

Codice DA1202

D.D. 28 luglio 2008, n. 330

L.r. 40/1998 - Fase di verifica della procedura di VIA inerente il progetto preliminare "Nodo ferroviario di Torino - Collegamento della linea Torino-Ceres con la rete RFI (Passante Ferroviario) lungo la direttrice di Corso Grosseto" presentato dal G.T.T. SpA, localizzato nel Comune di Torino - Esclusione del progetto dalla Fase di valutazione di cui all'art. 12 della L.R. 40/1998.

Vista l'istanza presentata in data 12/05/2008, con la quale il Gruppo Torinese Trasporti (di seguito G.T.T.) S.p.A., con sede in C.so Filippo Turati n.19/6 Torino, ha chiesto, ai sensi dell'art. 10 della L.R. n.40/1998, l'avvio della fase di verifica relativamente al progetto preliminare "Nodo ferroviario di Torino - Collegamento della linea Torino-Ceres con la rete RFI (Passante Ferroviario) lungo la direttrice di Corso Grosseto", localizzato nel Comune di Torino, in quanto rientrante nella categoria progettuale n. B1-10 "linee ferroviarie a carattere regionale o locale".

Considerato che il progetto consiste in:

- realizzazione di una nuova tratta della Ferrovia Torino-Ceres, a doppio binario in galleria artificiale sotterranea a circa 8-9m dal piano stradale per una lunghezza pari a 2700m circa, a partire dall'attuale linea ferroviaria Torino-Ceres all'altezza di via Confalonieri, proseguimento lungo l'asse di corso Grosseto fino all'immissione nella stazione "Rebaudengo" dove avviene l'interconnessione con la rete ferroviaria di R.F.I. SpA;
- realizzazione di una fermata sotterranea, quasi in prossimità del largo Grosseto, all'altezza di via Lulli (attualmente denominata fermata Grosseto) che andrà a sostituire l'attuale stazione ferroviaria "Madonna di Campagna", che la nuova tratta in progetto escluderà dalla linea ferroviaria Torino-Ceres;
- demolizione dell'attuale sopraelevata stradale di largo Grosseto e realizzazione di due nuove rotonde stradali superficiali.

Considerato che il G.T.T. S.p.A. ha ritenuto di presentare spontaneamente ulteriore documentazione progettuale costituita dai seguenti elaborati:

- relazione intitolata "Esame possibili soluzioni collegamento linea Torino-Ceres con Passante ferroviario", (trasmessa con nota prot. n.13783 del 18/06/2008, successivamente alla prima conferenza di servizi);
- due relazioni intitolate rispettivamente "Cantierizzazioni-Approfondimenti sulla collocazione del campo base" e "Microsimulazione di traffico di largo Grosseto" (trasmesse con nota prot. n.15345 del 10/07/2008, successivamente alla seconda conferenza di servizi);

Premesso che:

- l'interconnessione della linea ferroviaria Torino-Ceres con il passante ferroviario RFI di Torino, riveste fondamentale importanza trasportistica in quanto consente ai passeggeri provenienti e diretti verso l'aeroporto di Torino-Caselle, l'interscambio con tutte le altre linee ferroviarie in transito ed in attestamento nelle diverse stazioni di Torino;
- la rete ferroviaria della Città di Torino ha subito, nel corso degli ultimi anni, trasformazioni conseguenti ai lavori del cosiddetto "Passante ferroviario". A partire dai primi anni '80 per regolamentare i reciproci rapporti tra i soggetti interessati, è stato costituito, con Convenzione 113/1984, il Comitato per il coordinamento del nodo di Torino nel quale sono rappresentati la Regione Piemonte, il Comune di Torino, la Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A. ed il G.T.T. S.p.A..Tra l'altro il Comitato, secondo quanto previsto all'art. 7 della Convenzione 113/84, ha il compito di valutare i progetti proposti e le eventuali varianti;

- il primo progetto riguardante il “Passante ferroviario” di Torino prevedeva l’interconnessione della linea Torino-Ceres in stazione Dora, dove attualmente si attesta la linea. Oltre stazione Dora, proseguendo in direzione est verso Milano erano previste le fermate di Stura e Rebaudengo;
- nel 2002 la Città di Torino ha richiesto che il fascio di binari del “Passante ferroviario” sottoattraversasse il fiume Dora (nel tratto tra corso Regina Margherita e la stazione Dora), chiedendo altresì la trasformazione di Dora da stazione a fermata e la trasformazione di Rebaudengo da fermata a stazione;
- la trasformazione di stazione Dora in semplice fermata ha determinato lo spostamento dell’interconnessione della linea ferroviaria Torino-Ceres, che la Città di Torino ha richiesto avvenisse nella stazione Rebaudengo;
- in data 10/10/2002 e 4/07/2003 il Comitato di Coordinamento del nodo di Torino ha approvato, in linea tecnica, rispettivamente lo spostamento dell’interconnessione della linea Torino-Ceres a Rebaudengo, ridefinita come stazione, e il progetto del sottoattraversamento del fiume Dora con ridefinizione di Dora come fermata;
- in data 15/10/2002, è stato sottoscritto tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Piemonte, il Comune di Torino, R.F.I. SpA e GTT SpA il Protocollo d’Intesa per la rilocalizzazione della stazione di Porta Nuova e l’abbassamento dei binari del “Passante ferroviario” di R.F.I. SpA sotto il fiume Dora Riparia, che comprende la trasformazione della stazione Dora in fermata e la realizzazione di un nuovo collegamento interrato della linea ferroviaria Torino-Ceres con il “Passante ferroviario” di R.F.I. SpA;
- il Comune di Torino con Deliberazione della Giunta n. mecc. 200308432/22 in data 21/10/2003 ha approvato in linea tecnica il progetto del sottoattraversamento del fiume Dora Riparia con trasformazione di Rebaudengo in stazione e Dora in fermata;
- per lo studio delle possibili alternative progettuali dell’interconnessione della linea Torino-Ceres con il “Passante ferroviario” R.F.I., nell’anno 2005 è stato costituito un apposito gruppo di lavoro che ha visto la partecipazione della Regione Piemonte, della Provincia di Torino, della Città di Torino, dell’Agenzia per la Mobilità Metropolitana e del GTT. Il Gruppo ha concluso i lavori nel dicembre 2005, con un documento di sintesi realizzato in collaborazione con il Prof. S. Pelizza, docente del Politecnico di Torino;
- in data 13/02/2007 la Giunta Comunale della Città di Torino con Deliberazione n.2007-00815/022 ha approvato il tracciato di corso Grosseto per l’interconnessione della linea ferroviaria Torino-Ceres;
- in data 31/10/2006 il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero delle Infrastrutture la Regione Piemonte e il GTT, hanno sottoscritto l’Accordo di Programma Quadro “Reti infrastrutturali di trasporto”. L’accordo prevede lo sviluppo del progetto preliminare e definitivo dell’interconnessione della linea ferroviaria Torino-Ceres con il passante ferroviario R.F.I., lungo l’asse di corso Grosseto. Il finanziamento è a carico della Regione Piemonte.

Preso atto che:

- il Nucleo centrale dell’Organo Tecnico Regionale, costituito con D.G.R. n. 21-27037 del 12/04/2002 e s.m.i., ha individuato, con nota prot. n.11846/DA10.02 del 21/05/2008, quale Direzione competente per il coordinamento dell’istruttoria regionale la Direzione Trasporti, Logistica, Mobilità e Infrastrutture e quali altre Direzioni Regionali interessate: D.R. Opere pubbliche, difesa del suolo, economia montana e foreste, D.R. Programmazione Strategica, Politiche territoriali ed Edilizia, D.R. Ambiente, D.R. Attività Produttive/Settore Attività Estrattiva e D.R. Agricoltura;
- è stato attivato l’Organo tecnico per gli adempimenti istruttori;
- la Direzione Trasporti, Logistica, Mobilità e Infrastrutture ha provveduto a dare annuncio sul Bollettino ufficiale regionale n. 22 del 29/05/2008 dell’avvenuto deposito del progetto e dell’individuazione del responsabile del procedimento regionale;

- nell'ambito dell'istruttoria condotta dall'Organo tecnico regionale, sono state convocate nei giorni 12 giugno, 26 giugno e 22 luglio 2008 le riunioni della Conferenza di servizi ai fini dell'effettuazione, con i soggetti interessati di cui all'art. 9 della L.R. 40/1998, dell'esame contestuale degli interessi pubblici coinvolti nel procedimento;
- l'istruttoria dell'organo tecnico regionale è stata svolta con il supporto tecnico-scientifico dell'Agenzia Regionale per l'Ambiente del Piemonte (ARPA), anche per quanto riguarda gli aspetti geologici e idrogeologici.

Considerato che sono state presentate da parte del pubblico, nei termini prescritti, le seguenti osservazioni (note di acquisizione agli atti del Nucleo Centrale dell'Organo Tecnico Regionale):

- Coordinamento dei Comitati spontanei di quartiere "Domenico Sereno Regis" (prot. n.14626/10.00 del 26/06/2008);
- Pro Natura Torino onlus (prot. n.14787/10.00 del 27/06/2008);
- Italia Nostra onlus (prot. n.14842/10.00 del 27/06/2008);
- singoli/gruppi privati (prot. n.14467 del 23/06/2008, n.14917 del 30/06/2008 e n.15162 del 01/07/2008).

Vista la documentazione progettuale acquisita agli atti.

Visti i pareri, le dichiarazioni e i contributi istruttori, acquisiti agli atti e pervenuti da parte dei seguenti soggetti:

- Direzione Regionale Agricoltura (doc. prot. n.16628/DA11.10 del 01/07/2008);
- Direzione Regionale Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste / Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico – Torino (doc. prot. n.50145/DA14.03 del 18/07/2008);
- Direzione Regionale Attività Produttive/Settore Pianificazione e Verifica delle Attività Estrattive (doc. prot. n.9633/DA16.04 del 22/07/2008);
- Direzione Regionale Trasporti, Logistica, Mobilità e Infrastrutture / Settore Viabilità e Impianti Fissi (doc. del 22/07/2008);
- Direzione Regionale Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia / Settore Urbanistico Territoriale – Area Metropolitana (doc. prot. n.33184/DA0814 del 24/07/2008);
- Direzione Regionale Ambiente (doc. prot. n.17384/DA10.00 del 28/07/2008);
- Città di Torino / Vice Direzione Generale Servizi Tecnici / Divisione Servizi Tecnici ed Edilizia per i Servizi culturali, sociali, commerciali/Settore Infrastrutture per il commercio (doc. prot. n.7003 del 26/06/2008);
- Città di Torino / Divisione Infrastrutture e Mobilità (doc. prot. n.18091 del 22/7/2008);
- Provincia di Torino (doc. prot. n.0513759 del 24/07/2008);
- R.F.I. SpA (doc. prot. n.RFI-DMA-DITO\A011\P\2008\1997 del 17/7/2008);
- Ministero dello Sviluppo Economico-Comunicazioni-Ispettorato Territoriale per il Piemonte e Valle d'Aosta-III^Settore Controllo Interferenze Elettriche (doc. prot. n.9135 del 10/06/2008);
- Ministero dei Beni e Attività Culturali - Soprintendenza per i Beni Archeologici del Piemonte e del Museo Antichità Egizie (doc. prot. n.4838 del 23/06/2008 e prot. n.5530 del 15/07/2008);
- S.M.A.Torino (doc. prot. n.26910 del 23/04/2007 e prot. n.45884 del 17/07/2008);
- IRIDE Servizi (doc. prot. n.13179/DT150 del 15/07/2008);

Visti i contenuti della relazione tecnica inviata dall'ARPA, dipartimento di Torino, trasmessa con nota prot. n.88425 del 24/07/2008.

Visti i verbali delle tre riunioni della Conferenza di servizi, svoltesi rispettivamente in data 12 giugno, 26 giugno e 22 luglio 2008.

Verificati, ciascun componente dell'Organo Tecnico per la propria specifica competenza, gli elementi di verifica, di cui all'Allegato E della L.R. n.40/1998 e s.m.i.

Argomentate le osservazioni del pubblico, nei seguenti termini:

- relativamente alle osservazioni di carattere programmatico, l'opera in progetto rientra tra gli interventi programmati sulla rete ferroviaria piemontese e, in particolare, la scelta progettuale,

sviluppata e proposta dal G.T.T. SpA, relativa al tracciato di “corso Grosseto”, è conforme alla soluzione ritenuta funzionalmente più valida, posta alla base dell’Accordo di Programma Quadro “Reti Infrastrutturali di Trasporto” sottoscritto dalla Regione Piemonte, dal Ministero dello Sviluppo Economico, dal Ministero delle Infrastrutture e dal GTT S.p.A. in data 30//10/2006, nell’ambito dell’“Intesa Istituzionale di Programma” tra il Governo della Repubblica Italiana e la Regione Piemonte. Si sottolinea, in particolare, che il citato accordo programmatico costituisce l’atto conclusivo di un processo decisionale che ha visto la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, il Comune di Torino, l’Agenzia per la Mobilità Metropolitana promuovere uno studio comparativo delle possibili alternative di tracciato per il collegamento ferroviario tra l’aeroporto di Torino Caselle e la Città di Torino, conclusosi nel dicembre 2005 con la presentazione di un documento di sintesi realizzato in collaborazione con il Prof. S. Pelizza, docente del Politecnico di Torino. Non si ritengono accoglibili, pertanto, le osservazioni sul quadro programmatico, in quanto nell’istruttoria della fase di verifica tale quadro è assunto come consolidato e presupposto;

- l’insieme degli interventi programmatici del nodo di Torino non è stato sottoposto a valutazione strategica, in quanto lo stesso avvio dei lavori è precedente all’entrata in vigore della normativa specifica;
- per quanto attiene le alternative di tracciato, il proponente ha integrato spontaneamente la documentazione progettuale fornendo indicazioni sui tracciati analizzati e sulla scelta progettuale compiuta;
- per quanto concerne le osservazioni, in particolare di Pro Natura Torino onlus, rispettivamente al n.3) “interferenze con la viabilità urbana e il sistema di trasporto pubblico urbano e sovracomunale”, n.5) “rilievi sulle fasi di cantierizzazione” e n.6) “considerazioni sull’impatto paesaggistico”, si concorda sull’esigenza che la progettazione definitiva:
 - sviluppi dettagliatamente il nodo viabilistico della zona di progetto e in particolare di largo Grosseto;
 - approfondisca e trovi adeguate soluzioni alla collocazione delle aree di cantiere;
 - provveda a introdurre tutte le necessarie mitigazioni per contenere gli impatti indotti, nonchè le misure di compensazione, con particolare riferimento alla sistemazione delle aree a verde del parco Sempione sia dal punto di vista naturalistico che per quanto riguarda la fruibilità;
 - inoltre, visto il fabbisogno di inerti necessari per la costruzione dell’opera, il progetto definitivo dovrà contenere un piano di reperimento inerti, di recupero di smarino e di smaltimento degli esuberanti;
- per quanto riguarda la richiesta d’indizione d’inchiesta pubblica, rilevando che generalmente l’inchiesta pubblica viene svolta nell’ambito di un’istruttoria di valutazione, si evidenzia che comunque tale richiesta risulta tardiva in quanto deve essere avanzata non oltre 20 giorni dall’avvio del procedimento.

Rilevato che:

- per quanto attiene il quadro programmatico/pianificatorio in cui si inserisce il progetto, si ribadisce quanto sopra premesso e argomentato sulle osservazioni dei cittadini e si evidenzia altresì:
 - l’obiettivo principale del progetto è la realizzazione di un nuovo tracciato ferroviario che consenta il collegamento tra l’asse della ferrovia Torino – Ceres e la rete gestita da R.F.I. ed in particolare con il “passante ferroviario, nodo di Torino”, al fine di consentire ai convogli provenienti da Caselle Aeroporto di proseguire entro l’ambito cittadino attestandosi in zona centrale. Il nuovo collegamento è divenuto necessario a seguito dei lavori di interrimento del passante ferroviario sotto il fiume Dora Riparia (a una profondità di circa 18 metri). La nuova linea in progetto prevede lo “stacco” dalla linea esistente della Torino-Ceres all’altezza di via Badini Confalonieri per poi proseguire in galleria artificiale lungo corso Grosseto per circa 2700 m sino alla nuova stazione Rebaudengo, già oggetto di realizzazione da parte di RFI. Il tracciato interessa sostanzialmente la carreggiata centrale di corso Grosseto e una parte di parco Sempione tra lo svincolo per la superstrada di Caselle e il passante ferroviario;

- le opere previste in progetto sono coerenti e compatibili con quelle in corso di realizzazione da parte di R.F.I. SpA nell'ambito della realizzazione del Passante Ferroviario di Torino;
- per quanto riguarda il regime urbanistico, la realizzazione dell'intervento non modifica le destinazioni d'uso delle aree interessate e non si evidenziano criticità urbanistiche di particolare rilievo. L'intervento, in particolare, interessa il solo comune di Torino, il cui Piano Regolatore vigente è stato approvato con D.G.R. n. 3-4509 in data 21/4/1995. L'Amministrazione Comunale ha inoltre messo a punto la Variante 100 al PRGC inerente l'adeguamento al Piano per l'Assetto Idrogeologico per l'intero territorio, attualmente in fase controdeduttiva. Per la stesura del progetto si è tenuto conto anche di quest'ultimo strumento. L'intervento si sviluppa in sotterraneo ed è localizzato al centro di C.so Grosseto, interessando quindi principalmente aree destinate alla viabilità. Sono inoltre interessate due zone destinate a Servizi pubblici, verde e parcheggi. A livello del suolo sono previste le aree destinate alle uscite di sicurezza (localizzate al centro di corso Grosseto) e le aree destinate alle uscite della Stazione all'incrocio con via Lulli. L'innesto del tracciato avviene nella stazione Rebaudengo, in aree facenti parte del progetto RFI già autorizzato e in corso di realizzazione. Il territorio interessato dal progetto si inserisce in pieno contesto urbano ed in particolare lungo l'asse di una grande arteria urbana di scorrimento (corso Grosseto); la maggior parte del tracciato si estende in area fortemente antropizzata caratterizzata dalla presenza di edifici con differenti destinazioni d'uso anche se risulta prevalente quella abitativa; oltre alla presenza di forti densità abitative e di aree particolarmente sensibili, il progetto interessa, per buona parte del tracciato, l'asse di corso Grosseto che rappresenta uno dei sistemi nevralgici di comunicazione per l'area nord metropolitana;
- per quanto riguarda le opere idrauliche e il demanio idrico, non risultano competenze regionali, ai sensi del R.D. n.523/1904 e della L.R. n.12/2004;
- per quanto riguarda la compatibilità con il P.T.C. provinciale, in via generale si osserva che l'opera non è prevista dal PTC vigente (del resto ormai datato). L'ipotesi è però presente, insieme ad altre, ad essa alternative, negli studi di approfondimento del 2004 "Proposta di integrazione del PTC: Infrastrutture per le comunicazioni materiali - localizzazione delle principali linee di comunicazione e indirizzi di intervento";
- per quanto riguarda il quadro progettuale, si ribadisce quanto sopra premesso e argomentato sulle osservazioni dei cittadini e inoltre si evidenzia:
 - risulta carente la motivazione e la valutazione delle scelte progettuali della prevista soluzione di modifica della viabilità superficiale di corso Grosseto; in particolare per il fatto che viene previsto l'abbattimento dell'esistente cavalcavia e proposta una sistemazione alternativa della viabilità superficiale che prevede la risoluzione degli incroci afferenti al nodo stradale prima indicato con una rotatoria. Non sono stati ipotizzati scenari possibili dei flussi di traffico relativi alla fase di esercizio e alla possibili ricadute sinergiche, sia positive che negative, sugli attuali flussi di traffico esistenti e le eventuali ricadute in campo ambientale;
 - dalle simulazioni relative ai flussi di traffico effettuati dal Comune di Torino e presentati in sintesi dal G.T.T. in allegato al progetto nonché dall'inopportunità ambientale di riproporre la ricostruzione del cavalcavia stesso, risulta necessario realizzare anche un sottopasso veicolare in largo Grosseto, tra corso Grosseto e corso Potenza, a seguito della demolizione del cavalcavia;
 - la documentazione fornita non definisce, con i necessari approfondimenti, tutte le interazioni possibili derivanti dalla fase di cantiere, in quanto non risultano definite tutte le modalità attuative dell'intervento, e si demandano tali approfondimenti al successivo livello progettuale o alla procedura d'appalto;
 - per quanto riguarda la gestione degli inerti lo studio non considera l'effettiva gestione degli esuberanti dovuti alla realizzazione della galleria di linea e della nuova stazione; i lavori di demolizione del cavalcavia, lo scavo della galleria e della stazione e lo spostamento dei sottoservizi genereranno un discreto movimento di materiali inerti. Le indicazioni fornite dallo studio di impatto

ambientale relative alla gestione dello smaltimento risultano del tutto generali e ammette sia la possibilità di un riutilizzo degli inerti estratti sia lo smaltimento in discarica come rifiuto;

- allo stato attuale della definizione progettuale non sono ancora compiutamente sviluppate le tempistiche relative alla definitiva dislocazione e organizzazione delle aree di cantiere, le modalità effettive di scavo della galleria di linea (che viene indicata per fasi). In riferimento alle aree di cantiere e vista la realizzazione non imminente dell'opera, il Comune di Torino ha manifestato la propria disponibilità, in caso di futuri impedimenti all'utilizzo dell'area attualmente proposta da G.T.T., a reperire un'area in zona idonea allo scopo, vista anche la disponibilità che si avrà a partire dal 2010/2011 della copertura del passante ferroviario adiacente all'area di esecuzione dei lavori; trattandosi comunque di aree destinate a depositi e logistica quali dormitori, mensa, ecc. non si ritiene vi siano particolari problemi alla loro collocazione. Nel progetto non sono individuate aree per gli impianti di deposito manutenzione dei cantieri e dell'eventuale impianto di betonaggio;

- per quanto attiene la porzione di territorio interessato dall'intervento in progetto, con attenzione alle componenti ambientali potenzialmente interessate dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera in progetto, si evidenzia in particolare:

- morfologicamente l'area d'intervento ricade in zona pianeggiante lievemente terrazzata dai depositi fluviali recenti con pendenza media da ovest verso est;

- per quanto attiene il sottosuolo, la galleria artificiale interessa direttamente la falda freatica presente nell'area di parco Sempione; relativamente agli aspetti idrogeologici, si ritiene che il nuovo tratto della linea ferroviaria non presenti grandi criticità;

- il tracciato ferroviario di progetto non interferisce con i corpi idrici naturali presenti in area ristretta ma vengono intersecati alcuni canali idrici artificiali che nel comune di Torino assumono la funzione di canali di fognatura bianca; i canali irrigui interferiti dal tracciato in progetto, pur non essendo più direttamente utilizzati a fini irrigui, potrebbero svolgere funzione di scolmatore o comunque di trasporto di acque bianche;

- lo scavo della galleria artificiale presenta interferenze dirette con diversi sottoservizi tra cui fognatura bianca e nera, acquedotto, rete gas, rete di telefonia fissa e linee semaforiche;

- l'opera non presenta particolari interferenze con il territorio rurale e con la fauna selvatica;

- relativamente all'interferenza con la flora si evidenzia comunque la presenza di essenze arboree dislocate lungo il viale di corso Grosseto e parte del Parco Sempione;

- l'analisi degli impatti potenziali, tenuto conto dello stato di qualità ambientale ante-operam, evidenzia possibili alterazioni dell'attuale stato di qualità ambientale presente nel territorio oggetto dell'intervento, con riferimento alla fase di cantiere, per le componenti atmosfera - qualità dell'aria, qualità delle acque superficiali e sotterranee, Agenti fisici (clima acustico, suolo e sottosuolo, ecosistema urbano - salute pubblica);

- è ipotizzabile che la fase di realizzazione potrà avere un impatto rilevante sulla complessiva vivibilità e fruibilità di tutta l'area interessata dai lavori perché l'apertura di più cantieri (considerando anche le attività di spostamento dei sottoservizi) andrà comunque a incidere su una situazione già critica per quanto riguarda l'inquinamento acustico e atmosferico originato dal traffico veicolare, con particolare rilevanza per alcuni inquinanti atmosferici che superano in periodi critici, già nella situazione attuale, gli standard di qualità dell'aria; sono prevedibili quindi ripercussioni sul traffico e sulle modifiche di viabilità indotte. Le valutazioni tecniche riportate nello Studio di Impatto Ambientale relativamente allo svolgimento delle attività di cantiere evidenziano, in differenti casi, un sensibile incremento dei livelli di rumorosità rispetto alla situazione attuale, nonché potenziale criticità acustico-ambientale e si evidenzia che i livelli sonori rilevabili nelle aree interessate dalle future attività di cantiere si dimostrano spesso critici già allo stato attuale;

- l'intervento in progetto prevede l'utilizzazione dell'attuale area mercatale di corso Grosseto per l'uscita della stazione ferroviaria nonché per la rampa di accesso ai mezzi di soccorso. Al fine di non stravolgere gli equilibri urbanistici del Piano Mercati è necessario che il mercato di corso

Grosseto rimanga nelle immediate vicinanze della attuale posizione. Considerati gli ingombri della futura stazione ferroviaria, delle aree necessarie per l'allestimento del cantiere della stessa stazione e, considerata la scarsa reperibilità di aree al contorno, si ritiene che l'area per la ricollocazione del mercato sia quella dei giardini di Via Lulli;

- per quanto riguarda la pianificazione temporale degli interventi, si evidenzia che la realizzazione delle paratie della macrofase 1B tra la stazione Rebaudengo e corso Grosseto (e conseguentemente delle opere successive) è interferente con i lavori e gli impianti di cantiere dell'appalto RFI, a oggi prevista fino a febbraio 2012;

- l'intervento potrebbe interferire con le aree di danno dello stabilimento Rockwood, industria a rischio di incidente rilevante.

Tutto ciò premesso e considerato, in accordo con il Nucleo Centrale e con l'Organo tecnico nel suo complesso, si ritiene che l'opera in progetto non sia da sottoporre a valutazione di compatibilità ambientale, di cui all'art.12 della L.R. n.40/98, pur rimarcando che ai fini della progettazione definitiva dovranno essere attuate le specifiche prescrizioni e raccomandazioni emerse nel corso dell'istruttoria e ribadite nelle conclusioni, onde superare le lacune progettuali e documentali evidenziate, nonché al fine di ridurre gli impatti nella fase di cantiere, sicuramente la più gravosa, ma anche in quella di esercizio.

IL DIRIGENTE

Vista la direttiva 85/337/CEE e s.m.i.;

Vista la l.r. 40/1998 e s.m.i.;

Vista la d.g.r. n. 21-27037 del 12-04-1999 e s.m.i.;

Visti i verbali delle riunioni della Conferenza di Servizi, acquisiti agli atti;

Visti i pareri e contributi tecnici pervenuti nel corso dell'istruttoria regionale ed acquisiti agli atti;

determina

di escludere dalla fase di valutazione, di cui all'art.12 della L.R. n.40/98, il progetto preliminare "Nodo ferroviario di Torino - Collegamento della linea Torino-Ceres con la rete RFI (Passante Ferroviario) lungo la direttrice di Corso Grosseto", presentato dal G.T.T. SpA, localizzato nel Comune di Torino, per le motivazioni precedentemente illustrate in premessa che, per quanto applicabili, fanno parte integrante del presente dispositivo che viene subordinato al rispetto delle seguenti prescrizioni vincolanti, suddivise per tematica, ai fini delle successive fasi approvative:

- sistema antropico -

- dovranno essere inserite nell'intervento proposto la progettazione e la relativa realizzazione del sottopasso veicolare in largo Grosseto, tra corso Grosseto e corso Potenza. Si dovrà effettuare un computo metrico specifico con evidenziati i costi di costruzione del sottopasso e quelli di eventuale ricostruzione del cavalcavia. Il progetto e la relativa stima economica dovranno essere sottoposti a verifica da parte della Città di Torino, che si è impegnata a rimborsare la differenza di costo indotta dalla costruzione del sottopasso rispetto alla ricostruzione del cavalcavia. Il progetto del sottopasso veicolare dovrà: 1) precisare la connessione del tunnel di sottopasso con la viabilità di superficie, in particolare la direzione verso corso Grosseto est; 2) valutare la sufficienza dell'interconnessione tra le due rotonde per evitare che l'accumulo di mezzi nella zona di interscambio interferisca con la circolazione dei mezzi in rotonda; 3) valutare con attenzione la soluzione di semaforizzare gli ingressi in rotonda anche in relazione all'aspetto sopra descritto, in quanto rischia di vanificare l'effetto di fluidificazione del traffico che è la prerogativa della soluzione; ciò risulta ancora più evidente qualora emergesse la necessità di porre semaforizzazioni sull'anello rotondario;

- dovranno essere predisposte le analisi e gli studi di traffico del nodo viabilistico della zona di progetto, e in particolare di largo Grosseto, (si evidenzia che tale nodo rappresenta il punto di inserimento del traffico da e per la SP. 2 e, a seguito del futuro completamento della circonvallazione di Borgaro e Venaria, anche di parte di quello che utilizza la SP. 1) corredandoli di un'analisi ambientale delle diverse soluzioni progettuali prese in considerazione e in particolare di quella proposta, a dimostrazione che la soluzione progettuale che prevede il sottopasso viario sotto

largo Grosseto e le due rotatorie in superficie sia effettivamente funzionale e garantisca la fluidificazione del traffico stradale esistente in quel nodo viario, sia nelle fasi di demolizione del cavalcavia esistente che di sistemazione definitiva; in merito alla micro- simulazione di traffico si dovranno: 1) confrontare i dati riportati nella matrice origine-destinazione relativa al nodo e derivati da rilevamenti effettuati nell'ora di punta del mattino con altre eventuali ore di punta nella giornata, assumendo per il calcolo quella maggiormente gravosa; 2) riportare, oltre ai dati schematici, anche i dati dei rilevamenti effettuati e le giornate a cui si riferiscono; 3) per quanto riguarda i risultati della simulazione di traffico, dettagliare maggiormente la risposta del sistema in termini di veicoli accodati sulle varie strade afferenti il nodo e di conseguenza lunghezza delle code, tempi di attesa per l'immissione, ecc.; 4) valutare la lunghezza degli accodamenti e i tempi di attesa con riferimento a un'area più ampia, così da verificare l'eventuale influenza con nodi di viabilità limitrofi; 5) valutare il livello di servizio della soluzione proposta e confrontarlo con quello del sistema attuale, al fine di individuare il miglioramento/peggioramento dello stesso a seguito dell'implementazione della soluzione scelta;

- dovrà essere inserita nell'intervento in progetto la realizzazione della nuova area mercatale in sostituzione dell'attuale sede, esistente su corso Grosseto e interferita dal cantiere in progetto. I costi di tale nuovo intervento dovranno essere inseriti nel quadro economico dell'opera. Il progetto dell'area mercatale dovrà essere realizzato in conformità allo studio di fattibilità allegato al parere della Città di Torino / Vice Direzione Generale Servizi Tecnici / Divisione Servizi Tecnici ed Edilizia per i Servizi culturali, sociali, commerciali/Settore Infrastrutture per il Commercio;

- dovranno essere progettati e realizzati tutti i necessari accorgimenti per la tutela degli edifici e delle alberature interessati dall'intervento in progetto;

- nelle fasi di predisposizione dei progetti definitivo ed esecutivo, dovranno essere accertati i canali interessati dal tracciato in progetto e dovranno essere concordati, con i soggetti gestori operanti nell'area d'intervento, le soluzioni individuate per risolvere le interferenze e il cronoprogramma relativo alla realizzazione delle opere in progetto, così da assicurare la funzionalità della rete irrigua e da permettere l'effettuazione delle operazioni di manutenzione in maniera agevole e in sicurezza (i soggetti gestori risultano essere: il Comune di Torino/Settore Tecnico IV LL.PP., Ufficio Ponti e Vie d'Acqua, il Consorzio unione bealere derivate dalla Dora Riparia e il Consorzio di II grado delle Valli di Lanzo);

- dovranno essere inseriti nell'intervento in progetto, i lavori di spostamento della rete fognaria e di quella acquedotto, indicati da S.M.A.Torino SpA nella nota prot. n.26910 del 23/04/2007 e i relativi costi dovranno essere inseriti nel quadro economico dell'opera;

- dovranno essere inseriti nell'intervento in progetto, i lavori sugli impianti semaforici, previsti da Iride Servizi SpA nella nota prot. n.13179/DT150 del 15/07/2008 e i relativi costi dovranno essere inseriti nel quadro economico dell'opera;

- occorre verificare l'eventuale interferenza dell'intervento in progetto con le aree di danno dello stabilimento Rockwood, industria a rischio di incidente rilevante, anche in relazione alla collocazione definitiva delle aree di cantiere;

- la realizzazione dell'opera in progetto dovrà avvenire in osservanza delle leggi e prescrizioni, per quanto attiene la tutela dei preesistenti impianti di RPC, che prevedono il rilascio del nulla-osta alla costruzione, ai sensi dell' art.95 D.lgs. n.259 del 01/08/2003 pubblicato sul S.O. alla G.U. 214 del 15/09/2003, da parte del Ministero delle Comunicazioni-Ispettorato P.V.A.-II^ Sez. Ufficio Interf. Elettriche, che sarà rilasciato, nei termini previsti dalla Legge su istanza del soggetto proponente, secondo la prevista procedura ministeriale, la cui modulistica è stata acquisita agli atti dalla Direzione Regionale Trasporti, Logistica, Mobilità e Infrastrutture;

- dovrà essere predisposto un piano della mobilità coordinato, che valuti tutte le modifiche proposte alla viabilità e che tenga conto della presenza di eventuali altri cantieri presenti in area vasta e ristretta. Per un tempo ritenuto congruo, sia prima della realizzazione dei cantieri sia durante, si dovrà prevedere la presenza di sistemi di segnalazione in prossimità di aree critiche

individuare nel piano di cui al punto precedente, che svolga le funzioni di "informatore" sull'evoluzione della situazione del traffico, che segnali anticipatamente le nuove direzioni di marcia, i percorsi alternativi preferenziali e quant'altro sia ritenuto idoneo alla fluidificazione del traffico e comunque previsto dal piano della viabilità;

- ambiente fisico e atmosfera-

- si dovranno approfondire le problematiche inerenti l'acustica ambientale e indicare le mitigazioni, cautele e verifiche da adottare al fine di ridurre al minimo l'impatto generato sia nella fase di realizzazione che in quella di esercizio, in relazione alle scelte progettuali definitive;

- si dovrà predisporre la relazione previsionale di impatto acustico, predisposta in conformità ai criteri regionali emanati con DGR n. 9-11616 del 2/2/2004, da cui emergano in particolare le soluzioni di mitigazione previste e i monitoraggi da effettuarsi nelle fasi di realizzazione e di esercizio; in particolare, per ogni area di cantiere dovrà essere prodotto uno studio di impatto acustico di dettaglio prima dell'avvio dei lavori, da sottoporre al parere tecnico del competente organo di controllo. La documentazione inerente l'inquinamento acustico ambientale deve essere redatta da tecnico riconosciuto competente in acustica ambientale ai sensi dell'art. 2 della legge 447/1995 e deve prevedere adeguati monitoraggi per la verifica del raggiungimento degli obiettivi progettuali e l'eventuale adozione di azioni correttive. Il rumore generato nella fase di realizzazione, o nei siti di cantiere, deve tendere a rispettare i limiti di zona vigenti all'avvio di tale fase, fatte salve le eventuali deroghe concesse dal Comune per le attività rumorose temporanee di cui all'art. 6, comma 1, lettera h, della legge n.447/1995, qualora detto obiettivo non fosse raggiungibile con l'adozione di tutti gli appropriati accorgimenti tecnici e operativi atti a minimizzare il disturbo;

- lo studio di impatto acustico dovrà essere corredato dalla seguente documentazione: 1) modalità di svolgimento delle attività di cantiere (durata assoluta, durata giornaliera, orari di esercizio, giorni e orari di utilizzo di sorgenti sonore); 2) descrizione, ubicazione e caratteristiche tecniche delle sorgenti sonore, nonché l'indicazione dei loro dati di targa acustici; 3) tipologia e caratteristiche tecniche degli interventi di mitigazione acustica previsti; 4) calcolo previsionale dei livelli sonori nei confronti dei ricettori e dell'ambiente esterno circostante esplicitando i parametri e i modelli di calcolo utilizzati.

- si dovrà prevedere l'organizzazione dei turni di lavoro adottando criteri di finalizzati a diminuire l'impatto acustico in determinate ore; nelle ore iniziali e finali predisporre le operazioni meno rumorose ed evitare il più possibile il periodo di osservazione notturna (ore 22 – 06);

- per quanto riguarda le vibrazioni, fermo restando le disposizioni relative alle norme sulla sicurezza in ambiente di lavoro, in ogni fase temporale dei lavori dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti tecnici e comportamentali fattibili al fine di ridurre al minimo i fenomeni vibratorii delle macchine e degli impianti utilizzati, quali, ad esempio, l'ottimizzazione dei tempi di lavorazione in relazione alle condizioni di utilizzo delle aree critiche, l'utilizzo di attrezzature o tecniche caratterizzate da basse emissioni di vibrazioni (martelli pneumatici a potenza regolabile, sistemi a rotazione anziché a percussione, ecc.);

- per quanto riguarda la qualità dell'aria e la valutazione degli impatti potenziali indotti durante la realizzazione dell'opera si ritiene necessario che il Proponente insieme al progetto definitivo predisponga un piano di monitoraggio e si chiede altresì che lo stesso sia oggetto di revisione sulla base degli affinamenti progettuali successivi e che siano concordate con ARPA le modalità attuative e le tempistiche previste durante la fase ante-operam, di cantiere e post-operam.

- risorse idriche -

- dovrà essere approfondito lo studio dell'interferenza tra l'opera in progetto e i reticoli idrografici superficiali al fine di non compromettere eventuali usi in atto o diritti d'uso acquisiti;

- nella regimazione o nell'attraversamento delle utenze irrigue preesistenti dovranno essere salvaguardati i diritti acquisiti e garantita la possibilità di una corretta manutenzione delle utenze medesime da parte dei legittimi fruitori;

- suolo e sottosuolo -

- il progetto definitivo dovrà contenere un piano di reperimento inerti, adeguato al fabbisogno di inerti necessari per la costruzione dell'opera, e, in applicazione all'art.11 del D.P.A.E. 1° stralcio, deve essere definita nel progetto definitivo la provenienza del materiale inerte da utilizzare senza interventi di lavorazione e/o selezione, destinate all'opera pubblica in oggetto, individuando cave in attività la cui produzione sia compatibile con le caratteristiche richieste;

- in considerazione dell'importanza rivestita dal progetto e degli ingenti quantitativi di terre da scavo (400.000 mc) e di rifiuti (110.000 mc+60.000 mq d'asfalto scarificato) che la realizzazione dell'opera comporta. Occorre procedere a una completa gestione degli inerti e il progetto dovrà essere corredato da un piano-programma di gestione degli inerti, ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. n. 4/2008, attinente la gestione delle terre da scavo e dei rifiuti risultanti dalle operazioni d'allestimento dell'opera e dai relativi cantieri, contenente la stima quantitativa e la caratterizzazione dei suddetti materiali e rifiuti, le eventuali possibilità di riutilizzo diretto nella realizzazione delle infrastrutture previste e/o il recupero presso idonei impianti terzi, nonché l'individuazione degli impianti di smaltimento finale, con capacità e caratteristiche adeguate al trattamento delle varie tipologie di rifiuti generate. Si dovrà privilegiare il riutilizzo delle terre e rocce da scavo, ricordando che le "terre e rocce di scavo" vengono escluse dall'applicazione della normativa rifiuti solo se sono destinate ad effettivo utilizzo, non necessariamente nel sito dove vengono prodotte, ma secondo le modalità previste in un apposito progetto;

- nella predisposizione dei capitolati d'appalto occorre prevedere idonee aree di deposito temporaneo e di cantiere; particolare cura deve essere rivolta nella preparazione delle superfici dei piazzali di stoccaggio in modo da evitare che con la movimentazione dei materiali con automezzi si determini il trasferimento di terra e fango lungo il percorso viario alle aree di utilizzo (posta in piena area urbana) creando o incrementando la possibilità di rilascio di polveri trascinate dal flusso veicolare e disperse in atmosfera;

- assetto idrogeologico-

- si dovranno rilevare con periodicità (e infittirle in occasione di eventi meteorici prolungati) le letture piezometriche dei due piezometri realizzati nel mese di dicembre 2007 (è preferibile che i piezometri siano allestiti con centralina elettronica per la lettura automatica in continuo; si devono recuperare -se esistenti- le letture della prima decade di giugno 2008 a seguito dell'evento meteorico eccezionale);

- si dovranno realizzare nuovi pozzi piezometrici allestiti con centralina automatica, in particolare almeno tre nella zona Rebaudengo, Parco Sempione e altri tre nella zona di Largo Grosseto (questi ultimi devono essere ubicati in modo poter essere utilizzati (ante operam e post operam) per la realizzazione del futuro collegamento Corso Grosseto - Corso Potenza). Detti pozzi devono essere realizzati al più presto in modo da rilevare le escursioni del livello di falda nella situazione ante operam. Si consiglia di realizzare le perforazioni a carotaggio continuo in modo da avere ulteriori dati per meglio dimensionare i diaframmi. I nuovi piezometri devono essere realizzati a 8-15 metri di distanza dall'estradosso dei diaframmi della galleria ed ubicati possibilmente nelle vicinanze di edifici o infrastrutture sensibili (ad es. con piani interrati); a tale proposito occorre anche redigere il censimento di detti edifici. Per quanto riguarda la realizzazione dei piezometri si rimanda alle istruzioni riportate nella nota di ARPA Piemonte prot. n.88425 del 24/07/2008;

- deve essere redatto apposito studio (eventualmente con modello numerico) in merito al deflusso dell'acquifero sotterraneo che valuti l'eventuale effetto barriera che le opere sotterranee potrebbero produrre nei confronti del deflusso sotterraneo determinando locali e/o temporanei innalzamenti del livello di falda a discapito di edifici o infrastrutture presenti nelle vicinanze del nuovo tratto ferroviario in progetto. Si dovranno approfondire le possibili interferenze del tracciato con il sistema acquifero superficiale per non indurre criticità legate a rigurgiti a monte delle opere, limitazioni o diversioni del flusso idrico sotterraneo o aumento della vulnerabilità intrinseca della falda stessa;

- paesaggio, fauna e vegetazione -
- si dovranno prevedere tutte le necessarie mitigazioni per contenere gli impatti indotti, nonché le misure di compensazione, con particolare riferimento alla sistemazione delle aree a verde del parco Sempione sia dal punto di vista naturalistico che per quanto riguarda la fruibilità;
- dovranno essere indicate in maniera approfondita e dettagliata la sistemazione superficiale a verde della zona di Parco Sempione interessata e della zona occupata dal “campo base”;
- dovranno essere definite le opere di compensazione ambientale, che potranno interessare aree quali gli orti urbani, zone abbandonate ecc;
- le opere di ripristino di aree verdi e alberate interferite dai cantieri devono essere integrate prevedendo, quale opera di compensazione, la realizzazione di opere di miglioramento ambientale e fruibilità del Parco Sempione, da condividere con il settore Aree verdi della città di Torino;
- fase di cantiere -
- dovrà essere approfondita l’individuazione dell’idonea collocazione per le aree di cantiere (compreso il campo base) tenendo conto della disponibilità effettiva di tali aree rispetto a eventuali limitazioni indotte da interventi edilizi già autorizzati dal Comune di Torino. La predisposizione della fase cantiere deve essere effettuata con un’accurata revisione di tutte le aree previste dal progetto cercando di ottimizzare gli spazi disponibili e le occupazioni permanenti sulla base di reali esigenze lavorative, gestionali e di sicurezza, valutando, per quanto possibile le trasformazioni urbane in atto in un contorno significativo ad esse; per ogni area di cantiere dovrà essere indicata in cartografia l’ubicazione e l’estensione precisa dell’area e dovrà essere redatto uno specifico studio sul recupero successivo di tutte le aree interessate dall’intervento;
- la realizzazione delle paratie della macrofase 1B nel tratto tra la stazione Rebaudengo e corso Grosseto (e conseguentemente delle opere successive) dovrà avvenire in coordinamento con i lavori e gli impianti di cantiere dell’appalto R.F.I., a oggi previsti fino a febbraio 2012; la risoluzione dell’interferenza del tracciato ferroviario di G.T.T. SpA, nel succitato tratto, con i canali fognari, prevista da G.T.T. SpA mediante opportuni sifoni, potrà avvenire anch’essa dopo il febbraio 2012, a causa dell’interferenza con i lavori di R.F.I. SpA;
- considerata la particolare complessità degli interventi, che interferiranno con la viabilità, e le metodiche di scavo previste, è indispensabile che le successive fasi di progettazione tengano conto dei necessari controlli archeologici nella definizione di un cronoprogramma ben articolato, da concordare preliminarmente con la Soprintendenza;
- si dovrà limitare allo stretto indispensabile l’utilizzo di fonti di energia elettrica autoprodotta con gruppi elettrogeni al fine di ridurre al minimo le sorgenti di rumore e le fonti di inquinanti aereodispersi presenti nelle aree di cantiere. Il funzionamento di impianti fissi e/o mobili all’interno delle aree di cantiere deve avvenire tramite alimentazione di rete;
- si dovranno considerare, per la predisposizione di opere di mitigazione, i punti di smaltimento della galleria dove vengono caricati gli automezzi per il trasporto ai siti di smaltimento. Presso tali postazioni devono essere previsti sistemi di bonifica delle gomme degli automezzi impiegati durante la fase di trasporto nonché adottare protocolli gestionali di pulizia delle percorsi stradali utilizzati dai mezzi di trasporto. Tali provvedimenti sono finalizzati a mitigare il potenziale rilascio di polveri. I veicoli utilizzati per la movimentazione degli inerti dovranno essere dotati di apposito sistema di copertura del carico durante la fase di trasporto. Si dovranno prevedere periodiche bagnature delle aree di cantiere non pavimentate e degli eventuali stoccaggi di materiali inerti polverulenti per evitare il sollevamento di polveri. Le aree di cantiere devono essere recintate con recinzioni antipolvere di opportuna altezza in grado di limitare all’interno del cantiere le aree di sedimentazione delle polveri e di trattenere, almeno parzialmente, le polveri aerodisperse;
- dovrà essere prevista l’impermeabilizzazione delle aree di sosta e manutenzione delle macchine operatrici; dovrà essere impermeabilizzato e progettato il collettamento delle acque reflue provenienti dal cantiere e dalle aree di lavorazione (attività che generano scarichi di tipo idrico) alla

fognatura comunale prevedendo, qualora fosse necessario, un processo di chiarificazione e depurazione per consentire la restituzione in conformità al D. L.vo 152/06 e s.m.i.;

- per i rifiuti prodotti durante le fasi di cantiere dovranno essere individuati idonei siti di conferimento autorizzati allo smaltimento e/o al recupero; massimizzando il recupero.

Copia della presente determinazione verrà inviata al proponente ed ai soggetti interessati di cui all'articolo 9 della l.r. 40/1998 e depositata presso l'Ufficio di deposito progetti della Regione.

Avverso la presente determinazione è ammesso ricorso al tribunale amministrativo regionale entro il termine di sessanta giorni.

La presente determinazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 16 del D.P.G.R. 8/R/2002 del 22/7/2002.

Il Dirigente
Giuseppe Iacopino