE 57/2011, relativa al fasaggio, riporta che “*[...] stante le risultanze dello studio di fattibilità richiesto dalla Commissione Intergovernativa, circa la possibilità di realizzare per fasi funzionali successive la "parte comune" della Torino-Lione, sviluppare tale ipotesi in fase di Progetto Definitivo. Tutte le parti dell'opera che risulteranno variate rispetto alla configurazione completa del progetto preliminare sottoposto ad istruttoria, dovranno essere sottoposte a nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale [...]*”;

**VISTA** l'entrata in vigore in data 1 agosto 2014 della Legge dello Stato di ratifica del trattato internazionale tra Italia e Francia, già siglato il 30 gennaio 2012 tra il viceministro alle Infrastrutture Mario Ciaccia ed il segretario di Stato ai Trasporti francese Thierry Mariani con cui viene ridefinito il percorso per realizzare il tunnel di base di 57 chilometri e le due stazioni internazionali di Susa e Saint- Jean-de-Maurienne, più le interconnessioni con le rispettive linee storiche;

**PREMESSO** che il collegamento della Nuova Linea Torino Lione comporta una “sezione internazionale” tra Saint-Didier-de-la-Tour e il Nodo ferroviario di Torino. La sezione internazionale si compone di tre parti:

- parte francese, tra i dintorni di Saint-Didier-de-la-Tour e i dintorni di Montmelian;
- parte comune italo-francese, tra i dintorni di Montmelian in Francia e di Chiusa S. Michele in Italia;
- parte italiana, dai dintorni di Chiusa S. Michele al nodo di Torino;

La “sezione transfrontaliera”, secondo la definizione data nell'accordo italo-francese, è la sezione della parte comune compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa - Bussoleno in Italia. Oggetto del presente parere è il progetto di competenza di Lyon Turin Ferroviarie S.p.a. della nuova linea ferroviaria compresa tra il confine di Stato e la piana di Susa-Bussoleno, cioè la tratta italiana della sezione transfrontaliera;

**VISTO** l'esito positivo della verifica di ottemperanza della prescrizione n. 196 della Del. CIPE 57/2011, di cui al Provvedimento Direttoriale DVA-2013-0019709 del 28/08/2013 tenuto conto del parere CTVA n. 1271 del 21 giugno 2013;

**VISTO e CONSIDERATO** il parere n. 1674 del 12/12/2014 della Commissione di approvazione con prescrizioni del “*Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino – Lione, parte comune italo francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011*”;

**VISTA** la Determina Direttoriale prot. 1574 del 19/01/2015 con cui la Direzione, tenuto conto del parere CTVA/1674 del 12/12/2014, ha determinato la positiva conclusione della verifica di ottemperanza del “*Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino – Lione, parte comune italo francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011*” e che “*il Piano di Utilizzo presentato, ai fini della definitiva approvazione ai sensi del D.M. 161/2012, dovrà essere ulteriormente integrato e aggiornato, anche rispetto agli esiti del cantiere del Cunicolo Esplorativo de La Maddalena e trasmesso unitamente al Progetto Esecutivo e comunque almeno 90 giorni prima dell'inizio dei lavori per la realizzazione dell'opera*”, nel rispetto delle prescrizioni rese nel suddetto parere;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large '3' on the right side.

**VISTA** l'approvazione nella seduta del 20 febbraio 2015 da parte del CIPE del "progetto definitivo del Nuovo collegamento internazionale Torino – Lione – Parte comune italo-francese – Sezione transfrontaliera – Tratta in territorio italiano";

**VISTO e CONSIDERATO** il parere n. 2647 del 16/02/2018 della Commissione di approvazione con prescrizioni del "Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione sezione internazionale - parte comune italo-francese - sezione transfrontaliera - parte in territorio italiano. Progetto definitivo di variante in ottemperanza alla prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 - Localizzazione alternativa dei cantieri";

**VISTA** la Delibera CIPE n. 30 del 21/03/2018 di approvazione della "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Approvazione progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione 235 della delibera CIPE 19 del 2015";

**VISTA** la Delibera CIPE n. 39 del 26/04/2018 relativa alla "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese. Sezione transfrontaliera. Parte in territorio italiano. Approvazione progetto di variante. Modifiche all'allegato alla delibera n. 30 del 2018";

**VISTA** l'istanza presentata dal Proponente, con nota prot. 182/TELT- PECO/132/TEC/19 del 18/09/2019, acquisita al prot. DVA/23523 del 18/09/2019, di richiesta di un parere tecnico ai sensi dell'art. 9 del DM 150/07 "a conferma della corretta interpretazione ed esecuzione del relativo quadro prescrittivo" con riguardo specifico alle prescrizioni nn. 12, 14 e 96 derivante dalla Delibera CIPE n.19/2015;

**CONSIDERATO** che nella suddetta istanza il Proponente evidenzia che:

- *il quadro prescrittivo relativo all'area tecnica sita nel Comune di Torrazza (in particolare le prescrizioni n. 12, 14 e 96 della Delibera CIPE n. 19/2015) prevede, per l'avvio delle relative attività, ulteriori approfondimenti, fermo restando il rimodellamento morfologico di parte della cava mediante il riutilizzo del materiale prodotto nel corso dei lavori di scavo;*
- *TELT ha avviato dal 2015 con il Comune di Torrazza un'interlocuzione che ha portato all'individuazione di una nuova soluzione progettuale, anche a seguito della formalizzazione, da parte della proprietà, in data 25/9/2018, dell'istanza di parere preventivo relativa allo sviluppo del lotto 2 del PIS contenente, tra l'altro, una proposta di modifica del perimetro di rimodellamento morfologico che garantisce nel contempo la realizzazione del progetto dell'opera e lo sviluppo urbanistico del sito;*

**VISTA** la nota del 8/10/2019 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, assegnava il procedimento al gruppo di Commissari della Sottocommissione VIA speciale per l'espletamento della suddetta Procedura;

**VISTA, ESAMINATA e VALUTATA** la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente con nota prot. 182/TELT-PECO/132/TEC/19 del 18/09/2019, acquisita al prot. DVA/23523 del 18/09/2019 e al prot. CTVA/3703 del 2/10/2019 e consistente in una relazione recante *Illustrazione delle soluzioni progettuali e ambientali proposte* per ottemperare alle prescrizioni 12, 14 e 96 delle Delibera CIPE 19/2015;

**CONSIDERATO** che l'oggetto del presente parere è la verifica della corretta interpretazione ed esecuzione del quadro prescrittivo - con riguardo specifico alle prescrizioni nn. 12, 14 e 96 - derivante dalla Delibera CIPE n.19/2015 inerente l'approvazione del progetto definitivo "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione – sezione transfrontaliera, tratta in territorio italiano";

**VISTI E CONSIDERATI** i Pareri della Commissione n. 3151 e n. 3152 del 18/10/2019 relativi all'aggiornamento del PUT ex D.M. 161/2012 e alla Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006 del "Progetto Esecutivo Svincolo di Chiomonte in fase di cantiere, nei comuni di Chiomonte e Giaglione. I Lotto costruttivo" presentato dalla Società Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS (di seguito Proponente);

## ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

### 1. PREMESSA

Il Progetto Definitivo della NLTL è stato approvato dalla Delibera CIPE 19/2015 che, introducendo la richiesta di rivedere la cantierizzazione dell'opera per motivi di sicurezza con la prescrizione n. 235, ha subito una serie di varianti, istruite ai sensi dell'art. 167 del D.Lgs 163/2006 approvate con le Delibere CIPE 30/2018 e 39/2018.

Pur essendo stato rivisto il Piano di Gestione delle terre e rocce da scavo attraverso il combinato disposto tra il D.Lgs 152/2006, il D.M. 161/2012 il D.P.R. 120/2017, i siti di deposito definitivo delle terre e rocce da scavo derivanti dalla realizzazione del Tunnel di Base della NLTL di Torrazza Piemonte e Caprie, previsti dal Progetto Definitivo dell'opera e approvati con la Delibera CIPE 19/2015, non sono stati oggetto di modifiche localizzative.

In particolare, le prescrizioni relative al sito di deposito definitivo di Torrazza Piemonte, analizzate dal Proponente, contenute nella Delibera CIPE 19/2015 sono le seguenti:

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.

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.

Deposito di Torrazza Piemonte

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;
- 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).

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:

In particolare il Proponente afferma che: "Con riferimento al Progetto Definitivo dell'intervento in oggetto, approvato con Delibera CIPE n. 19/2015, la Scrivente, con la presente richiede un parere ai sensi dell'ex art. 9 del D.M. n. 150/07, a conferma della corretta interpretazione ed esecuzione del relativo quadro prescrittivo.

Infatti il quadro prescrittivo relativo all'area tecnica sita nel Comune di Torrazza (in particolare le prescrizioni n. 12, 14 e 96 della Delibera CIPE n. 19/2015) prevede, per l'avvio delle relative attività, ulteriori approfondimenti, fermo restando il rimodellamento morfologico di parte della cava mediante il riutilizzo del materiale prodotto nel corso dei lavori di scavo.

A tale scopo, TELT ha avviato dal 2015 con il Comune di Torrazza un'interlocuzione che ha portato all'individuazione di una nuova soluzione progettuale, anche a seguito della formalizzazione, da parte della proprietà, in data 25/9/2018, dell'istanza di parere preventivo relativa allo sviluppo del lotto 2 del PIS contenente, tra l'altro, una proposta di modifica del perimetro di rimodellamento morfologico che garantisce nel contempo la realizzazione del progetto dell'opera e lo sviluppo urbanistico del sito.

Tale soluzione progettuale è descritta nella relazione allegata alla presente istanza.

Con la presente, la Scrivente richiede quindi formalmente l'avvio del procedimento ai sensi dell'ex art. 9 del D.M. n. 150/07, al fine di confermare la corretta interpretazione ed esecuzione del quadro prescrittivo di riferimento, nell'ottica della razionale e corretta realizzazione delle opere in oggetto e nel rispetto dei

*principi di efficace tutela delle risorse ambientali.”*

## **2. LA PROPOSTA TECNICA**

Il Proponente in ottemperanza alle prescrizioni n. 12, 14 e 96 della Delibera CIPE 19/2015, ha trasmesso la relazione tecnica *“Stato di avanzamento ottemperanza al quadro prescrittivo relativo all'area tecnica nel Comune di Torrazza. Prescrizioni 12, 14 e 96 della Delibera CIPE 19/2015 – Illustrazione delle soluzioni progettuali e ambientali proposte”* al fine di verificare che alcune modifiche tecnico-progettuali possano trovare positivo riscontro nell'ambito delle future verifiche ambientali previste.

In particolare, si richiama il fatto che il Piano di gestione delle terre e rocce da scavo della NLTL, contenuto nel Progetto Definitivo approvato con delibera CIPE 19/2015 e contenuto nella variante ex prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 approvato con le Delibere CIPE 30/2018 e 39/2018, dovrà essere approvato dalla Commissione alla scala di Progetto Esecutivo per effetto della prescrizione n. 4 della Delibera CIPE 19/2015: *“...l'aggiornamento del PUT, unitamente al progetto esecutivo fase 1, dovrà essere trasmesso alla CTVIA per la necessaria autorizzazione, prima dell'inizio dei lavori nei tempi e nelle modalità previsti dalla legge...”* e per effetto della prescrizione n. 20 della Delibera CIPE 39/2018: *“trasmettere secondo le tempistiche definitive dalla normativa, l'aggiornamento di tutta la documentazione relativa alla gestione delle terre e rocce da scavo alla luce della variante disciplinata dal decreto legislativo n. 152/2006 e successive modificazioni e integrazioni, dal decreto ministeriale n. 161/2012 e dal decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2017, che illustri la movimentazione dei materiali, le aree di stoccaggio provvisorio e definitivo, la valorizzazione e il trasporto dei materiali provenienti dalle operazioni di scavo prodotte dagli interventi previsti dal progetto della NLTL”*.

Ne consegue, che la richiesta di verifica della Proposta Tecnica, ai sensi dell'art. 9 del D.M. 150/2007, oggetto del presente parere, risulta coerente con il recepimento delle Delibere CIPE 30/2018 e 39/2018 e si inserisce in una fase nella quale eventuali ottimizzazioni tecnico-progettuali relative alla definizione esecutiva della gestione delle terre e rocce da scavo, possono trovare adeguata risoluzione qualora rispettino le norme e non siano causa di impatti e/o criticità ambientali peggiorativi rispetto a quanto già approvato.

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

La Delibera CIPE 19/2015 ha approvato la proposta del sito di deposito definitivo 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'area nella quale era previsto il deposito delle terre si trova nel settore sud ovest della cava, in affiancamento alla SP90 e, 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.

Il Progetto Definitivo autorizzato prevedeva che il trasporto dello smarino dall'area di carico, ubicata nella Piana di Susa, al sito di deposito definitivo avvenisse via treno, con trazione elettrica fino alla stazione di Torrazza Piemonte sulla linea storica Torino-Milano, per poi effettuare un cambio di locomotore, passando alla trazione diesel con cui i treni percorrono un raccordo ferroviario appositamente realizzato per poi entrare nell'area di deposito definitivo, dov'era prevista la costruzione di un fascio di binari per lo scarico dei treni, realizzando:

- un fascio di 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 deposito definitivo che necessitava di una galleria artificiale, nel suo tratto terminale, al fine di poter realizzare l'indispensabile sottoattraversamento della SP90.

Complessivamente il Progetto Definitivo approvato prevedeva l'arrivo di un numero massimo di 3 treni/giorno e la contemporanea partenza di 3 treni vuoti, composti da 19 carri porta container con massa utile complessiva pari a 897 t.

Per quanto riguarda il sito di cava approvato, il Proponente dichiara quanto segue: *“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.”*

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 – figg. 2-3-4) 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, oggetto del presente parere.”

## 2.2 Il Progetto Definitivo della variante approvato con le Delibere CIPE 30/2018 e 39/2018

La variante al Progetto Definitivo, ex prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015, approvata dalle Delibere CIPE 30/2018 e 39/2018, ha comportato una serie di modifiche sostanziali non solo rispetto al tema della cantierizzazione dell'opera ma anche sotto il profilo della gestione delle terre e rocce da scavo. In particolare è stata trasferita da Susa a Salbertrand l'area di carico dello smarino in esubero da conferire nei due siti di deposito definitivo di Torrazza Piemonte e Caprie che allo stato, secondo quanto previsto dalla Delibera CIPE 19/2015, sono stati confermati.

Ne consegue che i due siti di deposito definitivo di Torrazza Piemonte e Caprie fanno necessariamente parte del Piano di Gestione delle terre e rocce da scavo all'interno del Progetto Esecutivo della NLTL ai sensi delle Delibere CIPE 19/2015, 30/2018 e 39/2018 e oggetto di Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del D.Lgs 163/2006.

## 2.3 La Proposta Tecnica del sito di deposito definitivo di Torrazza Piemonte

Il Proponente dichiara che: “Al fine di valutare la corretta interpretazione del quadro prescrittivo relativo alle prescrizioni 12, 14 e 96 delle Delibere CIPE 19/2015 e tenuto conto degli esiti dei confronti intervenuti con l'amministrazione comunale, documentati dalla sopracitata corrispondenza, si sintetizzano come segue i nuovi elementi di input per lo sviluppo della presente proposta:

- l'individuazione del nuovo perimetro delle aree di rimodellamento morfologico, ricadenti nella medesima area urbanistica a vocazione industriale ritenuta dall'Amministrazione Comunale coerente con le previsioni di Piano Regolatore;
- il decaduto interesse da parte dell'Amministrazione alla presenza di un raccordo ferroviario tra la linea storica Torino – Milano e il polo logistico;
- la scelta operata dall'Amministrazione a favore del nastro trasportatore in luogo del raccordo ferroviario.”

Nel dettaglio la Proposta Tecnica prevede:

- lo spostamento del sito di deposito, sempre nel medesimo ambito, da ovest a est della medesima area di cava;
- il mantenimento del fascio binari di presa in consegna in affiancamento della linea ferroviaria Torino-Milano;
- la previsione, all'interno del fascio binari di presa in consegna, di un sistema di trasferimento delle terre e rocce da scavo dai convogli ai nastri trasportatori;
- il trasferimento delle terre e rocce da scavo al sito di deposito attraverso il nastro trasportatore in sostituzione del raccordo ferroviario previsto nel Progetto Definitivo approvato dalla Delibera CIPE 19/2015;

in particolare la Proposta Tecnica è verificata in relazione:

- allo smarino arriverà da Salbertrand via treno al fascio binari di presa in consegna di Torrazza Piemonte;
- alle volumetrie da conferire nel sito di Torrazza Piemonte;
- alla necessità di disporre di un sito che avesse come limiti di CSC di riferimento la colonna B della tabella 1, dell'Allegato 5 al Titolo V della parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i;
- alla sostenibilità ambientale complessiva del sistema di logistica.

Il sito di deposito e rimodellamento morfologico ha una disponibilità in volume pari a 850.000 mc come da Progetto Definitivo.

Il cumulo si appoggia sul versante est della cava ed è realizzato mediante scarpate a pendenza 2:1 e banche intermedie ogni 5m di larghezza pari a 2 m.

Al termine delle attività di conferimento dei materiali, verranno realizzati degli interventi di ripristino ambientale attraverso:

- la pulizia delle aree interferite, con asportazione di eventuali rifiuti e/o residui di lavorazione;
- il riporto di 30 cm di spessore del terreno vegetale;
- il rimodellamento morfologico a formare una superficie pianeggiante a diverse quote rispetto al piano di campagna;
- la sistemazione finale dell'area tramite l'inerbimento della superficie con miscuglio di specie autoctone.

Il Proponente dichiara che: *“Si sottolinea che la destinazione d'uso prevista per l'area, in conformità alle destinazioni insediative previste, è “attività produttive, logistiche”; quindi, nell'attesa che queste vengano attuate, l'inerbimento dell'area garantirà il decoro dell'area ed eviterà fenomeni di dilavamento e di diffusione di specie erbacee invadenti.”*

### **2.3.1. Schema di funzionamento del nastro trasportatore**

Nel sito di deposito definitivo di Torrazza Piemonte, la gestione dello smarino avverrà attraverso 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, essendo prevista in relazione all'attivazione del sistema di comando e controllo della Torino-Padova la trasformazione della stazione di Livorno Ferraris in fermata;
- un fascio di presa e consegna con tre binari dotati di tronchino di sicurezza;
- due nastri che convogliano in uno solo e che collegano la zona di presa e consegna con la zona di carico/scarico;
- nove nastri mobili ad unica campata di modulo 60m;
- uno stacker per la distribuzione del materiale nell'interno del deposito.

Il trasporto del materiale da Salbertrand a Torrazza Piemonte avverrà via treno con trazione elettrica fino alla stazione ferroviaria di Torrazza, dalla quale sarà realizzato un sistema di nastri trasportatori per raggiungere l'area di deposito definitivo, prevedendo:

- la realizzazione di tre binari paralleli alla linea Torino-Milano, sul lato ovest, circa 935 m oltre la stazione di Torrazza che costituiscono il fascio di presa e consegna (due a disposizione dei treni e il terzo per la circolazione del locomotore), collegato alla linea con un deviatoio sul binario dispari prima del quale vi è una comunicazione tra i due binari di corsa;
- un collegamento attraverso un sistema di nastri tra il fascio e l'area del deposito e la realizzazione delle seguenti opere d'arte:
  - un cavalferrovia di 12,50 a fianco di quello esistente sulla Strada Bergolo-Monferrina per sovrappassare il nuovo fascio dei binari di presa e consegna;
  - un tombino a due luci sulla Roggia dei Molini;
  - due strutture a traliccio con 21 m di campata per sovrappassare sia il canale sia la Strada Provinciale 90;
- un impianto dentro l'area di deposito costituito da nove nastri mobili di campata unica di luce 60 metri e un stacker per facilitare la distribuzione del materiale.

L'impianto è costituito da una serie di nastri idonei a raccogliere lo smarino e a trasportarlo fino al sito di deposito con una portata di 1200 ton/h, alla velocità di 4.5m/s, esso è formato da:

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

Questi elementi sono così disposti:

- 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 che trasporta lo smarino (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);
- la capacità della tramoggia è di circa 600 mc;
- le pareti laterali delle tramogge sono inclinate di 60° e sono predisposti n°39 vibratori lungo tutti i due lati della tramoggia poiché il materiale trasportato potrebbe essere molto umido;
- lo scarico dalle tramogge ai nastri 1 e 2 avviene attraverso bocchette a comando idraulico intervallate ogni 5 m (38 bocchette in totale);
- il nastro evacuatore ha una larghezza del tappeto pari a 800 mm, velocità 4,5 m/s, potenza 400 kW;
- i nastri 1 e 2 sono posizionati in fosse tra i binari 1, 2 e 3 e sono lunghi 406 m circa;
- i due nastri entrano in funzione in modo alterno e scaricano entrambi su un nastro trasversale anch'esso in fossa (nastro 3) lungo circa 9 m;
- il nastro 3 scarica il materiale sul nastro 4, lungo complessivamente 342 m e per i primi 110 m circa, fino al tombino Canale Mulini è in fossa e successivamente viaggia fuori terra parallelo al binario tronco;
- il nastro 5 raccoglie il materiale proveniente dal nastro 4 e arriva al limite sud-est della zona di scarico, e, 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 deposito verrà riempito 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;
- i nastri evacuatori hanno il tappeto largo 800mm, funzionano alla velocità di 4.5 m/s e sono contenuti e sorretti da una struttura metallica a traliccio costituita da profili zincati, con appoggi ogni 12 m massimo realizzati in cemento armato di dimensioni 2.5 m x 1.0 m x 0.3 m; il raggio minimo (verticale ed orizzontale) per tale sistema è pari a 700 m e l'inclinazione massima verticale è di 16° (p=28.67 %).

### 2.3.2. Interventi di recupero ambientale

Sull'intero percorso dell'innesto ferroviario FS alla linea esistente le nuove superfici di progetto, ovvero le scarpate dei rilevati e alcune aree intercluse, saranno inerbite, così come le aree interessate dai lavori della realizzazione delle fondazioni dei pilastri del nastro trasportatore (50 mq per pilastro).

Analogamente saranno trattate tutte le superfici che in fase di cantiere saranno interferite mettendo a nudo il suolo.

L'inerbimento verrà realizzato con un miscuglio di sementi erbacee autoctone.

La scelta delle specie da utilizzare nel miscuglio di sementi per l'inerbimento si è basata sulla conoscenza delle cenosi erbacee di pianura presenti nei dintorni dell'area di intervento.

È stata data la priorità alle specie pioniere con capacità di insediamento rapido ed elevato grado di copertura del suolo, con l'obiettivo principale di contrastare fin da subito l'insediamento di specie alloctone ed invasive.

In dettaglio le specie scelte per la semina sono le seguenti:

#### Graminacee

<i>Lolium multiflorum</i>	20%
<i>Bromus erectus</i>	20%
<i>Festuca rubra</i>	20%
<i>Dactylis glomerata</i>	10%

X

G. U.S.

JP

Handwritten notes and signatures.

Handwritten notes and signatures.

Handwritten notes and signatures.

#### Leguminose

<i>Trifolium repens</i>	10%
<i>Trifolium pratense</i>	10%
<i>Lotus corniculatus</i>	10%

La semina avverrà a spaglio, a mano o a macchina a seconda della dimensione dell'area ma comunque seguendo il metodo delle semine incrociate per ottenere una distribuzione uniforme del seme.

#### 2.3.3. Sicurezza e sorveglianza

Le opere previste e le dotazioni predisposte sono state concordate nel rispetto di quanto esplicitamente richiesto dalle forze dell'Ordine; di seguito si riportano le principali soluzioni tecniche:

- recinzione arborea esterna;
- recinzione esterna pesante realizzata con sistema new jersey sormontato da beta fence (grigliato elettrosaldato) e concertina;
- strada perimetrale di cantiere percorribile da mezzi delle FF.OO. e FF.AA.;
- recinzione esterna leggera;
- sistema di illuminazione perimetrale di sicurezza;
- sistema di sorveglianza perimetrale attivo;
- control room nei diversi accessi di cantiere.

Lungo tutto il perimetro del binario di circolazione e dei nastri 1-2-3-4, a partire dal raccordo con la linea storica Torino-Novara fino al tronchino di manovra nella zona terminale del binario stesso, sarà collocata una recinzione antintrusione dotata di concertina militare, fissata su new jersey in c.a., atta alla protezione della linea ferroviaria.

Lungo il nastro 5 si prevede una recinzione di tipo leggera con annessa una recinzione arbustiva antintrusione.

In ultimo, attorno all'area di deposito si prevede una recinzione antintrusione di tipo leggero.

Su tutta l'area di cantiere a partire da via San Giovanni Bosco fino alla fine del nastro 5 è prevista una viabilità di servizio percorribile con i mezzi delle FF.OO. e FF.AA., di larghezza 2,50 m, accessibile dalla via stessa e dalla SP90.

In corrispondenza degli accessi al cantiere, posizionati su via San Giovanni Bosco, sulla SP90 (coincidente con l'accesso agli apprestamenti di cantiere e a cavallo tra la SP stessa e il canale dei mulini) e sulla stradina verso la cava, si prevede l'installazione di una *control room* che controlli gli ingressi e le uscite dall'area di cantiere e abbia diretta visione dell'impianto di videosorveglianza.

Il nastro trasportatore 5 è circondato da una recinzione antintrusione oltre la quale è previsto uno spazio di circa 2 metri che percorre tutto il perimetro, caratterizzato dalla presenza di un doppio filare sfalsato di arbusti di Piracanta (*Pyracantha coccinea*), specie dotata di rami spinosi, con uno sviluppo lineare di 1.140 m.

#### 2.4 Confronto tra Progetto Definitivo approvato e Proposta Tecnica

In relazione a quanto descritto per le soluzioni di Progetto Definitivo e Proposta Tecnica di seguito si riporta una tabella di confronto tra le due soluzioni, comprendendo il sito di deposito e il sistema della logistica.

Tabella 1: Quadro di confronto tra Progetto Definitivo e Proposta Tecnica.

Elemento progettuale	Progetto Definitivo	Proposta Tecnica
Localizzazione	Ovest	Est
Superficie occupata (mq)	235.800	160.850
Volumi abbancabili (mc)	850.000	850.000
Uso del suolo interferito	Agricolo	Agricolo / Area estrattiva
Sistema di trazione dal fascio binari di presa in consegna al sito di deposito	Diesel (locomotori)	Elettrico (nastro trasportatore)

Il quadro di confronto rileva una differenza nella localizzazione del sito di deposito, infatti la Proposta Tecnica ha sviluppato una soluzione compatibile e coerente con le previsioni dello sviluppo urbanistico dell'area, localizzando l'impronta del sito di deposito più a est di quanto previsto nel Progetto Definitivo, liberando le aree a sud del già realizzato centro logistico di Amazon, al fine di garantire una continuità funzionale tra le strutture esistenti e quelle future.

La definizione della soluzione sopra descritta ha determinato la possibilità di non prevedere il raccordo ferroviario che dalla linea storica Torino-Milano consentiva ai treni carichi dello smarino di entrare in cava, sostituito da un sistema di nastri trasportatori che dal fascio di presa in consegna porteranno le terre direttamente all'interno del sito, a significativo vantaggio di minori interferenze di carattere ambientale, quali:

- la superficie occupata dal progetto diminuisce del 32%;
- il sistema di nastri trasportatori garantisce minori emissioni in atmosfera soprattutto in termini di CO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> e ossidi di azoto, in quanto l'alimentazione dei nastri sarà elettrica.

Gli interventi di recupero ambientale del sito di deposito della Proposta Tecnica, sono coerenti con i futuri sviluppi urbanistici dell'area che prevedono la realizzazione di un piazzale per il parcheggio dei mezzi del polo logistico, per il quale è previsto solo l'inerbimento, al fine di garantire il decoro dell'area ed evitare fenomeni di dilavamento e di diffusione di specie erbacee invadenti.

## 2.5 Aspetti ambientali

### 2.5.1 Atmosfera

Rispetto alla componente atmosfera tutte le azioni di progetto mostrano una, seppur ridotta, rilevanza nei confronti della qualità dell'aria, dalla fase di abbancamento a quella di recupero. I potenziali impatti del progetto sulla componente ambientale in esame sono connessi soprattutto alle produzioni più o meno significative di inquinamento atmosferico dovute all'impiego di mezzi pesanti che producono gas di scarico (emissioni di inquinanti da traffico) e che, muovendosi su superfici sterrate e movimentando il materiale, possono portare al sollevamento di polveri. Tali attività possono portare un contributo all'inquinamento atmosferico locale.

Il Proponente afferma che: *"Pare opportuno richiamare in questa sede che, dal punto di vista degli impatti sulla componente atmosfera, la compatibilità della realizzazione del sito di deposito nell'area di cava di Torrazza Piemonte, era già stata verificata nell'ambito del Progetto Definitivo della NTLT approvato con Delibera CIPE 19/2015. La modifica localizzativa di cui alla presente proposta tecnica non altera la tipologia di impatti a suo tempo valutati.*

*Lo studio del PD evidenziava infatti che le ricadute stimate per le attività legate alla messa a deposito del marino, seppur contenute, vanno ad insistere su valori di fondo superiori o prossimi al valore limite sia per il PM<sub>10</sub> che per il PM<sub>2.5</sub>, a causa della vicinanza all'area metropolitana torinese.*

*Non si rilevavano particolari criticità per il biossido di azoto.*

*Le ricadute di inquinanti calcolate in corrispondenza di alcuni ricettori più esposti per la loro vicinanza alle aree di lavoro risultavano limitate, confermando che l'impatto atmosferico era molto localizzato in prossimità delle aree di cantiere.*

*Occorre ancora sottolineare che la Proposta Tecnica prevede l'accesso al sito di deposito dei materiali da scavo tramite l'ausilio di un sistema di nastri trasportatori, e quindi non si registrano più le emissioni legate ai locomotori diesel, usati nel PD, che entravano nel fascio binari di presa in consegna e percorrevano il raccordo ferroviario con trazione diesel sino al sito di deposito ove avveniva lo scarico dei convogli e delle terre e rocce da scavo.*

*Di contro il trasferimento delle terre sul nastro avviene nel fascio binari di presa in consegna in un'area non distante da un fronte edificato, mentre nel Progetto Definitivo lo scarico dei convogli avveniva nell'area di cava."*

Gli impatti sulla componente atmosfera della Proposta Tecnica sono riconducibili principalmente alle emissioni di PM<sub>10</sub> dovute alla movimentazione delle terre e rocce e, in particolare si può affermare che:

- le volumetrie di previsto abbancamento sono le medesime, determinando un'equivalenza in termini assoluti di emissioni di PM<sub>10</sub> dovute alla movimentazione delle terre;

- il sistema di logistica dello smarino in accesso al sito di deposito in termini emissivi è meno impattante nella soluzione della Proposta Tecnica in quanto vengono utilizzati nastri trasportatori a trazione elettrica al posto di locomotori diesel previsti nel PD.

Il Proponente conclude che: *“Complessivamente si ritiene la soluzione della proposta tecnica migliorativa rispetto agli impatti sull’atmosfera, anche considerando che la realizzazione dei nastri trasportatori genererà impatti minori rispetto alla soluzione di raccordo ferroviario.”*

### 2.5.2 Ambiente idrico

In riferimento al *rischio idrogeologico*, per quanto riguarda l’attività fluvio-torrentizia, non si osservano particolari criticità in entrambe le soluzioni: l’ambito di progetto pur essendo prossimo a un’area a esondazione a pericolosità medio o moderata (Em) del fiume Dora Baltea, in entrambi i casi, risulta non ricadere all’interno delle fasce fluviali o di altri dissesti areali.

Si evidenzia che la soluzione della Proposta Tecnica è esterna alla perimetrazione della classe di pericolosità geomorfologica IIIa “Elevata” (Carta di sintesi della pericolosità geologica e dell’idoneità all’uso urbanistico del PRGC del Comune di Torrazza Piemonte).

Le potenziali interferenze relative alla componente in oggetto sono riassumibili in:

- intorbidimento delle acque dei canali durante la fase di cantiere;
- inquinamento di corpi idrici superficiali e sotterranei;
- interferenza delle acque sotterranee durante la fase di cantiere;
- interferenza con le linee di deflusso superficiale.

Il Proponente afferma che: *“Considerando il sito di deposito si sottolinea, comunque, che tali potenziali impatti si avrebbero sia che si realizzasse la soluzione del PD autorizzato con Delibera CIPE 19/2015, sia con la soluzione della presente proposta tecnica.*

*Gli impatti sopra individuati sono impatti potenziali riferiti alla componente in relazione alla tipologia di intervento previsto: tuttavia il sito in esame non interferisce con elementi della rete idrografica superficiale si ritiene pertanto che non ci possano essere disturbi legati all’intorbidimento delle acque dei canali durante la fase di ritombamento.*

*Per quanto riguarda l’inquinamento di corpi idrici superficiali o il rischio di contaminazione della falda idrica, esso è legato ad incidenti ed accidentali sversamenti di carburanti o oli da parte delle macchine operatrici e dai mezzi di cantiere o in caso di una non corretta gestione dei macchinari e mezzi di cantiere o delle operazioni di manutenzione. In virtù dell’adozione delle misure precauzionali necessarie ad impedire il verificarsi di incidenti, l’impatto rispetto a questo fattore di disturbo è trascurabile.*

*Si evidenzia come le due soluzioni progettuali del sito di deposito appaiono del tutto paragonabili in termini di potenziali impatti sulla componente circa l’interferenza con le linee di deflusso superficiali, legate alla modifica del soprassuolo, con modificazioni delle condizioni di drenaggio dell’area; l’impatto è valutabile in relazione allo stato post operam dell’area di intervento e cioè una superficie in rilevato che presenterà una copertura inerbita quindi permeabile, che quindi modificano lievemente le condizioni di drenaggio rispetto allo stato attuale.*

*Nel PD particolarmente significative erano le opere per la risoluzione delle interferenze con la rete irrigua superficiale (Roggia dei Molini) da parte del raccordo ferroviario. Nel progetto definitivo erano previsti due sifoni e un tombino la cui realizzazione e gestione (con particolare riferimento ai sifoni) poneva evidentemente alcune criticità operative anche in termini di rischio di inquinamento.*

*Nella presente proposta tecnica, le interferenze con i corpi idrici vengono risolte facendo sovrappassare il nastro trasportatore sopra gli stessi. Resta unicamente la necessità di realizzare un solo tombino.”*

Rispetto alle acque sotterranee e al sito di deposito il Proponente non ravvisa interferenze in entrambe le soluzioni in quanto, ricordando che gli interventi non prevedono scavi ma solo apporti di materiale, in corrispondenza dell’area di intervento, il tetto della falda ha un valore di soggiacenza intorno ai 6-8 m con possibilità di escursione stagionale variabile intorno ai 2 m. In relazione a questi dati è possibile dedurre che non sussiste il rischio di una interferenza diretta tra la falda e il materiale che sarà conferito e che quindi saranno anche garantite le condizioni qualitative delle acque sotterranee.

Il Proponente conclude che: *“Analizzando le modalità di accesso al sito nel PD la realizzazione della galleria artificiale nel tratto terminale del raccordo determinava, potenziali interferenze con la falda anche in relazione al possibile innesco di effetti barriera con possibili ricadute sui ricettori limitrofi alla galleria*

stessa. Tale criticità è assente nella soluzione della presente proposta tecnica in quanto la galleria artificiale non sarà realizzata.

Gli elementi progettuali introdotti sono quindi complessivamente migliorativi rispetto a quanto previsto nel PD per la eliminazione di alcune criticità legate alla realizzazione del raccordo ferroviario.”

### 2.5.3 Suolo e sottosuolo

I potenziali impatti a carico della componente suolo e sottosuolo sono riferibili:

- alla configurazione finale dell'area in relazione agli usi ammissibili in termini di occupazione di suolo/consumo di suolo;
- al conferimento di terre e rocce da scavo conforme alla Tabella 1B dell'Allegato V, Parte IV del D. Lgs. 152/06 ess.mm.ii.;
- al verificarsi di eventi accidentali che potrebbero produrre sversamenti di oli o carburanti sul suolo;
- alla quantità di materiali estratti per la realizzazione del collegamento tra la linea ferroviaria storica TO-MI e il sito di deposito.

Il Proponente afferma che: “Per valutare correttamente la configurazione finale dell'area del sito di deposito, occorre analizzare nel dettaglio lo stato attuale dell'area confrontandola con le previsioni insediative. A tal riguardo si sottolinea che l'area di intervento del sito di deposito rientra per tutta la sua estensione all'interno delle previsioni di espansione della zona per le attività produttive e logistiche del Comune di Torrazza Piemonte e allo stato attuale si presenta come una cava in cui l'attività estrattiva si sta concludendo.

Inoltre il conferimento di terre e rocce da scavo conforme alla Tabella 1B dell'Allegato V, Parte IV del D. Lgs. 152/06, è coerente alle destinazioni urbanistiche del PRGC del comune di Torrazza Piemonte. Si sottolinea che l'abbancamento dei materiali da scavo afferenti la Colonna B era previsto già nel progetto definitivo del sito di deposito approvato con Delibera CIPE 19/2015.

Per quanto attiene la valutazione degli impatti legati al conferimento di materiali conformi alla Tabella 1B a carico della componente sottosuolo si ribadisce che tale conferimento è conforme alla destinazione urbanistica industriale e che non sussistono condizioni di possibili alterazioni della qualità dei suoli nelle aree circostanti.

Ricordando che le superfici sono già state compromesse dalla coltivazione mineraria e che le lavorazioni e le occupazioni di cantiere andranno ad interessare esclusivamente le superfici comprese nell'area di cava recintata, le due soluzioni progettuali appaiono del tutto paragonabili in termini di fattore di pressione occupazione di suolo/consumo di suolo.

Rispetto invece alle modalità di accesso del materiale di scavo nel PD gli impatti erano legati all'occupazione di suolo dell'impronta del raccordo ferroviario e allo scavo delle volumetrie per la realizzazione della galleria artificiale. Nella proposta tecnica l'ingombro dell'impronta del nastro trasportatore è inferiore. In linea generale il PD comporta un'occupazione di suolo maggiore.

Per quanto riguarda i fattori di rischio legati al possibile inquinamento del suolo legato a eventi accidentali e alle alterazioni connesse alle ricadute di inquinanti su suolo, opportune misure di gestione e controllo delle attività di cantiere potranno ridurre l'entità di tali rischi. Tali misure risultano comprese negli accorgimenti di buona pratica per evitare sversamenti accidentali. Tale potenziale impatto è identico per entrambe le soluzioni.”

### 2.5.4 Ambiente naturale

L'area di Torrazza Piemonte oggetto della presente Proposta Tecnica con la realizzazione del centro Amazon nella porzione nord e il completamento dei recuperi morfologici nella porzione meridionale, entrambi interventi non correlati alla NLTL, ha perso gli elementi di interesse naturalistico, idonei alla presenza significativa di anfibi e ornitofauna, identificati nel SIA del Progetto Definitivo e richiamati nella prescrizione 14 della Delibera CIPE 19/2015.

Per quanto riguarda l'impatto legato alla sottrazione della copertura vegetale:

- l'impronta del sito di deposito sia del PD che della proposta tecnica interferiscono su aree estrattive e aree agricole;
- l'asse del tracciato del raccordo ferroviario (PD) e del nastro trasportatore sono sviluppati in un contesto prevalentemente agricolo con modeste presenze di vegetazione lungo le rogge interferite.

Il Proponente afferma che: *“Generalmente un progetto legato alla movimentazione ed all’abbancamento di terre e rocce da scavo causa effetti negativi sulla vegetazione esterna prossima al sito di intervento, in relazione alla temporanea diffusione e deposizione di polveri nell’immediato intorno dal perimetro del cantiere e dalla viabilità di servizio. L’impatto in questione non risulta significativo sia per il PD che per la proposta tecnica in quanto la vegetazione nello stretto intorno delle aree di intervento è praticamente assente, in quanto poste in parte internamente alla fossa di cava esistente ed in parte in aree agricole.*

*Per ciò che concerne la potenziale diffusione di specie vegetali alloctone e ruderali, occorre precisare che, l’aumento del rischio di diffusione per trasporto passivo e dispersione di materiali contenenti semi da parte dei veicoli in transito risulta trascurabile e non vi saranno variazioni significative rispetto dei fattori di rischio nei due scenari di progetto confrontati. A tal riguardo, la semina delle superfici a fine ritombamento, permetterà di evitare l’ingresso di specie invasive.*

*Per quanto attiene la valutazione degli impatti a carico della componente fauna ed ecosistemi, i potenziali effetti sono essenzialmente ascrivibili a:*

- disturbo per inquinamento acustico;
- perdita di superficie e/o alterazione e/o trasformazione di habitat di specie.
- alterazione nella struttura spaziale degli ecosistemi esistenti, alterazione nel livello e/o nella qualità della biodiversità esistente e conseguenti perdite di funzionalità;
- perdita complessiva di naturalità;
- frammentazione della continuità ecologica nell’ambiente coinvolto.

Il Proponente afferma che: *“Per quanto riguarda il disturbo acustico arrecato alla fauna presente nell’intorno, le fonti di emissione acustica principali saranno rappresentate dai mezzi d’opera utilizzati nelle diverse fasi di ritombamento. Si presume che si potrà generare un disturbo di entità limitata alla fauna, con conseguente allontanamento temporaneo in zone più tranquille. La tendenza della fauna, una volta venuto meno il disturbo, sarà quella di tornare a visitare le aree interferite. Per il fattore in oggetto non si riscontrano differenze tra le due soluzioni progettuali.*

*La perdita di porzioni di habitat a causa dell’occupazione di superfici legata all’attività in progetto influirà in maniera ridotta sulle popolazioni animali esistenti, in quanto trattasi, allo stato attuale, in parte di un’area estrattiva ed in parte di un’area agricola, caratterizzate da una frequentazione limitata della fauna. L’entità delle sottrazioni delle superfici foraggere ad esempio per l’alimentazione dell’avifauna, risultano trascurabili, in quanto l’impronta di progetto è collocata prevalentemente in aree già modificate dall’uomo. Per il fattore in oggetto non si riscontrano differenze tra le due soluzioni progettuali.*

*Alterazioni della struttura spaziale e la frammentazione della continuità ecologica dell’ambiente coinvolto sono da commisurare ad una realtà territoriale, in cui l’ambiente naturale originale ha subito una profonda trasformazione ad opera dell’uomo, tuttora in atto. La preesistenza nell’area di viabilità e altre infrastrutture, insediamenti urbani ed industriali, agricoltura meccanizzata diffusa, contribuisce significativamente a contenere il livello di impatto del progetto, rispetto a quanto prevedibile in condizioni di maggiore “naturalità”. “*

Il Proponente conclude che: *“Per il fattore in oggetto non si riscontrano differenze tra le due soluzioni progettuali. Concludendo gli elementi progettuali introdotti dalla presente proposta tecnica non introducono criticità differenti rispetto al Progetto Definitivo sulla componente ambiente naturale ma anzi, data la minore occupazione di superficie, tale soluzione risulta migliorativa.”*

### **2.5.5 Rumore e vibrazioni**

Gli impatti sulla componente rumore del PD sono riconducibili alle seguenti tipologie di disturbo:

- emissioni acustiche legate alle attività di ritombamento interne al sito di deposito;
- emissioni acustiche dovute alla movimentazione delle terre e relative attività di scarico delle stesse dai convogli;
- emissioni e passaggio dei locomotori diesel.

Gli impatti sulla componente rumore della proposta tecnica sono riconducibili alle seguenti tipologie di disturbo:

- emissioni acustiche legate alle attività di ritombamento interne al sito di deposito;

- trasferimento delle terre dai convogli ai nastri (operazione che avviene sul fascio binari di presa in consegna) e al funzionamento del nastro per il quale è prevista una barriera in corrispondenza del fascio binari.

Il Proponente conclude che: *“Emerge quindi che le tipologie di lavorazione maggiormente impattanti interne al sito di deposito restano immutate, mentre si evidenzia come la soluzione della presente proposta tecnica sia decisamente migliorativa rispetto al PD grazie all'uso dei nastri trasportatori cofanati e della previsione di una barriera acustica in corrispondenza del fascio binari di presa in consegna del materiale da scavo.*

*Rispetto al tema vibrazioni l'impatto del PD era essenzialmente dovuto alla prossimità di alcuni ricettori alla galleria artificiale nel tratto terminale, problema risolto grazie all'ausilio del nastro trasportatore.*

### 2.5.6 Paesaggio

Il Proponente afferma che: *“La valutazione degli impatti sulla componente paesaggio legata al sito di deposito deve essere commisurata al fatto che esso si inserisce in uno scenario già compromesso e alle previsioni urbanistiche per l'ambito: infatti il sito di cava sta acquisendo una vocazione antropica, ad esempio l'area nord vede la costruzione del polo logistico Amazon, e in generale la destinazione urbanistica è rivolta alle attività produttive, logistiche. Ragion per cui la sistemazione finale dell'area definita sia dal PD che dalla proposta tecnica è conforme alle destinazioni insediative previste.*

*La sistemazione finale dell'area, tramite l'inerbimento delle superfici, viene effettuata al fine di garantire, da un lato, l'inserimento paesaggistico dell'area nel contesto, e dall'altro, per prevenire fenomeni di erosione e/o id invasione di specie alloctone infestanti. Tale finitura dell'area risulta altresì propedeutica e temporanea in attesa dell'attuazione delle previsioni di Piano regolatore che destinano l'ambito ad area per attività produttive/logistiche.*

*Dal punto di vista percettivo, il sito risulta poco percepibile dalla viabilità ordinaria (in entrambe le soluzioni tecniche), ed il bacino di visibilità, benché definito da ambiti di pianura, risulta limitato dalle numerose siepi campestri presenti nella zona e dal fatto che verrà realizzato internamente ad una fossa di cava. Nonostante si crei un volume dentro l'area di cava, questo volume non eccede il piano campagna esistente nelle aree esterne, ma rimane ad una quota leggermente inferiore e quindi le visuali dagli ambiti circostanti sono preservate.*

*Rispetto alla soluzione logistica di conferimento dello smarino dall'asse della ferrovia esistente al sito di deposito, si evidenzia che l'opera è posta in un contesto prevalentemente agricolo.*

*In fase di PD era prevista la realizzazione di un raccordo ferroviario il cui andamento plano-altimetrico non presentava elementi emergenti, al contrario, il tracciato era prevalentemente a raso o in trincea e nel tratto finale in galleria artificiale.*

*La soluzione con il nastro trasportatore, seppur di minore ingombro si sviluppa a cielo aperto. Le interferenze con il sistema infrastrutturale (rogge e viabilità) vengono risolte con sovrappasso. Pertanto il nastro, puntualmente, presenta elementi emergenti e quindi maggiormente percepibili dall'intorno. Si evidenzia che tale aspetto avrà carattere temporaneo in quanto a fine lavori di conferimento i nastri saranno smantellati.”*

### 2.6 Quadro di confronto degli impatti

Il Proponente ha ritenuto necessario valutare gli impatti della Proposta Tecnica oggetto del presente parere, non in termini assoluti, ma relazionandoli a quanto previsto nel progetto definitivo, al fine di valutare se e quali differenze significative potessero essere state introdotte.

La valutazione è stata 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.

In particolare, il Proponente afferma che: *“Come è possibile evincere dalle valutazioni successive, la proposta in oggetto non determina impatti peggiorativi rispetto allo scenario del Progetto Definitivo (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 proposta, 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."

## 2.7 Conclusioni

Il Proponente conclude che: "A valle delle valutazioni effettuate nei paragrafi precedenti, si ritiene che la predisposizione della presente soluzione tecnica sia una corretta interpretazione del quadro prescrittivo stesso.

Infatti la soluzione tecnica proposta per l'ottemperanza alle prescrizioni 12, 14 e 96 della Delibera CIPE 19/2015:

- non determina, per la fase di esercizio dell'opera, impatti diversi per tipologia e magnitudo rispetto a quanto valutato per il progetto definitivo;
- l'impatto va commisurato alle previsioni urbanistiche dell'intero ambito: il PRGC del Comune di Torrazza Piemonte attribuisce una destinazione d'uso prettamente antropica ed in particolare l'area è destinata ad "attività produttive, logistiche";
- consente di mitigare, riconducendoli a livelli equivalenti della soluzione del progetto definitivo, gli impatti temporanei a carico del paesaggio e rumore legati all'ingombro visuale del nastro trasportatore e al rumore legato al trasbordo del marino sul nastro trasportatore che avviene sul fascio binari di presa in consegna prossimo alla frazione abitata. Le mitigazioni per gli aspetti paesaggistici consistono nella realizzazione di fasce verdi attorno ai nastri, allo studio di recinzioni con adeguate caratteristiche di inserimento paesaggistico (compatibilmente con le esigenze di sicurezza) e alla corretta colorazione dei nastri. Le mitigazioni sugli aspetti acustici riguarderanno la posa di una barriera sul fascio binari di presa in consegna lato abitato.
- per tutte le componenti si rilevano minimizzazioni degli impatti previsti rispetto a quanto valutato per il Progetto Definitivo.

Tutto ciò premesso si richiede l'attivazione dell'istanza ex art.9 de DM 150/2007."

## 3. CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA

**PRESO ATTO** che la Proposta Tecnica oggetto del presente parere, è coerente alle prescrizioni contenute nella Delibera CIPE 19/2015 che, introducendo la richiesta di rivedere la cantierizzazione dell'opera per motivi di sicurezza con la prescrizione n. 235, ha subito una serie di varianti, istruite ai sensi dell'art. 167 del D.Lgs 163/2006 approvate con le Delibere CIPE 30/2018 e 39/2018;

**PRESO ATTO** che il Piano di Gestione delle terre e rocce da scavo ha subito una revisione generale nell'istruttoria ex prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 attraverso il combinato disposto tra il D.Lgs 152/2006, il D.M. 161/2012 il D.P.R. 120/2017;

**PRESO ATTO** che i due siti di deposito definitivo di Torrazza Piemonte e Caprie fanno necessariamente parte del Piano di Gestione delle terre e rocce da scavo all'interno del Progetto Esecutivo della NLTL ai sensi delle Delibere CIPE 19/2015, 30/2018 e 39/2018 e oggetto di Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del D.Lgs 163/2006.

**PRESO ATTO** che il Piano di gestione delle terre e rocce da scavo della NLTL, contenuto nel Progetto Definitivo approvato con delibera CIPE 19/2015 e contenuto nella variante ex prescrizione n. 235 della Delibera CIPE 19/2015 approvato con Delibera CIPE 39/2018, dovrà essere approvato dalla Commissione alla scala di Progetto Esecutivo per effetto della prescrizione n. 4 della Delibera CIPE 19/2015: *"...l'aggiornamento del PUT, unitamente al progetto esecutivo fase 1, dovrà essere trasmesso alla CTVIA per la necessaria autorizzazione, prima dell'inizio dei lavori nei tempi e nelle modalità previsti dalla legge..."* e per effetto della prescrizione n. 20 della Delibera CIPE 39/2018: *"trasmettere secondo le tempistiche definitive dalla normativa, l'aggiornamento di tutta la documentazione relativa alla gestione delle terre e rocce da scavo alla luce della variante disciplinata dal decreto legislativo n. 152/2006 e successive modificazioni e integrazioni, dal decreto ministeriale n. 161/2012 e dal decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2017, che illustri la movimentazione dei materiali, le aree di stoccaggio provvisorio e definitivo, la valorizzazione e il trasporto dei materiali provenienti dalle operazioni di scavo prodotte dagli interventi previsti dal progetto della NLTL"*.

**PRESO ATTO** che:

- in data 7 dicembre 2016, il proprietario della cava ha notificato a TELT il ricorso al TAR Piemonte per l'annullamento della delibera CIPE 19/2015 di approvazione del progetto, apposizione del vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità;
- in data 7 aprile 2017 con prot. TELT n. 244/TELT\_PECI/176/TEC/17, TELT riceve richiesta dal proprietario di svincolo di piccole porzioni di aree interessate dal progetto necessarie all'intervento AMAZON (rotatoria a nord) con impegno a concedere l'occupazione temporanea di ulteriori aree per complessivi mq 321.280;
- in data 20 aprile 2017 con prot. n. 78/TELT\_PECO/47/TEC/17, TELT comunica la sua disponibilità allo svincolo di cui sopra, subordinandolo, fra l'altro, al ritiro del citato ricorso al TAR;
- in data 7 maggio 2017 con prot. TELT n. 320/TELT\_PECI/235/TEC/17 il proprietario ha notificato a TELT l'avvenuta rinuncia al ricorso al TAR e ha comunicato l'accettazione delle condizioni richieste da TELT stessa in merito alle modifiche progettuali (Linee Guida);
- in data 16 maggio 2017 con prot. n. 109/TELT\_PECO/61/TEC/17, verificata l'ottemperanza delle condizioni poste, TELT ha comunicato al proprietario la formale rinuncia all'occupazione delle suddette aree dichiarate di pubblica utilità inserite nel primo lotto del PIS e necessarie per lo sviluppo urbanistico previsto;
- in data 3 ottobre 2018 con prot. TELT n. 321/TELT\_PECI/172/TEC/18, l'Amministrazione di Torrazza Piemonte ha richiesto a TELT di esprimersi in merito all'istanza di parere preventivo di sviluppo del secondo lotto del PIS ricevuta dal proprietario, con proposta di spostamento dell'area di rimodellamento morfologico;
- il Sindaco ha valutato positivamente detta proposta ritenendola coerente con le previsioni di PRGC, e manifestando la volontà che il raccordo ferroviario provvisorio, previsto nel progetto TELT approvato dal CIPE, e già presente nelle previsioni del PIS, non venga realizzato;
- in data 15 novembre 2018 con prot. n. 243/TELT\_PECO/146/TEC/18, TELT ha riscontrato la nota, formulando tre diverse ipotesi progettuali e richiedendo di indicare quella ritenuta migliore dal punto di vista ambientale e dal punto di vista urbanistico;
- in data 20 dicembre 2018 con prot. TELT n. 429/TELT\_PECI/209/TEC/18, l'Amministrazione comunale indica la soluzione con nastro in luogo del tronchino ferroviario e condividendo il nuovo perimetro del sito di rimodellamento proposto.

**PRESO ATTO** che la Proposta Tecnica recepisce le trasformazioni già avvenute nel territorio del Comune di Torrazza Piemonte, rispondendo alle richieste avanzate dagli enti locali nell'ottica di una pianificazione generale in continua evoluzione;

**PRESO ATTO** che il Proponente ha provveduto a confrontare impatti e/o criticità ambientali tra il Progetto Definitivo approvato e la Proposta Tecnica oggetto del presente parere rispetto alle seguenti componenti:

- atmosfera;

- ambiente idrico-rischio idrogeologico;
- acque sotterranee;
- suolo e sottosuolo;
- ambiente naturale;
- rumore e vibrazioni;
- paesaggio;

**PRESO ATTO** che il Proponente ha inserito all'interno della relazione alcune mitigazioni ambientali per attenuare gli impatti dovuti al trasporto dello smarino e alla sua posa;

**PRESO ATTO** che l'intervento di riambientalizzazione si limita alla sistemazione delle terre di cui è stata elaborata una sezione tipo con successivo inerbimento della superficie con un miscuglio di specie autoctone ma che l'intervento previsto dal Progetto Definitivo prevedeva inerbimento e realizzazione di macchie arboree ed arbustive, mentre quello della Proposta Tecnica si limita all'inerbimento;

**PRESO ATTO** che la Proposta Tecnica presentata si è limitata alla valutazione:

- della fase di cantiere, intesa come fase realizzativa del sistema di trasporto ai nastri trasportatori;
- della fase di esercizio, intesa come fase di realizzazione dell'abbancamento nel sito di deposito;

**VALUTATO** che la Proposta Tecnica oggetto del presente parere:

- è predisposta e sarà nelle fasi successive verificata in ottemperanza alle prescrizioni delle Delibere CIPE 19/2015, 30/2018 e 39/2018;
- non modifica in modo sostanziale quanto già approvato in sede di valutazione del Progetto Definitivo di cui alle Delibere CIPE 19/2015, 30 e 39/2018 in quanto trattasi di traslazione del sito di deponia definitivo all'interno del medesimo sito di cava dalla zona ovest alla zona est;
- non modifica le quantità di terre movimentate rispetto a quanto previsto dal Progetto Definitivo;
- sarà verificata all'interno dell'elaborazione del Progetto Esecutivo della NLTL;
- sarà ricompresa all'interno del PMA della NLTL;

**VALUTATO** che la Proposta Tecnica, non solo è coerente con la pianificazione urbanistica del Comune di Torrazza Piemonte ma implementa, con le soluzioni prospettate, gli aspetti di corretto impiego delle tecnologie disponibili al fine di ridurre gli impatti sulle matrici ambientali dovute alle strutture necessarie alla realizzazione del trasporto e del deposito delle terre; in particolare la soluzione del nastro trasportatore chiuso in sostituzione del raccordo ferroviario, previsto nel Progetto Definitivo e approvato dalla Delibera CIPE 19/2015, risulta essere una soluzione più conservativa rispetto all'ambiente e allo stato dei luoghi anche perché di carattere temporaneo;

**VALUTATO** che la Proposta Tecnica presentata risulta migliorativa dal punto di vista ambientale in quanto:

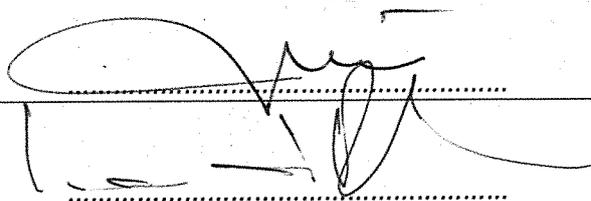
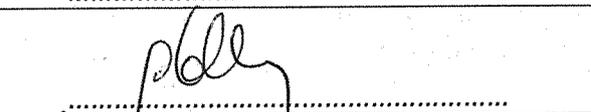
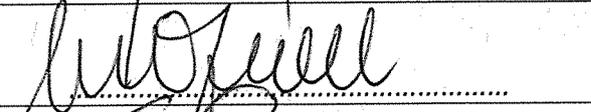
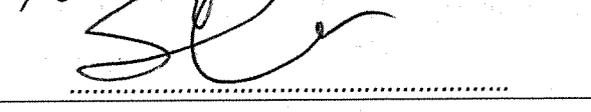
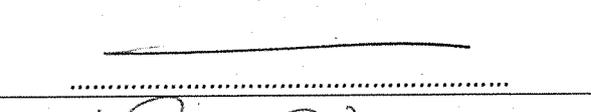
- riduce del 32% l'ingombro della superficie del sito di cava occupata dalle terre;
- il sistema di nastri trasportatori garantisce minori emissioni in atmosfera soprattutto in termini di CO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> e ossidi di azoto, in quanto l'alimentazione dei nastri sarà elettrica;
- l'intervento di riambientalizzazione coinvolge anche aree ex estrattive;

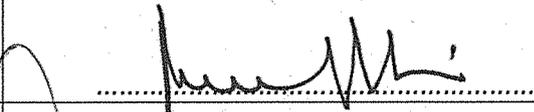
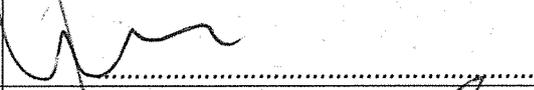
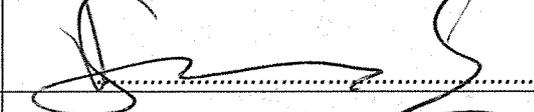
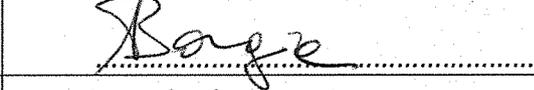
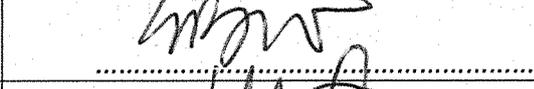
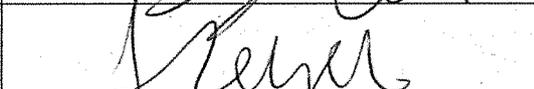
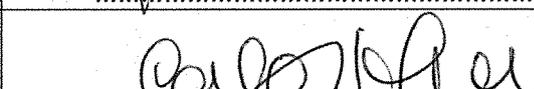
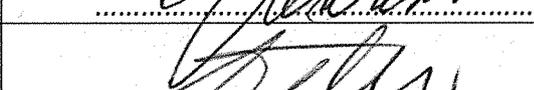
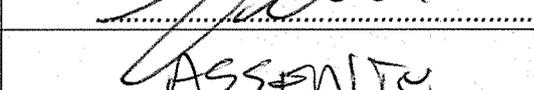
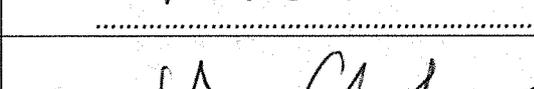
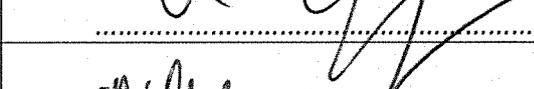
**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO**  
**la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

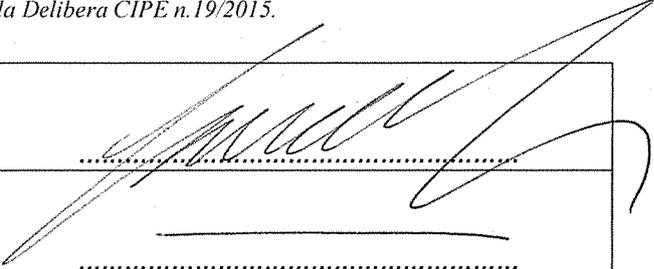
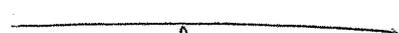
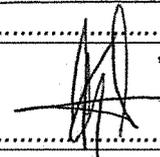
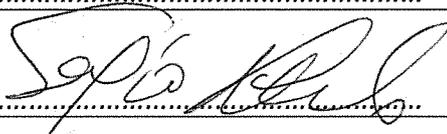
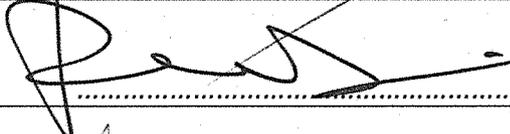
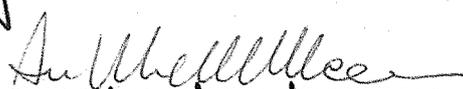
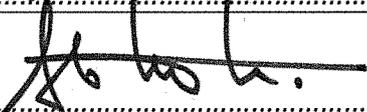
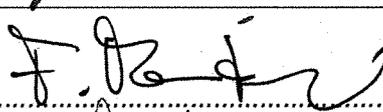
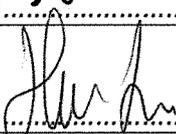
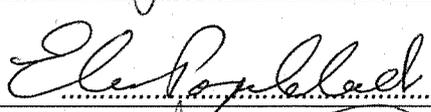
nei limiti delle valutazioni tecniche che sono richieste da un punto di vista ambientale, condivide l'interpretazione delle prescrizioni nn.12, 14 e 96 della Delibera CIPE n.19/2015 proposta dalla Società Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS, condizionandola all'ottemperanza delle seguenti prescrizioni:

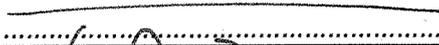
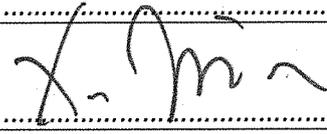
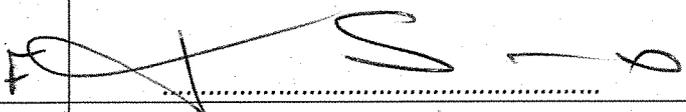
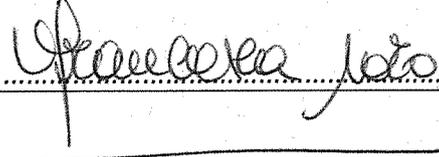
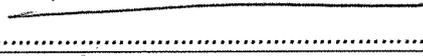
Ente Vigilante: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

1. In sede di redazione del Progetto Esecutivo, all'interno del Piano di Gestione delle terre e rocce da scavo del progetto della NLTL, ottemperare a tutte le prescrizioni di carattere generale e specifiche al sito di deposito definitivo di Torrazza Piemonte nel rispetto delle Delibere CIPE 19/2015, 30/2018 e 39/2018.
2. Il Progetto Esecutivo del sito di deposito definitivo delle terre derivanti dallo scavo della NLTL di Torrazza Piemonte dovrà essere verificato ai sensi dell'art. 185 c. 6 e 7 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. all'interno della Verifica di Attuazione I Fase e seguenti.
3. Verificare attraverso il PMA nelle fasi *ante operam*, *in itinere* e *post operam* che il trasporto e le lavorazioni di deponia dello smarino derivante dalla costruzione della NLTL non compromettano le matrici ambientali coinvolte e, se del caso, attivare tutte le mitigazioni in accordo con ARPA Piemonte.
4. Anticipare per quanto possibile gli interventi di piantagione degli elementi vegetali previsti per la mitigazione delle infrastrutture necessarie al trasporto dello smarino, quali il nastro trasportatore, al fine di avere delle barriere significative già cresciute prima dell'inizio dei lavori.
5. Trasmettere prima dell'inizio dei lavori tutta la documentazione attestante la regolarità amministrativa e gli accordi previsti per poter realizzare la deponia definitiva delle terre nel sito di cava indicato.
6. Verificare con il Comune di Torrazza Piemonte e trasmettere al MATTM un approfondimento progettuale dell'intervento di riambientalizzazione delle aree che, benché destinate al parcheggio del polo logistico, devono soddisfare quanto previsto dal Progetto Definitivo in relazione agli interventi di inerbimento e realizzazione di macchie arboree ed arbustive, attuabili anche per l'uso ipotizzato.
7. Redigere e trasmettere alla scala di Progetto Esecutivo gli interventi di demolizione delle infrastrutture che verranno dismesse alla fine dei lavori, valutandone impatti e/o criticità sulle matrici ambientali e prevedendo tutti gli interventi necessari al ripristino delle aree interferite.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	FAVOREVOLE (F)	
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)	F	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	F	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	F	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	F	
Prof. Saverio Altieri		
Prof. Vittorio Amadio	F	

Dott. Renzo Baldoni	F	
Avv. Filippo Bernocchi	F	
Ing. Stefano Bonino	F	
Dott. Andrea Borgia	F	
Ing. Silvio Bosetti	F	
Ing. Stefano Calzolari	F	
Cons. Giuseppe Caruso		
Ing. Antonio Castelgrande	F	
Arch. Giuseppe Chiriatti	F	
Arch. Laura Cobello		ASTENUTA PER MOTIVI PROFESSIONALI 
Prof. Carlo Collivignarelli	F	
Dott. Siro Corezzi	F	
Dott. Federico Crescenzi	F	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno		ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi	F	
Ing. Chiara Di Mambro	F	
Ing. Francesco Di Mino	F	

Ing. Graziano Falappa	F	
Arch. Antonio Gatto		
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini		ASSENTE
Prof. Antonio Grimaldi		
Ing. Despoina Karniadaki	F	
Dott. Andrea Lazzari		ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	F	
Arch. Salvatore Lo Nardo	F	
Arch. Bortolo Mainardi	F	
Avv. Michele Mauceri	F	
Ing. Arturo Luca Montanelli	F	
Ing. Francesco Montemagno	F	
Ing. Santi Muscarà	F	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	F	
Ing. Mauro Patti	F	
Cons. Roberto Proietti		ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero		ASSENTE

Dott. Vincenzo Sacco		
Avv. Xavier Santiapichi	F	
Dott. Paolo Saraceno	<del>F</del>	<del></del>
Dott. Franco Secchieri		ASSELENTE
Arch. Francesca Soro	F	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana		
Ing. Roberto Viviani	F	