

Deliberazione della Giunta Regionale 26 ottobre 2012, n. 1-4824

Parere di competenza regionale ai sensi degli articoli 165 e 182 del d.lgs. 163/2006 ed art. 18 della l.r. 40/1998 sul progetto preliminare "Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione, tratta nazionale" e relativo Studio di Impatto Ambientale presentato da Italferr S.p.A. in nome e per conto di RFI S.p.A..

A relazione degli Assessori Bonino, Ravello:

Premesso che:

la maturazione delle scelte sulla Torino-Lione è avvenuta all'interno di una politica dei trasporti europea di lungo periodo a partire dal vertice europeo di Corfù del 1994 e confermata ripetutamente nel tempo;

la Regione Piemonte ha espresso ripetutamente di voler essere coinvolta dall'ammodernamento infrastrutturale dei trasporti quale vitale sistema per un'economia efficiente nell'U.E.;

con il presente documento, tenuto conto di quanto già espresso per la tratta internazionale del progetto nell'aprile 2011, la Regione Piemonte completa la valutazione sulla AV/AC Torino-Lione in forza della considerazione che i punti nevralgici del nuovo collegamento ferroviario siano rappresentati dal Nodo di Torino come dal valico alpino (traforo storico del Frejus), così come chiaramente emerso dai lavori dell'Osservatorio Tecnico Valle Susa;

il progetto è stato sviluppato nelle sue linee generali con i territori che siedono al tavolo dell'Osservatorio e quanto depositato ha suscitato una più generale condivisione dei territori interessati.

In data 25/03/2011, ai fini dell'avvio della procedura integrata ai sensi degli artt. 165 e 182 e segg. del d.lgs. 163/2006 (procedura di valutazione di impatto ambientale di competenza statale e localizzazione dell'opera), la Società ITALFERR S.p.A., avente sede legale in Via Marsala 53/67 - Roma, in nome e per conto della Società RFI S.p.A., ha depositato presso l'Ufficio Deposito Progetti della Regione Piemonte - Via Principe Amedeo, n. 17 10123 Torino - gli elaborati relativi al Progetto Preliminare, allo Studio di Impatto Ambientale ed alla Sintesi non Tecnica della Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione - Tratta nazionale - "Cintura di Torino e connessioni alla linea Torino-Lione", consentendone la consultazione da parte del pubblico.

In data 28/03/2011 ITALFERR S.p.A. ha fatto pubblicare l'avviso al pubblico relativo al progetto in oggetto sull'edizione nazionale de "Il Sole 24 Ore" e sull'edizione di Torino de "La Stampa".

Nell'ambito della succitata procedura integrata, di cui la valutazione di impatto ambientale costituisce endoprocedimento, la Regione esprime le proprie valutazioni sulla localizzazione dell'infrastruttura al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ed il parere sulla compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare (MATTM).

In data 30/03/2011 il Nucleo Centrale dell'Organo Tecnico Regionale ex l.r. 40/1998, con nota 5983/DB10.02, ha individuato nella Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica la struttura regionale competente per il coordinamento dell'istruttoria, nonché, quali altre strutture regionali interessate, le seguenti direzioni: Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia; Ambiente; Difesa del Suolo, Opere Pubbliche, Economia Montana; Agricoltura; Attività

Produttive - Settore Pianificazione e Verifica Attività Estrattiva. Il Nucleo Centrale contestualmente ha reso consultabile tutta la documentazione progettuale in istruttoria sul sito web della Regione nell'area tematica ambiente/valutazioni ambientali.

In data 19/04/2011, con nota prot. DTVA/2011/0009541, la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del MATTM - Divisione II ha comunicato l'esito positivo delle verifiche tecnico-amministrative per la procedibilità dell'istanza di VIA speciale ex artt. 165, 182 e segg. del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i..

In data 21/04/2011 è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte n. 16 l'avvenuto deposito del progetto e delle disposizioni per la pubblica consultazione, nonché i riferimenti del responsabile di procedimento e del referente dell'istruttoria in seno alla struttura regionale competente. Nell'ambito dell'istruttoria regionale sono state convocate due riunioni di conferenza di servizi (CdS) ai sensi della l.r. 40/98 e due di Organo Tecnico regionale oltre a vari incontri tecnici di approfondimento.

In data 18/05/2011 si è svolta la prima riunione di CdS, convocata con nota prot. 2914/DB12.06 del 06/05/2011. Nella stessa giornata si è svolta anche la prima riunione di Organo Tecnico Regionale convocata con la medesima nota.

Per la CdS, oltre alle direzioni ed alle strutture regionali interessate sono stati convocati i seguenti soggetti:

1. Provincia di TORINO
2. Prefettura Ufficio Territoriale del Governo di Torino
3. Comunità Montana VALLE SUSA E VAL SANGONE
4. Comune di CHIUSA SAN MICHELE
5. Comune di SANT'AMBROGIO DI TORINO
6. Comune di AVIGLIANA
7. Comune di BUTTIGLIERA ALTA
8. Comune di ROSTA
9. Comune di RIVOLI
10. Comune di RIVALTA DI TORINO
11. Comune di ORBASSANO
12. Comune di GRUGLIASCO
13. Comune di COLLEGNO
14. Comune di TORINO
15. Comune di VENARIA REALE
16. Comune di BORGARO TORINESE
17. Comune di SETTIMO TORINESE
18. Comune di TORRAZZA PIEMONTE
19. Comune di MONTANARO
20. Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte
21. Soprintendenza per i Beni Archeologici del Piemonte
22. Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Torino, Cuneo, Asti, Vercelli e Biella
23. Arpa Piemonte
24. Agenzia per la Mobilità Metropolitana
25. Vigili del Fuoco Comando Provinciale
26. Parco Fluviale del Po - tratto torinese

27. Ente di gestione del Parco Naturale dei Laghi di Avigliana
28. A.S.L. TO3 - Direzione Dipartimento di Prevenzione
29. Autorità di Bacino del Fiume PO
30. Agenzia Interregionale per il Fiume PO
31. Autorità d'Ambito ATO3
32. SITAF S.p.A.
33. ATIVA S.p.A.
34. SMAT - Società Metropolitana Acque Torino
35. ACSEL S.p.A.
36. ANAS S.p.A.
37. ENEL TERNA
38. IREN S.p.A.
39. ENEL Distribuzione Rete
40. Gestione Rete di Trasmissione Nazionale G.R.T.N.
41. Nuove Iniziative Energetiche N.I.E.
42. SNAM Rete Gas ENI Group
43. ITALGAS - Gruppo ENI
44. Telecom italia
45. Fastweb
46. Vodafone Omnitel
47. Wind Telecomunicazioni S.p.A.
48. EON Energia S.p.A.
49. Edison S.p.A.
50. RETELIT S.p.A.

ed è stato invitato il proponente per l'esposizione del progetto.

In data 10/06/2011 con nota prot. 3827/DB12.06 la Regione Piemonte ha formalizzato alla Commissione Tecnica Valutazione Ambientale (CTVA), a seguito delle precedenti interlocuzioni per le vie brevi, le proprie richieste di approfondimento ed integrazione della documentazione presentata tenuto conto di quanto emerso nella prima seduta della CdS, dell'istruttoria tecnica regionale e delle osservazioni pervenute (elencate nel seguito).

In data 29/06/2011 è pervenuta la nota prot. CTVA/2011/0002183, con cui la CTVA ha interrotto i termini istruttori richiedendo documentazione integrativa e fissando in 30 giorni il termine per la sua presentazione.

Il Responsabile del procedimento regionale ha comunicato a tutti i soggetti interessati con nota prot. 4932/DB12.06 del 22/07/2011 la sospensione dei termini istruttori a decorrere dal 09/06/2011.

Successivamente, RFI S.p.A. ha richiesto una proroga di 150 gg. sul termine di presentazione delle integrazioni, accolta dalla CTVA con nota prot. CTVA/2011/0017256 del 15/07/2011 confermando il nuovo termine di consegna in data 05/12/2011.

In data 01/12/2011 ITALFERR, con nota prot. AND.TO.0064542.11.U, ha fatto pervenire la documentazione progettuale integrativa, comunicando di avere depositato la stessa presso il MATTM.

In data 13/01/2012, con nota prot. CTVA/2012/0000070, la Commissione Tecnica VIA, in seguito a verifica dei contenuti, ha richiesto formalmente a ITALFERR di provvedere alla pubblicazione dell'intera documentazione progettuale integrativa, dandone avviso sui quotidiani.

Rese disponibili le integrazioni progettuali, il responsabile di procedimento, di concerto con il Nucleo Centrale, ha programmato l'attività istruttoria interna alla Regione Piemonte con incontri per ambito tematico al fine di discutere collegialmente in dettaglio la documentazione integrativa prodotta dal proponente e coordinare con Arpa la predisposizione dei contributi delle direzioni:

- in data 24/01/2012 si è svolta la riunione sul tema "Ambiente idrico, idrogeologia".
- in data 31/01/2012 si è svolta la riunione sul tema "Amianto e atmosfera, Rumore e vibrazioni".
- in data 02/02/2012 si è svolta la riunione sul tema "Smarino, Cantieri, Rifiuti".
- in data 07/02/2012 si è svolta la riunione sul tema "Aree protette, Vegetazione".
- in data 09/02/2012 si è svolta la riunione sul tema "Intesa sulla localizzazione, Salute Pubblica".

In data 17/02/2012, con nota prot. DT.0008001.12.U, ITALFERR ha formalmente depositato e provveduto a pubblicizzare l'avvenuto deposito sull'edizione di Torino de "La Stampa" della documentazione integrativa.

In data 08/03/2012 il Responsabile del Procedimento ha provveduto a pubblicare sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte n. 08 l'avvenuto deposito della documentazione integrativa, le disposizioni per la pubblica consultazione e la ripresa dei termini istruttori regionali con i conseguenti sessanta giorni a disposizione del pubblico per formulare le osservazioni.

Tutta la documentazione integrativa presentata da ITALFERR S.p.A. è stata da subito pubblicata sul sito web della Regione nell'area tematica ambiente/valutazioni ambientali.

In data 27/03/2012 si è svolta la seconda riunione di Organo Tecnico Regionale, convocata con nota prot. 2133/DB1206 del 22/03/2012.

In data 16/04/2012 si è svolta la seconda riunione di CdS convocata con nota prot. 2398/DB1206 del 04/04/2012.

Nel corso della procedura sono pervenute le seguenti osservazioni da parte del pubblico:

- Osservazioni dei cittadini residenti ed abitanti nel Comune di Rivoli del 05/05/2011, acquisite al prot. 3176/DB1200 del 17/05/2011.
- Osservazioni di Business Service s.r.l. acquisite con note prott. 3374/DB1200 del 23/05/2011 e 3495/DB1200 del 26/05/2011.
- Osservazioni dei Sigg. Turello Mario, Chiappero Maria, Turello Laura e Turello Giovanni del Comune di Rivoli acquisite al prot. 3437/DB1200 del 25/05/2011;
- Osservazioni della Società Immobiliare S. Egidio S.r.l. del 23/05/2011 acquisite al prot. 3682/DB1200 del 03/06/2011.
- Osservazioni di Pro Natura, Legambiente nazionale, WWF Italia, Italia Nostra acquisite con nota prot. n. 3721/DB1200 del 06/06/2011.

- Osservazioni dei Sigg. Dima, Boero, Bruciapaglia del Comune di Buttigliera Alta acquisite al prot. 3786/DB1200 del 08/06/2011.
- Osservazioni del Sig. Bidon Daniele Marie (Rivalta di Torino) acquisite con nota prot. 3816/DB1200 del 09/06/2011.
- Osservazioni di Demolizione Rivoli S.a.s. del 27/05/2011 acquisite con nota prot. 3979/DB1200 del 16/06/2011.
- Osservazioni delle Famiglie Gisoldi Anna, Gisoldi Gioanna, Gisoldi Elena e La Salvia Graziella acquisite con nota prot. 3979/DB1200 del 16/06/2011.
- Osservazioni dell'Associazione "Rivoli insieme" acquisite al prot. 3979/DB1200 del 16/06/2011.
- Osservazioni del Sig. Ferrari Massimo (Avigliana) acquisite con nota prot. 3980/DB1200 del 16/06/2011.
- Osservazioni dei Sigg. Paradiso Lucia, Cubito Marco, Mandrini Pier, Barone Alessandro, De Vita Dimitri, Azario Luisella, Gianoglio Andrea, Albanese Luca, Barillà Antonio, Valle Federico e Pennini Luisa (Rosta) acquisite con nota prot. 3983/DB1200 del 16/06/2011.
- Osservazioni di Movimento 5 Stelle del 06/06/2011 acquisite con nota prot. 4013/DB1200 del 17/06/2011.
- Osservazioni di Italia Nostra prot n. DG242/11 del 27/05/2011 acquisita con nota prot. n. 4042/DB1200 del 21/06/2011.
- Osservazioni dei Sigg. Carbone e Di Viesto del Comune proprietari di immobili siti nel comune di Grugliasco acquisite al prot. 4042/DB1200 del 16/06/2011.
- Osservazioni di proprietari e conduttori di fondi agricoli siti all'interno dell'area oggetto di intervento acquisite al prot. 4159/DB1200 del 27/06/2011.
- Osservazioni dei Sigg. Branca, Rossino, Artus, Bardo, Tossito, Massola, Doleatti, Cavallo, Audisio, Nervo, Alberti e Valle, Musarra, Ferrari del Comune di Rivalta di Torino acquisite al prot. 4159/DB1200 del 27/06/2011.
- Osservazioni di Immobiliare Martina s.n.c. acquisite al prot. 4159/DB1200 del 27/06/2011.
- Osservazioni di Italia Nostra, Legambiente Nazionale, WWF Italia, Pro Natura con prot. n. DG207/12-wwf del 17/04/2012 acquisite con nota prot. n. 3068/DB1200 del 03/05/2012.

Sono stati acquisiti i seguenti atti, documenti e pareri tecnici:

- Presidenza del Consiglio dei Ministri - Osservatorio Torino Lione: osservazioni approvate il 21/09/2011 in sede plenaria acquisite al prot. n. 7378/DB1200 del 23/11/2011.
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali: prot. DG/PBAAC/34.19.04/2057/2012 del 23/01/2012 acquisita al prot. n. 579/DB1200 del 26/01/2012.
- Città di Avigliana prot. n. 0007989 del 22/04/2011 e n. 0008066 del 26/04/2011 acquisite al prot. 2919/DB1200 del 06/05/2011; prot. n. 0010372 del 30/05/2011 acquisite al prot. 3753/DB1200 del 07/06/2011; prot. n. 0010625 del 31/05/2011 copia della D.G.C. n.13 del 30/05/2011; D.G.C. n. 97 del 17/04/2012 acquisita al prot. n. 2850/DB1200 del 23/04/2012; prot. n. 0006636 del 16/04/2012 acquisita al prot. 2886/DB1200 del 24/04/2012.
- Comune di Buttigliera Alta: fascicolo approvato con D.C.C n. 18 del 16/05/2011 acquisita al prot. n. 3547/DB1200 del 27/05/2011.
- ARPA Piemonte nota prot. 54015 del 01/06/11 acquisita al prot. n. 3815/DB1200 del 09/06/2011.

- Comune di Rosta: fascicolo approvato con D.C.C. n. 14 del 09/6/2011 acquisita al prot. n. 3842/DB1200 del 10/06/2011.
- Comune di Villarbasse: fascicolo approvato con D.G.C. n. 44 del 06/06/2011 acquisita al prot. n. 3844/DB1200 del 10/06/2011.
- Città di Collegno: osservazioni prot. n. 0030226 del 10/06/2011 acquisite al prot. n. 3855/DB1200 del 13/06/11.
- Città di Rivoli: D.G.C. n. 183 del 07/06/2011 e allegati n.1, 2 e 3; D.C.C. n. 12 del 27/01/2010, D.C.C. nn. 54, 56, 57, 58, 63 e 61 del 16/05/2011; D.G.C. n. 118 del 24/04/2012 e allegati prot. n. 36093 del 02/05/2012 acquisite al prot. n. 3206/DB1200 del 09/05/2012.
- Comune di Grugliasco: D.G.C n. 145 del 09/06/2011 acquisita al prot. n. 4042/DB1200 del 21/06/2011; osservazioni prot. n. 12589 del 11/04/2012 acquisite al prot. n. 2758/DB1200 del 18/04/2012; osservazioni prot. n. 13427 del 17/04/2012 acquisite al prot. n. 2851/DB1200 del 23/04/2012.
- Comune di Chivasso: osservazioni prot. n. 20451 del 14/06/2011 acquisite al prot. n. 4720/DB1200 del 15/07/2011.
- Comune di Venaria Reale: osservazioni prot. n. 20940 del 07/07/2011 acquisite al prot. n. 4754/DB1200 del 18/07/2011; osservazioni prot. n. 11401 del 17/04/2012 acquisite al prot. n. 2853/DB1200 del 23/04/2012.
- Comune di Orbassano: D.G.C. n. 146 del 05/09/2011 acquisita con prot. n. 5944/DB1200 del 15/09/2011.
- Comune di Sant'Ambrogio di Torino: nota prot. n. 0004733 del 30/05/2011 acquisita al prot. 3821/DB1200 del 09/06/2011; osservazioni prot. n. 0003316 del 17/04/2012 acquisite al prot. n. 2804/DB1200 del 19/04/2012; osservazioni prot. n. 0003765 del 02/05/2012 acquisite al prot. n. 3168/DB1200 del 08/05/2012.
- Comune di Rivalta di Torino: osservazioni prot. n. 11837 del 15/06/2011 acquisita al prot. n. 4161/DB1200 del 27/06/2011; osservazioni approvate con D.G.C. n. 55 del 17/04/2012 acquisite con prot. n. 2984/DB1200 del 02/05/2012.
- Comune di Torrazza Piemonte, nota prot. 1840 del 04/04/12 acquisita al prot. n. 2526/DB1200 del 10/04/2012; D.G.C. n. 29 del 11/04/2012 acquisita con prot. n. 2805/DB1200 del 19/04/2012.
- Comune di Montanaro nota prot. n. 3605/DB1200 del 30/05/2011; D.G.C. n. 74 del 25/05/2011 acquisita al prot. n. 4039/DB1200 del 21/06/2011; osservazioni prot. n. 3540 del 13/04/2012 acquisita al prot. n. 2706/DB1200 del 17/04/2012.
- Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone: prot. n. 0005248 del 30/05/2011 acquisita al prot. 3816/DB1200 del 09/06/2011; Deliberazione del Consiglio n. 51 del 29/09/2010 e osservazioni al progetto acquisite al prot. 4006/DB1200 del 17/06/2011; Deliberazione della Giunta n. 30 del 11/04/2012 e osservazioni alla documentazione integrativa con nota prot. 0003232 del 16/04/2012 acquisite al prot. 2806/DB1200 del 19/04/2012; nota prot. 0003347 del 19/04/2012 acquisita al prot. 3067/DB1200 del 03/05/2012.

- ASL TO3 prot. n. 55820 del 17/05/2011 acquisita al prot. n. 3189/DB12.00 del 18/05/2011; prot. n. 42749 del 13/04/2012 acquisita al prot. n. 2673/DB12.00 del 16/04/2012.
- Parco Fluviale del Po nota prot. n. 601 del 09/06/2011 acquisita con nota prot. n. 4042/DB1200 del 21/06/2011.
- Autorità d'Ambito Torinese 3 prot. n. 0001579 del 18/05/2011 acquisita con prot. n. 3258/DB12.00 del 19/05/2011; prot. n. 0001340 del 16/04/2012 acquisita con prot. n. 2073/DB12.00 del 17/04/2012.
- Direzione Trasporti nota prot. n. 3740/DB1200 del 07/06/2011; nota prot. n. 1873/DB1202 del 12/03/2012; nota prot. n. 1936/DB1202 del 14/03/2012.
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste nota prot. n. 3579/DB1200 del 30/05/2011, prot. 3836/DB1200 del 10/06/2011; nota prot. 3282/DB1200 del 11/05/2012.
- Direzione Agricoltura nota prot. n. 3716/DB1200 del 06/06/2011; nota prot. n. 2808/DB1200 del 19/04/2012.
- Direzione Attività Produttive nota prot. n. 2674/DB1200 del 16/04/2012;
- Ente di gestione delle aree protette delle Alpi Cozie prot. 1090 del 16/04/2012 nota prot. n. 2701/DB1200 del 16/04/2011.
- Comune di Settimo Torinese nota prot. 20201 Tit. VI cl.5 del 17/04/12 acquisita al prot. n. 2720/DB1200 del 17/04/2012.
- Provincia di Torino D.G.P. n. 314-12626-2012 del 17/04/2012 acquisita al prot. n. 2894/DB1200 del 24/04/2012.
- Comune di Chiusa di San Michele osservazioni nota prot. 0001237 del 17/04/12 acquisita al prot. n. 2896/DB1200 del 24/04/2012.
- Direzione Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia nota prot. n. 2983/DB1200 del 02/05/2012.
- Città di Torino osservazioni nota prot. 7767 del 02/04/2012 acquisita al prot. n. 3276/DB1200 del 11/05/2012.
- Direzione Ambiente nota prot. n. 3359/DB1200 del 15/05/2012.
- Società Snam Rete Gas prot. DINOCC/351/ del 16/04/2012 osservazioni acquisite con nota prot. 2698/DB1200 del 17/04/2012.
- Società Smat gruppo prot. 36976 del 03/06/2011 acquisita con nota prot. 3982/DB1200 del 16/16/2011; prot. 36976 del 03/06/2011 acquisita con nota prot. 3982/DB1200 del 16/06/2011.

- Società Smat gruppo prot. 23824 del 06/04/2012 osservazioni acquisite con nota prot. 2483/DB1200 del 06/04/2012.
- Società Interporto di Torino S.p.A. (S.I.TO) nota prot. n. 1388/12 del 31 maggio 2012.

DESCRIZIONE DELL'OPERA IN PROGETTO

La Nuova Linea Torino Lione (NLTL) consta di tre tratte: la parte, totalmente in territorio francese, dall'agglomerato urbano di Lione a Saint-Jean-de- Maurienne, affidata a Réseau Ferré de France (RFF), la parte comune italo-francese che termina in corrispondenza del sito di sicurezza di Chiusa S. Michele, di competenza della Lyon Turin Ferroviaire (LTF) e la tratta nazionale, di competenza di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) che prosegue fino all'allaccio con la linea AV/AC TO-MI in territorio di Settimo Torinese.

Il tracciato, nel tratto iniziale, si sviluppa con una galleria artificiale di lunghezza 1,1 km e prosegue con ulteriori 14,5 km di galleria naturale, superando S. Ambrogio e ponendosi all'esterno dell'edificato sotto l'area agricola tra il Fiume Dora e la Linea Storica (LS).

Il tracciato prosegue in galleria portandosi sotto il sedime della LS prima di Avigliana; tra Avigliana e il Comune di Buttigliera Alta si prevede la realizzazione di un'interconnessione con la LS tramite due diramazioni in direzione Est-Ovest che dalle canne principali salgono in superficie ed escono allo scoperto oltre la frazione di Ferriera affiancandosi alla LS.

Nel territorio di Rosta e Rivoli il progetto prevede una galleria naturale di circa 14,5 km e prosegue in direzione Orbassano per ulteriori 2,9 km circa con galleria artificiale caratterizzata da basse coperture nel solco dell'unico corridoio infrastrutturale proposto dalla Provincia di Torino (Tangenziale di Rivoli e Circonvallazione di Rivalta).

La livelletta del piano del ferro risale guadagnando quota per attraversare l'area del futuro Parco del Sangone per circa 1,9 km nei quali si prevede il ricoprimento della struttura scatolare ferroviaria con l'utilizzo del materiale di scavo della collina morenica. La NLTL esce allo scoperto soltanto in prossimità dell'estremità Sud dello scalo di Orbassano.

Per i successivi 4,9 km, il tracciato si sviluppa in superficie per consentire la realizzazione del sistema dei collegamenti ferroviari con l'impianto di Orbassano. È prevista una riorganizzazione ed un rightsizing dello scalo.

Nelle aree "liberate" dal riordino dello scalo ferroviario, è ipotizzata la realizzazione di un parco fotovoltaico di 8 ettari circa.

La NLTL si eleva a quota superiore al piano campagna all'interno dello scalo per consentire la movimentazione dei treni dal Fascio Sosta al Fascio Appoggio dello scalo senza alcuna interferenza con la circolazione della AV/AC. Successivamente si realizza un'ulteriore opera di scavalco per consentire il passaggio dei binari per il previsto servizio ferroviario metropolitano. È prevista la realizzazione di un viadotto di lunghezza massima pari a circa 280 m in corrispondenza dell'attraversamento della tangenziale di Torino, che sarà quindi superata su diversi livelli altimetrici.

All'uscita dello scalo in corrispondenza della strada del Gerbido la NLTL prosegue in galleria artificiale per circa 2,4 km.

Il tracciato quindi continua in sotterraneo inserendosi sotto Corso Marche in galleria naturale profonda e realizzando un unico corridoio infrastrutturale col Nuovo Asse Stradale di Corso Marche del Progetto CAP. Tale galleria ha sviluppo di circa 15,3 km, sottoattraversa il fiume Dora ed il torrente Stura di Lanzo per andare ad innestarsi in superficie con la linea AV/AC Torino Milano a Settimo Torinese alla pk km 44+350, dove termina l'intervento infrastrutturale ed impiantistico.

A valle di tale progressiva, sulla linea AV/AC Torino Milano è stato posizionato il marciapiede del Posto di Soccorso, quindi l'intervento totale termina alla progressiva km 45+720.

La tipologia delle gallerie è a doppia canna, la velocità di progetto è pari e 220 km/h, con velocità ridotte a 160 km/h all'ingresso dello scalo di Orbassano e a 120 km/h in corrispondenza dell'imbocco del corridoio di corso Marche; il raggio minimo del tracciato è 1000 m in corrispondenza del Bivio Pronda/San Paolo con pendenza massima del 12 per mille. E' previsto un breve tratto con pendenza del 15 per mille in corrispondenza della risalita a Settimo Torinese.

La lunghezza totale della tratta nazionale, in termini infrastrutturali ed impiantistici, è di circa 44,3 km, di cui circa 38,7 km in galleria e circa 5,6 km allo scoperto. Dei 38,7 km di galleria circa 30 km sono in galleria naturale scavati con TBM e circa 8,6 km in galleria artificiale realizzati col Metodo Milano (struttura a paratie e solettoni).

I Comuni interessati dal passaggio della tratta nazionale, tutti in provincia di Torino, sono: Chiusa San Michele, Sant'Ambrogio di Torino, Avigliana, Buttigliera Alta, Rosta, Rivoli, Rivalta di Torino, Orbassano, Grugliasco, Collegno, Torino, Venaria Reale, Borgaro Torinese e Settimo Torinese.

Il limite di spesa dell'infrastruttura da realizzare attualizzato al 2010 è pari a 4.393 milioni di euro comprensivo delle lavorazioni, degli oneri per la sicurezza e delle somme a disposizione.

Il cronoprogramma della realizzazione prevede due distinte attivazioni rispettivamente per:

- il tratto tra Orbassano e Settimo Torinese;
- il tratto tra Chiusa S. Michele e Orbassano.

Da progetto le attività dureranno:

- 2.400 giorni naturali e consecutivi (6 anni e sette mesi) dalla consegna dei lavori per i lavori funzionali all'attivazione della tratta tra Orbassano - Settimo Torinese;
- 2.920 giorni naturali e consecutivi (8 anni) dalla consegna dei lavori per i lavori funzionali all'attivazione della tratta tra Chiusa S. Michele - Orbassano.

Per questo progetto si richiamano integralmente le motivazioni ed il contesto programmatico considerati nella D.G.R. n. 18-1954 del 29 aprile 2011 con la quale è stato espresso il parere regionale in merito alla valutazione di impatto ambientale della tratta internazionale della stessa linea.

Il progetto preliminare presenta un tracciato prevalentemente in galleria con uno sviluppo planimetrico derivante da un'istruttoria laboriosamente svolta in ambito di Osservatorio Tecnico Val di Susa. Il tracciato proposto è parte dell'intero tracciato del nuovo collegamento ferroviario

Torino Lione, sostanzialmente condiviso ma necessita di ottimizzazione ed affinamenti alla scala progettuale che il proponente dovrà affrontare con il progetto definitivo.

Dall'analisi di tutta la documentazione presentata ed a seguito degli specifici approfondimenti svolti emerge quanto segue.

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PAESAGGISTICA, TUTELA DEI BENI PAESAGGISTICI.

Per quanto concerne il quadro programmatico e progettuale, risulta una complessiva coerenza del progetto preliminare in esame, rispetto alla sua localizzazione ed agli obiettivi strategici assegnati dal piano regionale agli ambiti territoriali interessati.

A fronte di tali coerenze formali con gli obiettivi strategici definiti a livello comunitario, nazionale e con le strategie di area vasta messe in campo dalla Regione Piemonte con i suoi strumenti di pianificazione, non si possono non considerare gli effetti territoriali ed ambientali diretti, che le opere e le attività previste nella fase esecutiva dell'opera potranno avere sul territorio, nonché gli effetti territoriali ed ambientali indiretti che potrebbero innescare incrementi significativi di consumo di suolo, che risulta critico anche rispetto al Nuovo Piano Territoriale Regionale, che limita le trasformazioni dell'uso del suolo agricolo che comportano impermeabilizzazione, erosione e perdita di fertilità.

Se per la tratta della linea ferroviaria e per alcune aree cantiere strategiche non è possibile trovare soluzioni alternative, in taluni contesti è necessario apporre migliorie in modo da trovare la soluzione a minor impatto.

Risultano poi ricompresi in ambiti soggetti a tutela paesaggistica interventi complementari e propedeutici alla realizzazione dell'infrastruttura. In particolare le aree tecniche (pozzo di aggotamento, VV.FF, uscita di sicurezza, arrivo frese) ricadono nell'ambito vincolato ai sensi degli artt. 136-157 del D.lgs.42/04 (D.M. 1/08/1985 "*Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona Intermorenica Aviglianese*"), mentre l'area di cantiere di Rivoli e l'area di deposito temporaneo di Rivalta 1 sono in parte ricompresi in ambiti vincolati ai sensi dell'art 142 lett c) (rio Garosso) del D.lgs 42/04.

La Provincia ha evidenziato inoltre che rispetto al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale n. 2 vigente (PTCP2), dove viene indicato il tracciato dell'infrastruttura ferroviaria con una linea, si verrà a creare una fase transitoria tra la conclusione della procedura in corso e l'approvazione del Progetto preliminare da parte del C.I.P.E.. Al fine di gestire tale problematica nella fase transitoria ha proposto, in accordo con la Regione, di formulare una "circolare esplicativa" relativa alla problematica di cui sopra.

La progettazione della tratta in oggetto non ha ancora risolto tutti i problemi di coerenza della linea NLTL con il progetto di riassetto infrastrutturale ed urbanistico delle Città di Torino e di Grugliasco. Ad esempio, la soluzione proposta che prevede un notevole innalzamento del piano viabile (di circa 10 metri dal piano campagna), costituisce una rilevante cesura del territorio comunale, produce effetti negativi sotto il profilo ambientale (interferenza con aree del parco urbano), funzionale (interferenze con attività economiche ed insediamenti produttivi esistenti) ed urbanistico (interferenza con intervento previsto in PRGC "Area Certezza"), senza neppure consentire un miglioramento degli innesti. Analogamente la problematica si ripercuote anche su Strada del Gerbido e sugli altri cavalca ferrovia presenti sul territorio di Grugliasco.

L'assenza di cantieri base impone l'avvio delle attività previste in ambito della L.R. 4/11 "Cantieri - Sviluppo - Territorio" cui RFI è tenuta ad avvalersi e che implicano anche una valutazione delle possibili ricadute in campo urbanistico e turistico.

ESERCIZIO DELLA LINEA FERROVIARIA

L'esercizio della linea si basa su input ormai datati per i quali è opportuno prevederne un aggiornamento. In analogia, l'esercizio della linea considererà le ulteriori definizioni dei temi che attualmente sono oggetto di confronto in ambito di Osservatorio Tecnico Torino - Lione.

Per quanto concerne il quadro ambientale, vista la complessità del progetto, si ritiene che debbano necessariamente essere ulteriormente approfondite, in fase definitiva, le problematiche riconducibili alle componenti ambientali interessate dando puntuali risposte a tutti gli aspetti legati alla realizzazione dell'infrastruttura.

GEOLOGIA, IDROGEOLOGIA E GEOTECNICA

Si osserva che la gran parte della documentazione di tipo geologico è una rielaborazione di dati esistenti, con la presenza relativamente modesta di nuove informazioni. In particolare è stata fatta una attenta raccolta di dati stratigrafici, ripetuta più volte, e alcune nuove "verticali".

Le caratteristiche dell'opera, soprattutto per le numerose interferenze sia con abitati sia con le infrastrutture, rendono particolarmente importanti sistematici approfondimenti di tipo geologico, geotecnico e idrogeologico onde minimizzare gli impatti.

Nell'ambito della valutazione di impatto ambientale inoltre risulta particolarmente importante definire quali debbano essere gli interventi geotecnici di consolidamento onde fornire un quadro affidabile dei cantieri necessari, del loro dimensionamento, della loro influenza su tutte le altre componenti ambientali.

RISORSE IDRICHE

La scelta del "corridoio in galleria profonda" è in contrasto con i principi di tutela della risorsa idrica sotterranea enunciati dalla Direttiva Quadro sulle Acque (2000/60/CE) e dalla specifica Direttiva sulle Acque sotterranee (2006/118/CE) e dai successivi decreti di recepimento fatti propri dalla Regione Piemonte nell'ambito del Piano di Tutela delle Acque (ll.rr. 22/1996 e 3/2009).

L'individuazione di tale corridoio comporta gravi e insolite problematiche dal punto di vista idrogeologico e di tutela della risorsa.

Ciò costituisce un quadro realistico del rischio di inquinamento a cui va aggiunto quello di un eventuale *decommissioning* dell'opera, quando essa, avendo terminato il proprio ciclo vitale, verrà dismessa, non essendo possibile una sua messa in sicurezza.

Elevato è il numero di pozzi idropotabili presenti lungo il corridoio dell'opera, di questi almeno una ventina risultano interferiti, mentre di altrettanti occorrerebbe valutare approfonditamente il rischio di interferenza con le aree di salvaguardia.

GESTIONE DELLE TERRE E ROCCE DI SCAVO

Preso visione degli elaborati trasmessi, che prevedono un sistema di gestione degli inerti di scavo utilizzando prevalentemente la modalità ferroviaria ed il conferimento dell'inerte in siti di pianura, in coerenza con le indicazioni della Conferenza dei Servizi e dell'Osservatorio Torino Lione volte ad una maggiore sostenibilità ambientale degli interventi, si ritiene di poter esprimere in merito un parere analogo a quello relativo al progetto preliminare della tratta internazionale della stessa linea. Benché il proponente abbia recepito le richieste già formulate in materia di modalità del trasporto, scegliendo il trasporto su ferrovia e della messa a discarica dell'inerte individuando siti "di pianura", tuttavia permane la necessità di richiedere approfondimenti fondamentali circa l'effettiva disponibilità dei siti individuati.

Per il sito di Montanaro si evidenzia inoltre che la realizzazione della "lunetta ferroviaria di Chivasso", ad oggi, non risulta più in corso d'attuazione in quanto sottoposto a una nuova fase programmatica relativa alla rimodulazione delle risorse finanziarie stanziato. Pertanto, il raggiungimento via ferrovia del sito di Montanaro potrebbe risultare più problematico.

TERRITORIO RURALE E ATTIVITÀ AGRICOLE

Relativamente alle problematiche del consumo di suolo delle aree di cantiere, aree tecniche ecc., si osserva che è stato quantificato il consumo effettivo di suolo, anche di pregio, ma tale valutazione non ha condotto a nessun sostanziale cambiamento o miglioria progettuale. La considerazione presentata dai progettisti legata alla temporaneità dell'occupazione di suolo, visto l'arco di tempo considerato, non può essere considerata sufficiente per non valutare alternative localizzative o accorgimenti tecnici atti a ridurre le superfici occupate.

Una ricognizione delle aziende agricole presenti sull'area interessata dall'intervento in modo da poter valutare gli impatti socio economici sul comparto agricolo (perdita di suoli, perdita di produzione, frammentazione delle proprietà, impatti sulla gestione delle aziende, eventuali perdite di posti di lavoro ecc.) si configura come condizione di base per superare gli *impasse* progettuali ancora sussistenti.

TUTELA SALUTE

Sono da evidenziare i possibili effetti di tipo cumulativo all'incremento di inquinanti atmosferici prodotti dall'attività di cantiere con quelli dovuti al traffico veicolare, specialmente in alcune zone con particolari compromissioni dovute al traffico urbano e agli impianti industriali delle zone interessate dall'attraversamento della NLTL in superficie (per esempio tra Grugliasco, Beinasco e Orbassano).

Si ritiene che all'incremento delle concentrazioni di inquinanti atmosferici siano associati incrementi di effetti sulla salute (patologie di tipo respiratorio e cardiocircolatorio, specialmente sulle fasce deboli - bambini e anziani) ma che, allo stato attuale, non sia possibile stimare adeguatamente gli effetti attribuibili se non con uno studio di stima degli impatti, condotto con appropriata metodologia e analisi di rischio.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA SIC/ZPS - AREA DEI LAGHI DI AVIGLIANA

La linea ferroviaria nel tratto più prossimo all'area SIC/ZPS, compreso tra i km 3+000 e 6+500, si sviluppa in galleria profonda a doppia canna scavata ad una profondità di circa 14 metri dal piano

campagna ed a una distanza minima di circa 600 metri dal perimetro settentrionale dell'area tutelata, tuttavia non si possono escludere possibili interazioni dell'opera, legate allo scavo sotto falda della doppia canna in galleria e dei cameroni.

Le carenze presenti nell'analisi delle specifiche criticità della componente idrogeologica non rendono al momento possibile esprimersi compiutamente sulla compatibilità del progetto proprio rispetto all'ambito di maggiore interesse costituito dalla palude dei Mareschi, ricca di biodiversità habitat e specie di interesse comunitario e prioritario, situata nella porzione nord/ovest del Lago Grande e del SIC la cui conservazione potrebbe essere compromessa da eventuali modifiche della dinamica delle acque sotterranee derivanti dalla realizzazione dell'infrastruttura.

Date le carenze relative all'analisi di specifiche criticità della componente idrogeologica, in particolar modo alla dinamica delle acque sotterranee (se in qualche modo dovesse venire modificata, potrebbe interferire con l'attuale stato di conservazione del Sito, in particolare con gli habitat e le specie presenti nella porzione nord/ovest del Lago Grande e del SIC, dove è presente la Palude dei Mareschi, zona umida molto importante per la biodiversità, per la presenza di habitat e specie di interesse comunitario e prioritario), si ritiene opportuno che tale compatibilità debba essere condizionata ad un'ulteriore verifica in fase di progettazione definitiva con studi di approfondimento già prospettati dal proponente.

Considerati i precedenti punti come elementi su cui impostare gli approfondimenti e gli adeguamenti progettuali, sulla base di quanto emerso nell'istruttoria tecnica svolta con il supporto di Arpa, considerati gli apporti della Provincia di Torino e dei soggetti interessati, nonché di quanto evidenziato nelle osservazioni pervenute, vengono elencate una serie di prescrizioni che si propongono come condizioni vincolanti per ulteriori sviluppi progettuali.

1. Mantenendo valido lo sviluppo planimetrico del tracciato preliminare, deve essere rivista la progettazione della galleria "Dora" ricercando una soluzione con livelletta più superficiale, al fine di non interessare l'acquifero profondo, garantendone la salvaguardia.

2. Qualora si renda necessario realizzare la tratta per fasi, come già accaduto per la tratta internazionale, condividendo quanto indicato nei documenti dell'Osservatorio Tecnico, si richiede che siano preventivamente risolte le criticità del nodo di Torino e sia verificata la possibilità di ridurre gli impatti ed i costi delle opere civili necessarie per le interconnessioni ad Orbassano. In tal caso, il progetto definitivo approfondisca la fattibilità tecnico-ambientale e funzionale di adeguare la tensione di alimentazione del sistema di elettrificazione nelle differenti fasi funzionali.

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PAESAGGISTICA, TUTELA DEI BENI PAESAGGISTICI.

si richiede di apportare le seguenti, puntuali integrazioni e modifiche nella fase di progettazione definitiva dell'opera:

3. La scelta localizzativa definitiva dei cantieri dovrà tendere al riutilizzo di ambiti occupati da strutture o aree produttive dismesse o aree compromesse da attività pregresse che ne hanno ridotto la naturalità, al fine di evitare una ulteriore compromissione di suolo nelle aree agricole o in quelle localizzate in ambiti periurbani o in territorio agricolo.

4. Dovranno essere quantificati gli effetti del cosiddetto "cantiere diffuso", in termini di possibili soluzioni ricettive e insediative per il personale occupato nelle diverse fasi di cantiere così come per l'insediamento di nuove attività produttive, anche non strettamente connesse con l'attività di

cantiere, ma comunque indotte dalle stesse, per evitare eventuali fenomeni collaterali di incremento di nuove previsioni urbanistiche sia nei Comuni interessati dall'opera che in quelli contermini. In tal senso si ritiene necessario censire e valutare la disponibilità di ambiti e strutture esistenti al fine di governare i fenomeni sopraccitati.

5. Le eventuali nuove strutture dovranno essere realizzate con tipologie mirate al riutilizzo alla conclusione dei lavori, da parte delle Amministrazioni locali interessate.

6. Dovrà essere dato riscontro al rispetto dei contenuti del d.lgs. 227/01, in merito alle aree boscate, qualora interessate dagli interventi, e dovrà essere verificata la conformità degli stessi con le prescrizioni degli articoli posti in salvaguardia (artt.13, 14, 16,18, 26 e 33) delle norme di attuazione del Piano Paesaggistico Regionale adottato dalla Regione con d.g.r. n. 53-11975 del 4/8/2009.

7. Dovrà essere condotta la verifica di coerenza del complesso degli interventi localizzati nella piana tra Orbassano e Rivoli, con i disposti del Piano d'Area del Parco Fluviale del Po torinese e del Contratto di Fiume del Sangone.

8. Poiché le opere della NLTL genereranno sulla viabilità locale problematiche aggiuntive alle attuali condizioni di criticità è necessario un apposito studio dei flussi di traffico attraverso il quale verificare l'affidabilità del sistema infrastrutturale posto tra il polo logistico (scalo merci e SITO) e il sistema territoriale torinese, nonché l'idoneità del sistema viario a sopportare il traffico indotto su gomma predisponendo, se necessario, gli opportuni adeguamenti.

9. Dovrà essere studiata e progettata una soluzione alternativa con modifica della quota del piano del ferro della nuova linea e delle infrastrutture stradali in modo coordinato per minimizzare gli impatti nella zona di bivio Pronda e di C.so Allamano all'incrocio con strada del Gerbido (zona Certezza) evitando pesanti ricadute sul territorio. La soluzione proposta che propone un forte innalzamento del piano viabile (di circa 10 metri dal piano campagna), costituisce una rilevante cesura del territorio comunale, produce effetti negativi sotto il profilo ambientale (interferenza con aree del parco urbano), funzionale (interferenze con attività economiche ed insediamenti produttivi esistenti) ed urbanistico (interferenza con intervento previsto in PRGC "Area Certezza"), senza neppure consentire un miglioramento degli innesti. Analogamente la problematica si ripercuote anche su Strada del Gerbido e sugli altri cavalca ferrovia presenti sul territorio di Grugliasco.

10. Poiché le canne ferroviarie proposte nel progetto preliminare della tratta, dal punto di vista planimetrico non risultano simmetriche all'asse autostradale del sovrastante, già progettato, nuovo Corso Marche, dovranno essere riallineate all'asse del corso, al fine di ottenere le migliori condizioni per le interferenze che si verificano in profondità.

11. Il progetto definitivo dovrà contenere una soluzione integrata e concertata con gli altri soggetti coinvolti nella realizzazione del corridoio infrastrutturale di corso Marche, nella quale siano stati decisi congiuntamente ed in modo preventivo anche altri importanti aspetti, quali le tecniche di consolidamento più idonee, l'utilizzo condiviso delle aree di cantiere, la corretta programmazione delle deviazioni temporanee dei binari durante le fasi costruttive.

12. Quale compensazione dovrà essere valutata la progettazione di interventi di recupero e valorizzazione di contesti degradati presenti nell'ambito paesaggistico interessato dalla infrastruttura (es. ex cave, aree industriali, ecc.), con particolare riferimento alle aree soggette a tutela paesaggistica (es. Monte Pirchiriano, aree boscate, fasce fluviali, ecc). Potranno altresì essere

ricompresi interventi di valorizzazione di aree e/o manufatti di rilevanza archeologica che, anche a seguito di eventuali ritrovamenti derivanti dalle esecuzioni delle opere, risultano presenti nel territorio interessato dall'opera.

13. Il progetto definitivo dell'opera dovrà essere accompagnato, per gli ambiti soggetti a tutela paesaggistica, dalla documentazione prevista dal D.P.C.M. 12.12.2005 (Relazione paesaggistica).

ESERCIZIO FERROVIARIO

14. L'assetto infrastrutturale dell'interporto Torino Orbassano dovrà essere definito coordinando le future scelte strategiche relative all'intero polo logistico con la predisposizione del progetto definitivo dell'opera.

15. In relazione al traffico atteso nel nodo ferroviario di Torino, rispetto ai modelli di esercizio previsti, si richiede che venga approfondita la verifica dell'effettiva capacità infrastrutturale del medesimo.

16. Dovrà essere chiaramente definito lo schema di stazione in funzione delle funzionalità programmate in relazione al movicentro, al Servizio Ferroviario Metropolitano linea 3 attestato ad Avigliana, all'interconnessione tra la linea in progetto e la linea storica e la linea storica stessa o ad altre linee di indirizzo emergenti dal gruppo di lavoro esercizio in ambito di Osservatorio tecnico Torino Lione.

17. Il progetto definitivo dovrà essere integrato con un programma di esercizio della linea storica che preveda una fermata del servizio ferroviario metropolitano linea 3 (SFM3) in Comune di Buttigliera in località Ferriera. Al confine tra Buttigliera ed Avigliana deve essere localizzato e progettato un parcheggio di interscambio gomma-ferro atto a sostenere i flussi pendolari vallivi (val Messa, Sangone, Susa e collina morenica).

GEOLOGIA, IDROGEOLOGIA E GEOTECNICA

Si rende necessario:

18. Un approfondimento dell'analisi dei dissesti e del quadro geologico e geomorfologico e l'individuazione di eventuali criticità con la conseguente predisposizione di una specifica relazione corredata da una adeguata cartografia. Dovrà pertanto essere valutata per tutta la tratta la sussistenza di eventuali rischi geologici. Dovrà essere sviluppata un'attenta analisi funzionale alla corretta definizione delle opere fuori terra nella zona della collina morenica di Rivoli-Avigliana dove il territorio di tipo collinare non è del tutto immune da dissesti superficiali; per queste opere dovrà essere sviluppata specifica analisi.

19. Per la progettazione definitiva dovrà essere predisposto un modello geologico interpretativo costantemente aggiornato sulla base dei dati progressivamente reperiti, con particolare dettaglio per le aree con fattori di pericolosità locale e/o presenza di elementi antropici sensibili.

20. Per le zone più delicate dal punto di vista stratigrafico dovrà essere valutato l'effetto della risposta sismica locale mediante specifiche analisi, come indicato nel § 7.11.3 del D.M. 14.01.08 e non mediante il metodo semplificato di cui al § 3.2.2 del medesimo disposto.

21. Considerata la particolarità geologica dell'area della piana di Avigliana si ritiene indispensabile un approfondimento tematico estremamente accurato, che evidenzi nel dettaglio il quadro geologico stratigrafico e geotecnico e permetta di determinare quali siano gli orizzonti che possono essere maggiormente soggetti a deformazione e quindi a valutare eventuali conseguenze tanto sull'opera quanto sulle aree soprastanti e circostanti.

22. La cartografia presentata con le integrazioni dovrà essere rielaborata integralmente a seguito degli esiti di specifiche indagini svolte seguendo i dettami degli "Indirizzi e criteri generali per gli studi di Microzonazione sismica"

http://www.protezionecivile.gov.it/jcms/it/view_pub.wp;jsessionid=C03DF4311C979F6FA5F657B779E99C69?contentId=PUB1137.

RISORSE IDRICHE

23. L'inquadramento ambientale relativo alla qualità ambientale dei corpi idrici superficiali dovrà essere ridefinito tenendo conto sia della nuova normativa nazionale, sia di quanto riportato nel Piano di Gestione Distrettuale del Po e utilizzando i dati di qualità disponibili più recenti.

24. Il progetto definitivo dovrà garantire le opportune mitigazioni nell'eventualità che le opere relative ai sottoattraversamenti dei fiumi Dora Riparia e Stura di Lanzo, possano comportare modifiche delle portate dei fiumi in conseguenza dell'alterazione della circolazione delle acque e accentuare gli impatti determinati dai prelievi già esistenti. Si richiede che nell'ambito di tali valutazioni vengano considerati eventuali effetti cumulativi dovuti alla realizzazione delle altre opere relative alla Torino - Lione e al sottoattraversamento ferroviario già realizzato sulla Dora Riparia nell'area torinese.

25. Le elaborazioni numeriche (effetto diga e vulnerabilità) dovranno essere aggiornate sulla base dei dati della rete di piezometri adeguata sia dal punto di vista della densità di punti che della distribuzione omogenea. In particolare, per quanto riguarda l'effetto diga, dovrà essere particolarmente indagato nella tratta della galleria artificiale di Settimo Torinese dove gli studi modellistici hanno evidenziato i maggiori valori delle isoanomalie e dove notoriamente la falda è rinvenibile a pochi metri dal piano campagna onde evitare situazioni simili a quelle verificatesi nella vicina zona "Falchera".

26. Relativamente all'interferenza con pozzi idropotabili si richiede quanto segue:

a. censimento delle fonti di approvvigionamento ad uso idropotabile (pozzi, sorgenti o altro) ricadenti all'interno di una fascia di circa 1 km a destra e a sinistra dell'interasse;

b. per ogni fonte di approvvigionamento ad uso idropotabile dovrà essere predisposta una scheda monografica contenente la precisa ubicazione, le caratteristiche, la stratigrafia e lo schema di completamento o comunque l'indicazione del sistema acquifero captato se si tratta di un pozzo, la portata di utilizzo, le analisi qualitative e la definizione aggiornata delle aree di salvaguardia su cartografia CTR;

c. per ogni fonte di approvvigionamento ad uso idropotabile dovrà essere caratterizzata e valutata l'interferenza con l'opera, si dovranno esplicitare le misure che si intendono adottare al fine di annullare o minimizzare l'impatto; qualora l'impatto sia tale da rendere necessaria la sua sostituzione dovrà essere presentata una relazione idrogeologica dettagliata con l'indicazione delle possibili alternative, tenendo conto che la risorsa deve essere disponibile in termini

quantitativamente e qualitativamente uguali o superiori a quelli della fonte da eliminare, dovrà essere garantita la necessaria distanza dei centri di pericolo dalle aree di salvaguardia; sarebbe inoltre opportuno che la nuova fonte fosse disponibile alla stessa pressione idrostatica di quella eliminata, per evitare l'aumento dei costi di manutenzione e soprattutto dei costi di energia elettrica, con un peggioramento dell'impatto ambientale delle opere; le eventuali fonti alternative andranno collaudate e messe in funzione a regime assolutamente prima di iniziare qualsiasi attività di cantiere dell'opera ferroviaria, considerata la naturale e palese priorità di salvaguardia dell'approvvigionamento idropotabile ai cittadini rispetto a qualsiasi altro tipo di opera;

d. analoga relazione ma più ampia arealmente e approfondita nei contenuti tecnici dovrà essere predisposta nel caso di interferenza con i campi pozzi di interesse regionale: Cascina Romana tra i comuni di Rivalta e Beinasco, Dojrone in comune di Rivalta e Cravario-Ponte Stura nei comuni di Torino, Borgaro Torinese e Venaria, quest'ultimo in particolare in relazione all'interferenza tra l'acquifero captato e il tracciato in "galleria profonda".

GESTIONE DELLE TERRE E ROCCE DI SCAVO

Dovrà essere effettuato un approfondimento sull'effettiva disponibilità dei siti di Torrazza P.te e Montanaro ad accogliere anche il materiale proveniente dagli scavi delle gallerie previste dal progetto oltre a quelli provenienti dalla tratta internazionale, tenendo conto che tali siti sono stati già presi in considerazione come siti di deposito nell'ambito dei progetti di altre infrastrutture. La disponibilità dei siti di Torrazza P.te e Montanaro deve essere dimostrata verificando:

- la compatibilità con le procedure in essere sui siti di deponia individuati;
- la disponibilità giuridica dei mappali oggetto di futuro deposito;
- l'indirizzo delle Amministrazioni locali in merito all'intervento proposto.

27. Dovranno essere forniti chiarimenti in merito ai sistemi di carico, scarico e trasporto che si intendono utilizzare, fornendo indicazioni su eventuali adeguamenti alle reti di trasporto esistenti, alle analisi degli impatti prevedibili ed alle relative misure di mitigazione adottabili.

28. Nell'ambito della progettazione definitiva dovrà essere massimizzato il riutilizzo del materiale "valorizzabile" rispetto al volume di materiale da porre a deposito, mediante la scelta tecnologicamente più avanzata dei metodi di scavo e dei processi di trattamento, pertanto si richiede in merito la redazione di uno specifico progetto tecnico e procedurale, articolato almeno nei seguenti punti:

- piano di attività di prova e valorizzazione tecnica e merceologica dello smarino;
- studio per la valutazione economica e dell'impatto sui mercati degli inerti dovuti all'offerta di prodotti che sostituiscano quelli derivanti dall'esercizio di cave in attività;
- bilancio ambientale della sostituzione di inerti derivanti dallo smarino dovuto al rallentamento fino alla sospensione temporanea delle coltivazioni di inerti in essere;
- studio degli strumenti operativi e normativi necessari per rendere possibile la valorizzazione degli inerti (regime delle autorizzazioni di cava, piani di coltivazione e aspetti ambientali legati al loro dilazionamento, ruolo degli imprenditori attualmente detentori di autorizzazioni interessate da dilazioni di coltivazione nella o nelle società operative da costituire per la lavorazione e commercializzazione dello smarino, individuazione e progettazione degli impianti di trattamento ecc...).

29. Sulla base dello studio di cui sopra il progetto definitivo dovrà essere corredato da un apposito elaborato dal titolo “Piano di gestione delle terre e rocce da scavo” che dovrà contenere tutte le informazioni richieste ai sensi della normativa nazionale e regionale vigente in materia. In esso dovrà essere fornito un dettagliato protocollo di gestione dei materiali estratti che specifichi le procedure di movimentazione, le tipologie di lavorazione e i macchinari utilizzati, entità e durata del deposito temporaneo del materiale estratto nonché le modalità di caratterizzazione dei medesimi (procedura di campionamento, metodiche analitiche, ecc.), al fine di consentire all’autorità di controllo la rintracciabilità dei singoli “lotti” scavati fino alla loro messa a dimora nei siti di stoccaggio definitivo per una verifica della sussistenza dei requisiti qualitativi richiesti. Allo scopo dovrà essere prevista una procedura di gestione interna ai cantieri dei dati inerenti la provenienza del cumulo (es. dalla progressiva x alla y), l’individuazione e numerazione univoca di ogni singolo lotto escavato, la data di produzione del medesimo, la sua volumetria, la data di campionamento, la posizione del cumulo all’interno dell’area/e di stoccaggio temporaneo, le caratteristiche qualitative del lotto, la data di movimentazione verso il sito di deposito definitivo. Ciascun sito, provvisorio o definitivo, dovrà essere sottoposto a specifiche indagini geologico-geotecniche riguardanti l’idoneità geotecnica e geomorfologia.

30. Dovranno essere presi in considerazione ulteriori siti estrattivi, per garantire un volume disponibile superiore a quello stimato, nonché siti polmone per eventuali esigenze di stoccaggio temporaneo (per surplus di materiali scavati o rallentamenti nel conferimento), privilegiando siti posizionati a poca distanza dalle aree di cantiere, raggiungibili tramite collegamento ferroviario, siti per i quali la colmatura con lo stoccaggio di inerte ed il successivo recupero potrebbero configurarsi come una compensazione ambientale.

31. Per la gestione dello smarino già nella stesura del progetto definitivo dovrà essere comunque tenuto conto delle tempistiche e modalità di entrata in vigore del D.M. Ambiente recante i criteri qualitativi e quantitativi da soddisfare affinché le terre e rocce da scavo possano considerarsi sottoprodotti e non rifiuti (l’art. 49 del d.lgs. 1/2012 fissava al 24.05.2012 il termine ultimo per l’approvazione della nuova disciplina regolamentare per l’utilizzo delle terre e rocce da scavo, che il Ministero Ambiente ed il Ministero Infrastrutture dovranno adottare di concerto). In ogni caso, tenuto conto di quanto emerso nella valutazione della documentazione costituente il progetto preliminare, dovrà essere specificato a quale tipologia di intervento si intende fare riferimento nella realizzazione del deposito definitivo, atteso che, a seconda che si tratti di “rimodellazione” o di “miglioramento ambientale”, la norma impone condizioni diverse dal punto di vista realizzativo.

32. Per la caratterizzazione del materiale proveniente da gallerie, dovrà essere previsto un campionamento ogni 250 m di avanzamento delle perforazioni e/o al cambio delle litologie incontrate e/o al cambio delle modalità di scavo. Per i materiali non riutilizzati in sito, fatta salva l’entrata in vigore del decreto di cui all’art. 49 del d.lgs. 1/2012, occorrerà fare riferimento alle Linee guida della Regione Piemonte (d.g.r. 15 febbraio 2010, n. 24-13302).

33. Rispetto agli additivi fluidificanti utilizzati nello scavo con TBM EPB dovrà essere presentato uno studio analitico che individui per i materiali scavati gli additivi fluidificanti più idonei al rispetto dei limiti tabellari di cui alla tabella 1, Allegato 5 Titolo V della Parte IV del d.lgs. 152/2006 ed accerti l’efficacia della biodegradabilità degli additivi che saranno effettivamente impiegati, anche in relazione alle caratteristiche dei terreni scavati; lo studio dovrà altresì evidenziare l’adeguatezza dei metodi analitici utilizzati, dell’effetto scala laboratorio - cantiere.

34. Dovrà essere verificato che l’ampiezza delle aree individuate per lo stoccaggio del materiale derivante dallo scavo con TBM EPB sia idonea a mantenere i cumuli ad un’altezza di 100 cm per

almeno 20 giorni approfondendo la logistica e la gestione dei cantieri, tenendo conto di misure da attuare qualora le tempistiche di biodegradazione siano superiori a quelle ipotizzate.

35. Nel progetto definitivo, dovrà essere sviluppata anche la progettazione relativa alla volumetria di materiale valorizzabile, quantificando la quota parte di materiali potenzialmente “valorizzabili” da porre sul mercato, individuando e/o progettando gli impianti di trattamento per tale valorizzazione, massimizzando la percentuale di materiali da impiegare per usi nobili, come il confezionamento di calcestruzzo (CL1) e descrivendo le condizioni gestionali e tecniche della filiera legata alla produzione di aggregati. Si ricorda che gli aggregati prodotti dovranno essere conformi alle normative di prodotto per l’ottenimento della marcatura CE (per es. UNI EN 12620, Aggregati per calcestruzzo; UNI EN 13242 Aggregati per materiali non legati e legati con leganti idraulici per l’impiego in opere di ingegneria civile e nella costruzione di strade; ecc.).

GESTIONE DEI RIFIUTI

36. Per quanto riguarda le operazioni di deposito temporaneo, stoccaggio, trasporto, recupero e smaltimento dei rifiuti e dei residui prodotti nel corso dei lavori di allestimento e gestione della tratta ferroviaria e dei relativi cantieri, il progetto definitivo dovrà contenere l’indicazione dei quantitativi e l’individuazione dei soggetti e/o degli impianti terzi a cui s’intendono conferire i materiali di scavo destinati ad operazioni di recupero, effettuate all’esterno dei lavori di allestimento dell’opera.

37. Per i materiali estratti con caratteristiche qualitative tali da escludere qualsiasi utilizzo e quindi classificati come “rifiuto”, dovranno essere dettagliate le modalità di gestione dalla produzione sino al loro smaltimento individuando i siti autorizzati utilizzabili ad un adeguato orizzonte temporale di riferimento.

TERRITORIO RURALE, ATTIVITÀ AGRICOLE

38. Dovrà essere effettuata una ricognizione delle aziende agricole presenti sull’area interessata dall’intervento in modo da poter valutare gli impatti socio economici sul comparto agricolo (perdita di suoli, perdita di produzione, frammentazione delle proprietà, impatti sulla gestione delle aziende, eventuali perdite di posti di lavoro ecc.), nonché la redazione di un piano di mitigazioni e/o compensazioni che permetta di minimizzare gli impatti evidenziati.

39. Dovranno essere progettati e programmati interventi strutturali sul reticolo irriguo atti a promuovere e potenziare l’attività agricola nelle aree a verde della “Duna”, individuando o concordando coi soggetti interessati forme organizzate di "manutenzione e gestione" perseguendo obiettivi di potenziamento della vegetazione e recupero delle partiture, valorizzazione delle potenzialità nel rispetto delle trame, mantenimento dei corridoi ecologici e nascita di nuovi, compatibilità con l’ecomosaico delle aree attraversate.

40. Per la stesura della progettazione definitiva dovranno essere presi contatti con i Consorzi irrigui operanti nell’area di intervento al fine di verificare le interferenze con il reticolo irriguo esistente e individuare idonee soluzioni progettuali tali da assicurare, sia nella fase realizzativa sia in quella di esercizio dell’opera, la funzionalità della rete irrigua e permettere l’effettuazione delle operazioni di manutenzione della rete stessa in maniera agevole e in sicurezza.

Si richiede di contattare i seguenti Consorzi:

- Consorzio Unione bealere derivate dalla Dora Riparia - c/o Opera Pia Barolo - Via delle Orfane 7 - 10122 Torino - tel. 011-500863 - fax 011-4310332;
- Consorzio Irriguo di II grado delle Valli di Lanzo - Corso Martiri della Libertà 67 - 10073 Ciriè - tel. e fax 011-9214960.
- Consorzio Val Sangone c/o Comune P.zza Ten. Lorenzo Nicola, 4 -10045 – Piossasco.

TUTELA SALUTE

41. Il progetto definitivo dovrà contenere la Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS);

CANTIERI: ORGANIZZAZIONE LOGISTICA, PROGETTAZIONE E GESTIONE

42. Dovrà essere svolta una puntuale ricognizione delle strutture turistico - alberghiere e/o residenze pubblico - private disponibili, in modo da definire l'effettiva offerta di posti letto e ristorazione delle maestranze. Tale studio dovrà fare emergere la possibile rispondenza tra domanda ed offerta anche in termini organizzativi e di impatto sulla viabilità eventualmente interferita.

43. Tenuto conto anche della loro considerevole durata, è necessario che i cantieri vengano progettati a livello definitivo come vere e proprie opere, individuando oltre alla precisa localizzazione e dimensione, l'esatta individuazione e collocazione delle attività, le modalità di approvvigionamento idrico e gestione dei reflui, la scelta di soluzioni tecnologiche anche innovative volte al contenimento ed alla mitigazione degli impatti diretti ed indiretti da essi generati, che tendano ad isolare completamente dall'ambiente esterno le componenti impiantistiche soprattutto per quanto attiene polveri e di rumore.

44. Le aree di cantiere e i relativi manufatti dovranno essere attentamente progettate, anche dal punto di vista formale/tipologico in modo da ridurre globalmente la percezione visuale dei siti dai punti di vista di maggiore fruibilità (es. Sacra di San Michele, collina di Rivoli, ecc.). Oltre ad un appropriato recupero ambientale dei siti interessati al termine dei lavori, dovranno essere previsti anche interventi di mitigazione in corso d'opera prevedendo, in fase di realizzazione, modalità esecutive tali da favorire la rapida schermatura delle aree interessate.

45. Il progetto definitivo dovrà contenere un completo quadro organizzativo per ogni cantiere che individui nel dettaglio il traffico indotto, la viabilità a servizio e quella utilizzata in avvicinamento al sito e tutto quanto necessario all'alloggiamento delle maestranze ed ai loro spostamenti.

46. Dovrà essere minimizzato il consumo di suolo agricolo ottimizzando la localizzazione dell'area di cantiere di Sant'Ambrogio, adiacente all'area di cantiere già prevista nel progetto di LTF, anche in considerazione della tempistica di realizzazione delle due tratte. Dovrà essere effettuata una valutazione comparativa, al fine di ricercare la migliore soluzione progettuale di integrazione tra i due cantieri, anche qualora gli stessi fossero attivati in tempi diversi (progetto c.d. "low cost" nell'accordo tra Italia - Francia). In ogni caso dovrà essere svolta una valutazione sulla sommatoria degli impatti attesi su tutte le componenti ambientali.

47. Dovrà essere verificata la presenza di corridoi ecologici nella Piana delle Chiuse, attraverso la consultazione di strumenti quali il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino e gli approfondimenti tematici effettuati dall'Arpa Piemonte, che potrebbero essere interferiti dall'installazione di due cantieri industriali posti a poca distanza l'uno dall'altro, con un'occupazione di suolo rilevante e una durata prolungata nel tempo.

48. Dovrà essere progettata l'estensione dell'argine (già inserito da LTF a protezione del proprio cantiere, localizzato in area in fascia B di progetto del PAI) a protezione dell'abitato di Sant'Ambrogio dall'eventuale esondazione della Dora. In merito si segnala che nella tavola di riqualificazione dei cantieri a fine lavori n. D04000R22N4SA340X007A MITIGAZ_1d6 allegata alle integrazioni, non è riportata la previsione dell'argine previsto a protezione degli abitati.

49. Poiché al confine tra il Comune di Buttigliera Alta e Avigliana, il tracciato dell'interconnessione della NLTL con la LS interferisce con il sottopasso ferroviario carrabile esistente di Via Villa di San Tommaso, dovrà essere valutata l'entità dell'interferenza e, eventualmente, progettato un nuovo sottopasso a doppio senso che mantenga il collegamento con la Casa di Cura Villa San Tommaso e altri edifici vicini, agibile anche per i mezzi di soccorso e di cantiere.

50. Per l'Area tecnica Est (B) a Buttigliera Alta dovrà essere valutata la possibilità di modificare il posizionamento dell'uscita all'aperto della finestra di sicurezza verso est allontanandola dalla Torre della Bicocca.

51. Per i mezzi di cantiere dovranno essere previsti percorsi che evitino l'attraversamento dei centri abitati e delle frazioni dei Comuni di Rosta e Buttigliera.

52. Dovrà essere valutata la possibilità di concentrare le due aree tecniche dove ora è previsto solo il Pozzo di aggettamento (Area tecnica Est a Rosta).

53. Nel cantiere di "Rivoli" dovrà essere previsto lo spostamento a nord dell'area destinata al deposito del marino di galleria, cioè a fianco dell'ingresso al cantiere dalla S.P. Rivoli-Rivalta, ai fini di limitare gli impatti sulle residenze del Villaggio Aurora; tale spostamento dovrà essere ristudiato anche per evitare la deviazione del corso del Rio Garosso (definito "fosso" in Relazione) e di non danneggiare l'antico percorso della strada Rivoli-Rivalta, parte del ricco sistema di viabilità interpodereale e del reticolo idraulico secondario, che innerva il bacino agricolo Rivoli - Rivalta.

54. Dovrà essere ottimizzato il tracciato della pista di cantiere "Rivoli" al fine di contenere gli impatti sulle aree agricole, gli edifici storici (Cappella di San Vittore, Monastero, Centro Storico) e le residenze poste lungo il percorso già individuato, considerando il prevedibile consistente aumento dei flussi di traffico, derivante dallo sdoppiamento del cantiere su due aree.

55. A Rivoli, in considerazione della criticità strutturale della SP143 e di Corso Primo Levi (per la sezione, limitata a un doppia corsia di marcia e per la mancanza di marciapiedi e protezioni degli accessi laterali) nella progettazione dovrà esserne escluso l'utilizzo per la movimentazione dei materiali di scavo e le forniture di materie prime, mentre, per le operazioni di predisposizione del cantiere, dovranno essere previste modalità concordate di utilizzo (tipologia, numero di mezzi e orari).

56. Dovrà essere valutato l'utilizzo come area di cantiere delle superfici che si renderanno disponibili a seguito della realizzazione della galleria artificiale dell'ecodotto del Sangone in sostituzione dei cantieri previsti in area agricola nei territori di Rivoli, Rivalta e Orbassano, prevedendo la sistemazione a verde a fine lavori.

57. Si ritiene opportuna la progettazione della circonvallazione di Rivalta sulla copertura della galleria artificiale prevista nel progetto preliminare, realizzando così un unico corridoio

infrastrutturale, considerando peraltro che il completamento della circonvallazione di Rivalta è previsto e programmato sia nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale che nel PRGC del Comune di Rivalta. Dovrà inoltre essere verificata la possibilità di ridurre dell'ingombro del corridoio ferroviario (da 40 m a 18 m circa) affiancando le canne della galleria e realizzando le uscite di sicurezza verso la superficie, evitando i by-pass sotterranei. Infine sarà necessario valutare la risoluzione dell'interferenza della nuova circonvallazione di Rivalta con le viabilità già presenti nella zona (SP 174, SP175), in parte già interferite dalla NLTL in fase di cantiere e di esercizio.

58. Il cantiere industriale di Corso Marche a Torino dovrà essere progettato in modo integrato con i cantieri dell'autostrada (CAP S.p.A. - area Capitol). In particolare, l'accessibilità al cantiere dovrà avvenire mediante viabilità esterna che non interessi il territorio della Città di Grugliasco; per limitare il traffico indotto dovrà essere valutata la possibilità di effettuare i trasferimenti delle maestranze con sistemi di trasporto collettivo.

59. L'area del cantiere di Settimo Torinese condiziona pesantemente l'adiacente nuovo quartiere residenziale, pertanto si richiede di rivalutare la distribuzione delle funzioni del cantiere utilizzando a tal fine anche la disponibilità dell'area ex stabilimento CEAT lungo l'autostrada A4. Si suggerisce inoltre di studiare un'ipotesi alternativa di collegamento del cantiere con la tangenziale tramite la realizzazione di un'uscita provvisoria e dedicata, per evitare il superfluo interessamento della viabilità locale.

Aziende a rischio di incidente rilevante

60. Parte della linea ferroviaria ad alta velocità in progetto ricade all'interno dell'area di pianificazione individuata nel Piano di Emergenza Esterno emanato dal Prefetto di Torino per lo stabilimento a rischio di incidente rilevante CARMAGNANI PIEMONTE S.p.A. sito in Grugliasco (via San Paolo 77). Analoga situazione vale per la viabilità di cantiere prevista nel progetto, parte della quale ricade in tale area. Considerando che l'area di pianificazione, in caso di attivazione del Piano, viene interdetta al traffico veicolare mediante blocchi stradali attuati dalle forze dell'ordine e/o dalla Polizia Municipale, dovrà essere prevista in fase di progetto una viabilità di cantiere alternativa da poter utilizzare in tale evenienza.

61. Si evidenzia la necessità, considerata la presenza della sopra citata industria a rischio, dovrà essere tenuta nella massima considerazione l'esigenza di non aggravare il carico antropico (es. viabilità in fase di cantiere) all'interno dell'area di osservazione dello stabilimento a RIR ed in particolare il progetto dovrà recepire il piano di emergenza in questione per definire la viabilità di cantiere.

Area di Bonifica (Messa in Sicurezza Permanente) nel comune di Orbassano

62. Si ritiene assolutamente necessario che venga eliminata l'interferenza tra l'impronta dell'ecodotto in progetto, nei pressi della SP 174 e dello scalo ferroviario, con l'area interessata da un intervento di bonifica di un sito contaminato (codice Anagrafe Regionale n. 29), ubicato in località Garosso Gonzole nel comune di Orbassano, per cui l'intervento di bonifica ha comportato la Messa in Sicurezza Permanente di una discarica abusiva di rifiuti del volume complessivo di circa 200.000 metri cubi, con una superficie di circa 20.000 metri quadrati, mediante la realizzazione di una barriera di impermeabilizzazione superficiale e con l'adozione di vincoli per garantire il mantenimento della suddetta barriera. Nello stesso sito è in corso un'attività di monitoraggio a lungo termine dell'Attenuazione Naturale Controllata dell'inquinamento prodotto da rifiuti nelle acque sotterranee che comporta il mantenimento di una rete di pozzi di monitoraggio.

Il suddetto intervento di bonifica si configura a tutti gli effetti come una discarica di rifiuti in fase di gestione post-chiusura.

Per rendere compatibile il tracciato proposto, risulta necessario rimuovere la parte di discarica esistente su cui insiste l'infrastruttura e/o proporre soluzioni progettuali adeguate a livello di progetto definitivo.

RISCHIO AMIANTO

63. Si dovrà procedere all'individuazione dell'amianto nelle diverse matrici ambientali, utilizzando i metodi di indagine riportati nella seguente tabella.

MATRICE	DETERMINAZIONE	METODO
Rocce / smarino	qualitativa (presenza/assenza)	Riconoscimento degli amianti tramite microscopia ottica in contrasto di fase – tecnica della dispersione cromatica (MOCF – DC) (cfr. D.M. 06/9/94 – all. 3)
	quantitativa (amianto totale)	Qualunque metodo il cui limite di quantificazione sia inferiore a 0.1%. Es: ✓ DRX o FT-IR (cfr. D. M. 06/9/94 – all. 1) a cui va associata una procedura di arricchimento; ✓ metodo ARPA Piemonte U.RP.M951 Analisi qualitativa e semiquantitativa dell'amianto in materiali solidi naturali
Materiale aerodisperso	quantitativa	Microscopia ottica in contrasto di fase (MOCF): D.M. 06/9/94 all. 2A
		Microscopia elettronica a scansione (SEM): D.M. 06/9/94 all. 2B
Acqua	Semiquantitativa	Metodo ARPA Piemonte U.RP.M842: Conteggio fibre d'amianto in microscopia elettronica su campioni liquidi (Metodo)

64. Nel progetto definitivo dovrà essere approfondita la caratterizzazione del tratto di tracciato che attraversa i depositi alluvionali ed i depositi fluvio-glaciali, in relazione al rischio amianto, tale caratterizzazione dovrà riguardare la composizione litologica dei clasti che costituiscono i depositi alluvionali ed i depositi fluvio-glaciali e la frequenza relativa, espressa in percentuale, di ogni tipo litologico e il diametro minimo dei clasti classificati.

65. Al fine di disporre di una corretta valutazione del rischio amianto correlato con la presenza di rocce ofiolitiche, lo studio litologico di cui sopra dovrà prevedere un numero significativo di campioni distribuiti in modo regolare lungo il tracciato previsto e nell'ambito dell'intervallo stratigrafico interessato dall'opera.

66. Dovranno essere svolte adeguate indagini geofisiche per individuare la presenza di eventuali massi erratici che dovranno essere poi caratterizzati dal punto di vista litologico.

67. In presenza di depositi fluvio-glaciali con elevata presenza di clasti serpentinitici e massi erratici costituiti da pietre verdi, durante le fasi di scavo (tradizionale e non) dovranno essere previste adeguate procedure di sicurezza per i lavoratori ed in particolare:

- Scavo in tradizionale

Il controllo del fronte di scavo dovrà avvenire tramite analisi qualitativa strettamente correlata ai dati di caratterizzazione.

Dovrà essere previsto l'uso di adeguati DPI per le vie respiratorie.

Dovranno essere individuate le procedure da porre in atto per l'ingresso e l'uscita del personale, dei mezzi e dei materiali dall'area contaminata.

- Scavo con TBM

Dovrà essere chiarito se s'intende procedere con il controllo del fronte di scavo e le modalità con le quali s'intende realizzarlo. Nel caso sia previsto, il controllo dovrà avvenire tramite analisi qualitativa che tenga conto dei dati di caratterizzazione. Dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio ambientale che tenga conto del lay-out di cantiere.

RUMORE E VIBRAZIONI

68. Riguardo ai limiti di rumore applicabili, dovranno essere definiti specifici criteri per la gestione di eventuali superamenti delle soglie di legge, in analogia con quanto previsto per la tratta internazionale (Delibera CIPE n. 57/2011 - Prescrizione n. 125).

69. Poiché il transito dei convogli ferroviari contenenti lo smarino determinerà un impatto acustico significativo nei confronti dei ricettori situati lungo la linea ferroviaria storica, con particolare riferimento al tratto Chiusa San Michele - Orbassano e al tratto Orbassano - Chivasso, già caratterizzati da livelli sonori significativamente superiori alle soglie limite di legge, è necessario che nella progettazione vengano individuate le migliori soluzioni tecnologiche a disposizione per la riduzione del rumore alla sorgente sui convogli.

70. Gli interventi di mitigazione acustica lungo linea, già previsti nell'ambito del Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore predisposto da R.F.I. ai sensi della l. 447/95 e dal d.m. del Ministero dell'Ambiente e del Territorio e del Mare 29/11/00, approvati dalla Conferenza Unificata nel 2004, dovranno essere attuati con assoluta priorità rispetto ai lavori.

RADIAZIONI

71. In sede di progettazione definitiva dovrà essere effettuata una stima dell'esposizione ai campi a frequenze diverse da quella industriale per la zona di Avigliana. In caso di necessità (mancato rispetto dei limiti fissati dalla Raccomandazione Europea), dovranno essere previste opportune mitigazioni.

72. Dovranno essere previste misure post operam di campo magnetico nelle zone dove l'opera interferisce con altri elettrodotti presenti sul territorio, qualora essi siano tra quelli modificati prima o durante lo svolgimento del presente iter autorizzativo.

73. Dovranno essere presi gli opportuni provvedimenti per la realizzazione delle infrastrutture elettriche affinché il contributo di campo magnetico apportato dalle nuove opere nei recettori R2 ed

RT15 rispetti i criteri fissati al par.2.7.1 del documento ISPRA - Sistema della Agenzie "Disposizioni integrative/interpretative ai DPCM 29/05/2008".

74. In caso di fasaggio dell'opera, dovranno essere valutate le modifiche all'esposizione della popolazione dovute alle variazioni di carico nella linea storica, garantendo ovunque il rispetto del valore di attenzione fissato dal DPCM 08/07/2003.

75. Dovranno essere previsti sistemi per il monitoraggio delle correnti sia sull'elettrodotto 132kV, sia sulla linea di contatto, rendendo i dati accessibili agli organi di controllo.

76. Dovranno essere previste schermature dell'elettrodotto in cavo laddove esso passi al di sotto di aree di possibile permanenza prolungata di popolazione (aree verdi, parchi, ecc.).

77. Dovrà essere indicata l'ampiezza delle Distanze di Prima Approssimazione (DPA) per tutti gli elettrodotti di alimentazione dell'intera infrastruttura (tratta nazionale ed internazionale).

PIANO DI MONITORAGGIO

Monitoraggi geotecnici

78. Considerato il passaggio in galleria sotto aree antropizzate in più parti del percorso è indispensabile che sia definito un sistema di controllo in superficie per monitorare eventuali cedimenti ed effetti negativi.

Atmosfera

79. Rispetto alla rete di monitoraggio proposta dal Proponente che si compone di 7 centraline fisse e/o mobili (ATC e ATV) e 7 punti di monitoraggio sul fronte avanzamento lavori (ATL), localizzati indicativamente nelle immediate vicinanze dei cantieri, dovranno essere aggiunti alcuni punti posizionati presso i recettori sensibili più prossimi ai cantieri; tali punti dovranno essere individuati in accordo con Arpa Piemonte. In prossimità di tali ricettori sensibili, dovrà essere previsto un monitoraggio ante operam di 15 giorni in 2 periodi stagionali diversi dell'anno (da prolungare in caso di precipitazioni continue) per i punti di monitoraggio in corrispondenza del fronte avanzamento lavori (ATL).

80. Considerato che per la fase in corso d'opera sono state previste centraline per il monitoraggio in continuo delle polveri per tutta la durata delle lavorazioni nei punti ATC4 e ATC5 nei comuni di Settimo T.se e Torino (corso Marche), in quanto in zone particolarmente urbanizzate, per analogia è necessario che sia previsto il posizionamento di un punto di monitoraggio in continuo per tutta la durata del cantiere nelle immediate vicinanze dell'ospedale San Luigi.

81. In corrispondenza delle centraline dei cantieri di Rivoli (ATC2) dovrà essere previsto un monitoraggio in continuo del cantiere (ATC2), mediante un punto di monitoraggio posto in prossimità dei recettori sensibili.

82. Per entrambi i cantieri di Rivoli e Orbassano si richiede che, oltre alle polveri PM10 e PM2,5 (con strumentazione, conforme a quanto stabilito dalla normativa vigente e dalle norme tecniche CEN, che produca dati orari per entrambi i parametri), venga previsto il monitoraggio in continuo degli NOx.

83. Per quanto riguarda la strumentazione utilizzata per il rilevamento delle polveri si ritiene utile disporre di un dettaglio orario del PM10 e della concentrazione giornaliera, per i necessari confronti con i limiti di legge.

84. Per una migliore valutazione dei dati dovrà essere previsto un monitoraggio in continuo delle polveri, da effettuarsi per l'intera durata del cantiere nella bassa valle (ad esempio nel comune di S. Ambrogio) zona in cui non sono presenti centraline fisse della qualità dell'aria afferenti al Sistema di Rilevamento regionale.

85. Per i punti di monitoraggio in corrispondenza del fronte avanzamento lavori (punti ATL) per il quale attualmente sono previste solo misure spot in corso d'opera (una misura di 7 giorni durante le fasi più impattanti) si richiede che:

- il monitoraggio nei punti ATL sia almeno di 1 settimana al mese effettuato durante le fasi di lavorazioni più critiche.
- oltre alle polveri PM10 e PM2,5 (con strumentazione, conforme a quanto stabilito dalla normativa vigente e dalle norme tecniche CEN, che produca dati orari per entrambi i parametri), dovrà essere previsto il monitoraggio in continuo degli NOx.
- Vengano comunicate ad Arpa, con sufficiente preavviso, le date di inizio dei monitoraggi spot.

86. Dovrà essere predisposto un Piano di controllo dei dati della qualità dell'aria al fine di verificare la presenza di eventuali anomalie, prevedendo procedure ed interventi necessari atte a ridurre le emissioni anomale. Dovrà essere completato lo studio dell'impatto cumulato, in termini di concentrazione e per gli inquinanti normati da legge (in particolare PM10, PM2,5, NO2, CO, ecc..) utilizzando la metodologia ed i dati di riferimento coerenti con quelli già utilizzati per tratta internazionale (output della modellistica di qualità dell'aria predisposta da ARPA Piemonte e relativi all'anno 2008), ed in particolare:

- risoluzione della modellizzazione;
- complessità dei codici utilizzati;
- tipologia di inquinanti considerati: NOx (ed eventualmente NO2), CO, PM10, PM2.5, benzene;
- rappresentatività dei dati di ingresso (in particolare meteorologici) in relazione alla specificità dell'area di studio;
- dettaglio e aggiornamento dei fattori di emissione per le diverse aree di cantiere, per ogni inquinante e per tutte le attività previste;
- documentazione dei coefficienti di riduzione dei fattori di emissione applicati a seguito di interventi per il contenimento delle emissioni stesse;
- le stime dovranno riguardare anche le ricadute originate dal traffico indotto dalle attività di cantiere che dagli spostamenti della maestranze sulle infrastrutture esistenti (autostrade e tangenziale incluse), nonché sulle piste appositamente create.

Al fine di una descrizione delle concentrazioni di fondo per i principali inquinanti previsti dalla normativa vigente nello stato ante operam (anche in aree non coperte da punti di misura), è necessario che il proponente faccia riferimento a simulazioni modellistiche di lungo periodo il più possibile aggiornate. A tal fine sono disponibili i risultati delle simulazioni che Arpa realizza annualmente per Regione Piemonte (Valutazione Annuale della Qualità dell'Aria) che possono essere utilizzati anche per una corretta valutazione post operam del progetto.

87. Dovranno essere chiaramente indicate le scelte metodologiche applicate allo studio proposto e i dati di input ed output dovranno essere forniti in formato concordato con ARPA. Nello studio dovranno essere, inoltre, esplicitati:

- il totale delle emissioni suddivise per singolo cantiere, attività e inquinante previsto nella realizzazione dell'opera; devono essere riportati in modo da permettere la valutazione dell'incidenza di ogni singola attività sul totale delle emissioni;
- per le diverse aree di cantiere ed attività i recettori e l'entità degli impatti;
- le coordinate e le concentrazioni dei punti corrispondenti ai valori massimi di ricaduta.

88. Dovrà essere stimato il contributo dovuto alle attività connesse alla realizzazione dell'opera e le concentrazioni finali attese (impatto cumulato, ovvero fondo più contributo) sul dominio di calcolo presso i recettori e nei punti di massima ricaduta per i vari inquinanti e i relativi indicatori.

Rumore e vibrazioni

89. Per quanto riguarda Azienda Ospedaliera - Universitaria S. Luigi Gonzaga ubicata nel Comune di Orbassano a circa 400 m dalla linea ferroviaria, si concorda con il proponente quando nella relazione dello SIA, afferma che “gli interventi diretti sugli edifici costituenti il complesso ospedaliero debbano essere valutati alla luce di un monitoraggio fonometrico post operam”. Tale monitoraggio dovrà, in ogni caso, essere previsto per singolo edificio, sui fronti più esposti e discriminando i diversi usi dei locali, dovrà sempre essere garantito, ai sensi del d.p.r. n. 459/98, il rispetto del livello di immissione di 40 dB(A) nel periodo notturno, ex, all'interno degli ambienti sensibili della struttura ospedaliera (camere di degenza e spazi dove il rumore può essere causa di fastidio/disturbo).

Amianto

90. Per omogeneità, i monitoraggi ambientali dovranno essere effettuati secondo quanto già previsto dal punto 94 e 95 della deliberazione CIPE 3 agosto 2011 in riferimento al progetto preliminare della tratta internazionale.

Risorse idriche

91. Il PMA dovrà valutare gli specifici impatti connessi ai cantieri in relazione alla durata prevista e al comparto potenzialmente interessato (comunità biologiche, assetto idromorfologico, qualità chimico -fisica).

92. Per ciascun composto indicato nelle tabelle 1/A e 1/B del DM 260/2010 dovrà essere documentata la potenziale emissione o perdita che si può verificare nel corso della realizzazione dell'opera; le eventuali analisi chimiche delle sostanze incluse nelle suddette tabelle dovranno essere effettuate rispettando le specifiche tecniche e le metodiche analitiche utilizzate da Arpa Piemonte nel monitoraggio istituzionale.

93. Nel PMA dovranno essere inseriti tutti i composti per i quali è possibile una emissione o una perdita, aggiungendo ulteriori sostanze non comprese nelle tabelle 1/A e 1/B del DM 206/2010 per le quali esiste un'evidenza di utilizzo, emissione o perdita che possa interferire con la qualità delle acque superficiali. Ciò anche al fine di valutare possibili interferenze con i risultati derivanti dai monitoraggi che Arpa effettua sui punti della rete di monitoraggio regionale ai sensi del suddetto

decreto. I composti per i quali non vi è emissione potenziale potranno essere esclusi dal monitoraggio sulla base di specifica relazione.

94. Le eventuali analisi chimiche delle sostanze incluse nella Tabella 3 - Valori soglia da considerare ai sensi dell'articolo 3, comma 2, del Decreto 260/2010 dovranno essere effettuate rispettando le specifiche tecniche indicate dalla direttiva 2009/60/CE, con particolare attenzione agli aspetti relativi ai metodi di analisi (art. 3), ai criteri minimi di efficienza per i metodi di analisi (art. 4) e alla garanzia e controllo della qualità (art. 6).

95. Il monitoraggio delle comunità biologiche più sensibili agli specifici impatti risulterà necessario solo qualora la durata dell'interferenza del cantiere con il corso d'acqua sia superiore ai 6 mesi e si ipotizzino impatti di medio-lungo termine. Ciò anche al fine di valutare possibili interferenze con i risultati derivanti dai monitoraggi che Arpa effettua sui punti della rete di monitoraggio regionale ai sensi del DM 260/2010 nei casi in cui questi risultino localizzati a valle del cantiere.

96. Il PMA dovrà basarsi sull'inquadramento ambientale relativo agli aspetti qualitativi e quantitativi dei corpi idrici sotterranei (GWB superficiali e profondi) e in più generale alle valutazioni quali - quantitative sulle acque sotterranee afferenti, ridefinito tenendo conto della nuova normativa nazionale: Decreto 260/2010 e d.lgs. 30/2009.

97. Ai fini di una maggiore comprensione delle dinamiche idrogeologiche che influenzano gli aspetti qualitativi e quantitativi dei corpi idrici sotterranei, dovrà essere effettuata una caratterizzazione del contesto idrico sotterraneo di riferimento interessato dall'opera. Tale definizione di dettaglio interesserà un'adeguata fascia buffer lungo il tracciato dell'opera per permettere di rilevare, oltre ai previsti dati di soggiacenza funzionali alla realizzazione di una piezometria di dettaglio, anche i parametri idrogeologici degli acquiferi intercettati ai fini di una possibile modellizzazione dei relativi flussi idrici sotterranei.

98. La rete di piezometri dovrà essere adeguata sia dal punto di vista della densità di punti che della distribuzione omogenea degli stessi alla maggiore comprensione delle dinamiche idrogeologiche che influenzano gli aspetti qualitativi e quantitativi dei corpi idrici in una adeguata fascia buffer lungo il tracciato dell'opera per permettere di rilevare, oltre ai previsti dati di soggiacenza funzionali alla realizzazione di una piezometria di dettaglio, anche i parametri idrogeologici degli acquiferi intercettati ai fini di una possibile modellizzazione dei relativi flussi idrici sotterranei.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA SIC/ZPS - AREA DEI LAGHI DI AVIGLIANA

99. Per la successiva fase di progettazione dovranno essere svolte indagini di approfondimento e realizzati studi di dettaglio volti a colmare le attuali lacune legate all'assetto idrodinamico locale; a tal fine per l'approfondimento dello studio e per la conseguente definizione di un monitoraggio mirato si richiede:

- la realizzazione di simulazioni con approccio modellistico per la stima delle variazioni dei livelli di falda in corso d'opera e post-operam.
- Di provvedere al posizionamento di due piezometri di controllo ubicati indicativamente tra il tracciato e la palude dei Mareschi, uno nell'unità ad alta permeabilità, l'altro nell'unità a bassa permeabilità finalizzati a rilevare alterazioni della superficie piezometrica a una certa distanza dall'opera in direzione dell'area tutelata e, nel caso, previsione di adeguati interventi di mitigazione.

– Di ampliare la zona di indagine all'area indicata nella figura dell'allegato 1, parte integrante della presente deliberazione.

100. Per maggior cautela, nel caso in cui a seguito degli approfondimenti richiesti non potesse comunque essere esclusa una possibile interferenza dell'opera con l'assetto idrodinamico locale della zona dei laghi di Avigliana e Palude dei Mareschi e che sussista quindi un rischio per la conservazione dell'integrità del SIC, il progetto definitivo dovrà contenere le misure ed opere volte alla eliminazione del rischio, alla mitigazione degli impatti o alla compensazione degli stessi (in coerenza con quanto definito dalla Direttiva Habitat) che dovranno essere sottoposti al vaglio dell'Ente Parco delegato alla gestione del SIC e dell'ARPA, quale supporto tecnico-scientifico.

ACCOMPAGNAMENTO E MONITORAGGIO AMBIENTALE DEL PROGETTO IN FASE REALIZZATIVA

101. In analogia al progetto relativo al cunicolo esplorativo de La Maddalena ed a quello della tratta internazionale, si ritiene indispensabile un accompagnamento ambientale del nuovo collegamento ferroviario Torino Lione in progetto.

È indispensabile che l'accompagnamento ambientale del progetto, che prende origine dalle valutazioni ambientali preventive e che prosegue con le misure di mitigazione ed il monitoraggio fino alle Verifica di Ottemperanza di competenza ministeriale, sia basato su un adeguato sistema che sorvegli l'esecuzione delle opere, esamini i dati di monitoraggio, verifichi le azioni correttive messe in atto a seguito di anomalie, dia supporto alla soluzione di imprevisti ed emergenze ambientali.

Allo scopo si ritiene necessaria l'individuazione di una struttura tecnica che possa garantire un adeguato "accompagnamento ambientale" del progetto e della sua realizzazione, intervenendo sia su aspetti metodologici (metodi di monitoraggio e di campionamento, scale di valutazione dei risultati) sia nel merito delle rilevazioni condotte (verifica dei dati, analisi delle anomalie, definizione delle azioni correttive, verifiche in campo), in analogia ad esperienze pregresse nelle quali il Ministero dell'Ambiente e la Regione Piemonte si sono avvalse di Arpa Piemonte per tali finalità.

I costi per il funzionamento di tale struttura di accompagnamento ambientale che dia supporto in campo e sul territorio al Ministero dell'Ambiente, alla Regione e agli Enti Locali non può che essere parte del costo globale dell'opera, essendo una attività straordinaria e di così vasta portata da non poter essere sostenuta con le risorse ordinarie.

Si richiede pertanto la messa a disposizione di adeguate risorse per l'accompagnamento ambientale del progetto a favore della Regione e degli Enti Locali.

102. Relativamente al monitoraggio ambientale, si richiede che per la fase realizzativa sia previsto un Sistema di Gestione Ambientale da concordare con Arpa Piemonte che preveda al suo interno l'inserimento del PMA.

A conclusione dell'istruttoria regionale, a seguito di attenta analisi di tutta la documentazione presentata, delle osservazioni pervenute e di tutti gli approfondimenti svolti su specifiche tematiche si evidenzia quanto segue:

- ai sensi dell'art. 167 del d.lgs. 163/2006, si ritiene sussistano i presupposti per l'intesa sulla localizzazione dell'intervento anche sulla scorta del parere reso dalla Direzione Regionale Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia per il quale, però, si rende necessario

provvedere alla "... complessiva coerenza del progetto preliminare in esame, rispetto alla sua localizzazione ed agli obiettivi strategici assegnati dal piano regionale agli ambiti territoriali interessati" nella progettazione di carattere definitivo.

- ai sensi dell'articolo 182 del d.lgs. 163/2006, nonché del Titolo III del d.lgs. 152/2006 per quanto attiene la compatibilità ambientale, pur considerando la valenza delle sopraccitate motivazioni realizzative, si ritiene che le significative criticità emerse debbano necessariamente trovare adeguata risposta nella progettazione tenendo conto delle indicazioni formulate.

Per quanto sopra premesso, i relatori propongono alla Giunta Regionale di inviare le considerazioni e le valutazioni sopra espresse al MATTM e al MIT per il seguito di competenza.

Visto il d.lgs. 152/2006;
visto il d.lgs. 163/2006;
vista la l.r. 40/1998;
vista la l. 241/90 e s.m.i.;
vista la l.r. 4/2011;
visti i pareri ed i contributi tecnici acquisiti agli atti;

la Giunta Regionale, condividendo le argomentazioni dei relatori con votazione espressa nei termini di legge, unanime

delibera

- di esprimere, per i motivi indicati in premessa, nell'ambito della procedura ai sensi degli articoli 165 e 182 del D.lgs. 163/2006 positiva valutazione ai fini dell'intesa Stato- Regione sul progetto preliminare "Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione, tratta nazionale", presentato da RFI S.p.A., subordinatamente a tutte le prescrizioni sopra indicate quali parte integrante del presente atto;
- di condizionare il parere positivo di compatibilità ambientale all'attuazione degli approfondimenti ed al recepimento di tutte le prescrizioni, dettagliati in premessa con la conseguente predisposizione dei necessari adeguamenti progettuali e la progettazione degli ulteriori interventi di mitigazione ambientale;
- di richiedere la destinazione del 5% dell'importo complessivo dell'opera per le compensazioni ambientali e territoriali di area, sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio;
- di richiedere l'attuazione di tutte le misure previste nell'Atto Aggiuntivo dell'Intesa Stato-Regione Piemonte e nel Piano Strategico della Provincia di Torino per la valorizzazione delle scelte di sviluppo sostenibile già effettuate dalle comunità locali ed il completamento dell'adeguamento del nodo ferroviario di Torino;
- di proporre ai Ministeri competenti di richiedere la messa a disposizione di adeguate risorse per l'accompagnamento ambientale del progetto come da premessa indicato al titolo "Accompagnamento ambientale del progetto in fase realizzativa";
- di impegnarsi unitamente alla Provincia di Torino, con riferimento ai citati obiettivi trasportistici ed agli interventi di compensazione, a promuovere specifici atti di programmazione negoziata con il Sistema degli Enti Locali interessati;

- di applicare i disposti della legge regionale 4/2011 sulle “Grandi Opere” agevolando positive ricadute sul territorio;
- di inviare la presente deliberazione al Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare e al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti per il prosieguo dell'iter procedurale di competenza.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della L.R. 22/2010.

(omissis)

Allegato

ALLEGATO 1
Attivato alla deliberazione

