Codice A1812B
D.D. 3 settembre 2024, n. 1797
**Art. 19 del d.lgs. 152/2006 e s.m. e i. Osservazioni di competenza regionale in merito al Progetto per ''Completamento e ammodernamento dello scalo ferroviario DOMO 2'', sottoposto a Verifica di assoggettabilità alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale di competenza statale.**

**ATTO DD 1797/A1812B/2024 DEL 03/09/2024**

**DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE**
**A1800A - OPERE PUBBLICHE, DIFESA DEL SUOLO, PROTEZIONE CIVILE, TRASPORTI E LOGISTICA**
**A1812B - Infrastrutture strategiche**

**OGGETTO:** Art. 19 del d.lgs. 152/2006 e s.m. e i. Osservazioni di competenza regionale in merito al Progetto per “Completamento e ammodernamento dello scalo ferroviario DOMO 2”, sottoposto a Verifica di assoggettabilità alla procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale di competenza statale.

Premesso che:
in data 04/07/2024, la società Cargo Beamer Terminal Domodossola s.r.l. ha presentato al Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica, ai sensi dell’art. 19 del D.lgs. n.152/2006, istanza di avvio della procedura di Verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA di competenza statale, in merito al progetto: Completamento e ammodernamento dello scalo ferroviario DOMO 2”;

in data 06/08/2024 il MASE ha comunicato agli enti territoriali interessati, tra cui la Direzione Ambiente, Governo e Tutela del Territorio della Regione Piemonte, la procedibilità dell’istanza relativa all’oggetto e ha dato contestuale comunicazione di pubblicazione della documentazione sul sito web del Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica, ai sensi dell’art. 19, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

ai sensi dell’art. 19, comma 4 del D.Lgs. 152/2006, come modificato dall'art. 19, comma 1, lettera a), della legge n. 108 del 2021, dalla data della suddetta comunicazione decorre il termine di 30 giorni entro il quale chiunque abbia interesse può presentare le proprie osservazioni all’autorità competente in merito allo studio preliminare ambientale e alla documentazione allegata, entro quindi il 06/09/2024;

in data 06/08/2024, con nota acquisita agli atti con prot. n. 139438 il Nucleo Centrale dell’Organo tecnico regionale, individuato con DGR 14-8374 del 29/03/2024 ai sensi della l.r. 13/2023 e d.g.r. n. 14-8374 del 29 marzo 2024, verificate la natura e le caratteristiche dell’opera, ha individuato nella Direzione Opere Pubbliche, Difesa Del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica - Settore Infrastrutture strategiche, la direzione regionale competente, nonché quali strutture regionali da

coinvolgere nell'istruttoria le Direzioni:

- Opere Pubbliche Difesa Del Suolo Protezione Civile Trasporti e Logistica,
- Agricoltura e cibo, Sanità,
- Competitività del sistema regionale
- Ambiente Energia e territorio.

con nota prot. n. 38395 del 07/08/2024 il Responsabile del Procedimento, Dirigente del suddetto Settore Infrastrutture strategiche, ha convocato per il giorno 27/08/2024 le seguenti amministrazioni a partecipare alla riunione dell'Organo Tecnico per l'analisi della documentazione del procedimento in oggetto, ai fini dell'espressione del parere regionale ai sensi dell'art. 19, comma 4 del citato D.Lgs. n. 152/2006:

DIREZIONE AMBIENTE, ENERGIA e TERRITORIO
Settore A1605B Valutazioni Ambientali e Procedure Integrate
Settore A1601C - Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali
Settore A1617A - Tecnico Piemonte Nord

DIREZIONE OOPP, DIFESA DEL SUOLO, PROTEZIONE CIVILE, TRASPORTI E LOGISTICA
Settore A1805B Difesa del Suolo
Settore A1817B - Tecnico regionale - Novara e Verbania
Settore A1811B Investimenti trasporti e infrastrutture
Settore A1823A Interventi regionali per la logistica e i trasporti

DIREZIONE AGRICOLTURA E CIBO
Settore A1714A - Infrastrutture, territorio rurale, calamità naturali in agricoltura
Settore A1712C - Attuazione programmi relativi ai servizi di sviluppo
Settore A1713C - Attuazione programmi agroambientali e per l'agricoltura biologica
Settore A1715A - Conservazione e gestione fauna selvatica e acquicoltura

Provincia di Verbano-Cusio-Ossola

Cargo Beamer Terminal Domodossola srl

ARPA Piemonte;

nonché con successiva comunicazione :

DIREZIONE AMBIENTE, ENERGIA e TERRITORIO
Settore a A1607C Urbanistica Piemonte Orientale

RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Considerato che:
La presente istanza di verifica di assoggettabilità a Via di competenza statale, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e del punto 2 lettera h) dell'Allegato II bis alla Parte Seconda del Decreto, e contestuale Valutazione di Incidenza (VINCA), ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/1997, ha ad oggetto il "Completamento ed ammodernamento dello scalo ferroviario DOMO 2".
Il progetto originario, promosso dalle Ferrovie dello Stato ed autorizzato dal Ministro dei Trasporti con Decreto n. 2053 del 21 luglio 1979, prevedeva diversi interventi tra cui la ri-quotatura dell'intera area - con deviazione dell'alveo del fiume Toce e sistemazione della rete di corsi d'acqua

laterali, la realizzazione delle infrastrutture stradali di accesso e l'attrezzaggio del sito.
I lavori, iniziati nel 1981, si conclusero nel 1992 con la messa in esercizio dei primi treni ma non interessarono l'intera superficie disponibile, limitandosi alla realizzazione degli edifici e delle infrastrutture ferroviarie previste nella sola parte settentrionale del lotto.
La parte meridionale del lotto, sebbene recintata e predisposta per la successiva infrastrutturazione, è rimasta incompiuta ed inutilizzata fino alla cessione, completata nel 2023, alla società Cargo Beamer Terminal Domodossola s.r.l.
Ad oggi, lo scalo ferroviario DOMO 2, riveste – quindi – la peculiarità della compresenza al suo interno di due aree, originariamente omogenee ed appartenenti ad un progetto unitario, ma sviluppatesi autonomamente e differenti sia per proprietà che per utilizzo.
Da questa premessa discende la richiesta dell'attuale proponente privato Cargo Beamer (succeduto nella titolarità di parte del sito al precedente committente pubblico) di completamento con contestuale ammodernamento delle opere previste ma non realizzate nel progetto del 1979.

Dato atto che:
in data 27/08/2024 si è regolarmente svolta la seduta dell'Organo Tecnico Regionale, con relativa acquisizione di pareri e/o osservazioni da parte dei soggetti intervenuti;

sono stati raccolti i contributi di Arpa Piemonte e dei seguenti settori regionali:

- Direzione Ambiente, Energia e Territorio - Settore Valutazioni Ambientali e Procedure Integrate;
- Direzione Ambiente, Energia e Territorio - Settore tecnico Piemonte Nord;
- Direzione Ambiente, Energia e territorio - Settore Urbanistica Piemonte Orientale;
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica - Settore Tecnico regionale - Novara e Verbania;
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica – Settore Difesa del Suolo;
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica – Settore Interventi regionali per la logistica e i trasporti;
- Direzione Agricoltura e Cibo - Settore Infrastrutture, territorio rurale e calamità naturali in agricoltura.

Tutto quanto sopra premesso e considerato,

IL DIRIGENTE

Richiamati i seguenti riferimenti normativi:

- la L.R. n. 40/1998 e s.m.i.;
- " il D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.;
- " L.R. n. 23/2008;

*determina*

di assumere le conclusioni istruttorie, dell'Organo Tecnico Regionale, contenute nell'Allegato A "Osservazioni ambientali Regione Piemonte" e nell'allegato B "Contributo tecnico ARPA Piemonte per la procedura di Verifica di assoggettabilità di competenza statale", facenti parte integrante e sostanziale del presente atto.

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

La presente determinazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della L.R. 22/2010, nonché sul sito istituzionale dell'Ente.

IL DIRIGENTE (A1812B - Infrastrutture strategiche)
Firmato digitalmente da Riccardo Lorizzo

Allegato

REGIONE PIEMONTE

*Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica*
*Settore Infrastrutture strategiche*

*riccardo.lorizzo@regione.piemonte.it*
*infrastrutture.trasporti@cert.regione.piemonte.it*

# ALLEGATO A

## OSSERVAZIONI AMBIENTALI REGIONE PIEMONTE

1. Si suggerisce il ricorso a soluzioni progettuali atte ad incrementare ulteriormente la sostenibilità ambientale del progetto.
   In particolare si consiglia di valutare l'applicazione di misure di contenimento e/o mitigazione degli effetti sul microclima indotti dalla realizzazione delle superfici asfaltate in progetto e dalla relativa impermeabilizzazione del sito.
   Per la progettazione degli edifici e delle superfici di sosta e transito, si sollecita il rispetto dei Criteri Ambientali Minimi (CAM) e dei principi di efficientamento energetico, integrazione paesaggistica e sostenibilità ambientale.
   Risulta opportuno esplicitare le soluzioni ecologiche adottate per ridurre l'impatto ambientale delle operazioni ferroviarie, quali l'uso di energia rinnovabile, la riduzione delle emissioni, il controllo delle acque di piattaforma e di prima pioggia e il contenimento dell'inquinamento luminoso.
   Da ultimo, compatibilmente con le caratteristiche ambientali riportate nel Piano di Indagini, si auspica la gestione delle risulte di scavo in regime di sottoprodotto.

2. Si evidenzia la necessità di eseguire approfondimenti sulla presenza di aree boscate e sulla loro caratterizzazione, atti a chiarire la presenza di un'area boscata di superficie indicativa pari a circa 16 ettari, non evidenziata in progetto ma riportata nella Carta Forestale Regionale.
   Risulta opportuno predisporre relazione forestale specialistica con individuazione delle aree boscate, descrizione delle relative caratteristiche sia in termini qualitativi *(specie, tipologia forestale, caratteristiche del soprassuolo, etc)* che quantitativi (*dati dendrometrici, etc*) e definizione delle modalità di compensazione forestale, ai sensi dell'art. 19 della L.R. n. 4/2009 e della D.G.R. 26 marzo 2021, n. 4-3018.

3. Si segnala la necessità di garantire l'invarianza idraulica del sito di intervento, verificando che i lavori in progetto non provochino un eccessivo aggravio della portata di piena del corpo idrico ricevente i deflussi superficiali originati dall'area stessa.
   Considerato che l'intervento proposto comporta una significativa impermeabilizzazione delle aree esistenti, con una importante variazione di permeabilità superficiale, si raccomanda il ricorso ad adeguate attenzioni progettuali volte a mantenere inalterate nel tempo le condizioni di sicurezza territoriale e a tenere sotto controllo l'efficacia della laminazione, nonché all'adozione di misure compensative volte a conservare costante il coefficiente udometrico e a perseguire, così, una politica attiva di invarianza idraulica.

*Piazza Piemonte 1*
*10127 Torino*
*Tel. 011. 4321392*

4. Per una corretta gestione degli sversamenti accidentali, a supporto delle soluzioni progettuali previste, si suggerisce la redazione di un piano di intervento rapido per il contenimento e l'assorbimento di detti sversamenti, riconducibili, a titolo esemplificativo, ad incidenti o guasti dei mezzi pesanti in transito, per prevenirne perdite e dispersioni nel suolo e nelle acque.
   Nella gestione delle terre e rocce da scavo in attesa di riutilizzo in situ, prevista con stoccaggio in cumuli di terreno vegetale di scotico non superiori a 2 m di altezza, si sottolinea la necessità di prevederne debita protezione dall'insediamento di vegetazione infestante e dall'erosione idrica superficiale.
   Da ultimo, in caso di successiva installazione di barriere anti-rumore non previste in progetto, si sollecita il ricorso a pannelli fonoassorbenti in materiali opachi, colorati o satinati, non riflettenti e non totalmente trasparenti, in modo da risultare visibili all'avifauna ed evitare collisioni.

5. Il progetto non risulta compatibile rispetto alle norme tecniche di attuazione dei PRGC vigenti nei comuni interessati dall'intervento (Beura Cardezza e Villadossola), si demanda agli stessi il perfezionamento delle vigenti Norme di Attuazione, previo completamento delle procedure intraprese di variante parziale e/o strutturale ai relativi P.R.G.C., propedeutico all'effettiva fattibilità dell'intervento proposto.

6. Si raccomanda di approfondire la natura e l'entità dei vincoli di tutela paesaggistica esistenti sul sito oggetto di intervento.
   In particolare, acclarata l'appartenenza alle aree di cui al D.Lgs. 42/2004 - art. 142 comma 1 lettera C *(Fascia spondale del Fiume Toce)* e alle zone ZPS "Fiume Toce" e SIC "Greto del Torrente Toce tra Domodossola e Villadossola", risulta da verificare la sussistenza delle caratteristiche anche delle categorie di beni paesaggistici di cui alle lettere G *(Aree boscate)* e H *(Usi civici)* del citato decreto.
   Al contempo si evidenzia la necessità di accertare la piena coerenza dell'intervento con le Norme di Attuazione del Piano Paesaggistico Regionale, approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 03 ottobre 2017, ed in particolare con le prescrizioni vincolanti degli art. 3, 13, 14, 15, 16, 18, 23, 26 33 e 39, anche per gli aspetti progettuali relativi agli edifici esistenti e di nuova edificazione previsti nell'area e al loro corretto inserimento nel paesaggio circostante.
   Da ultimo si sollecita una maggiore attenzione agli aspetti di mitigazione e compensazione paesaggistiche, sia in fase di realizzazione che di esercizio, finalizzati a contrastare la detrazione di qualità del paesaggio e a consentire una più congrua integrazione del progetto nel contesto di riferimento.
   A tal fine si sollecita il ricorso a mitigazioni a verde del sito di intervento, con impiego di vegetazione arborea ed arbustiva, locale o coerente con il corredo floristico locale, sia all'interno del lotto che lungo i confini, nonché – in accordo con i Comuni interessati dal progetto – l'attuazione di interventi di compensazione paesaggistica, quali la riqualificazione di boschi esistenti o di aree naturali degradate o la riconnessione ecologica ed ambientale di spazi ed habitat frammentati.

7. Si precisa, infine, che il Proponente CargoBeamer Terminal Domodossola S.r.l. dispone di concessione all'occupazione dei terreni di proprietà del Demanio dello Stato interessati dal progetto fino al 31/12/2031 *(D.D. 1736/A1817B/2023 del 21/06/2023)*.

ALLEGATO B

**SC05 - DIPARTIMENTO RISCHI NATURALI E AMBIENTALI**

**SS 22.04 Struttura Semplice Valutazioni ambientali integrate**

**Oggetto:** Contributo tecnico per la procedura di Verifica di assoggettabilità di competenza statale, art. 19 del D.Lgs. 152/2006 “Completamento e ammodernamento dello scalo ferroviario DOMO 2”.

**Comune:** Beura Cardezza e Villadossola (VCO)

**Proponente**: Cargo Beamer Terminal Domodossola s.r.l.

| | | |
|---|---|---|
| **Redazione** | Dipartimento rischi naturali e ambientali<br>Valutazioni ambientali integrate | Monica Chiusolo, Alessandro Giraudo |
| **Contributi tecnici specialistici** | Dipartimento Rischi Fisici e Tecnologici<br>Radiazioni non ionizzanti e servizi di taratura | Sara Adda |
| | Dipartimento territoriale Piemonte Nord Est - Attività di Produzione Nord Est | Nicolini Roberta, Veronica Lagostina, Laura Antonelli |
| **Verifica e Approvazione** | Dirigente Responsabile SC05 | Dott. Filippo Richieri |

Referente della procedura:



**ARPA Piemonte**
Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
**Dipartimento Rischi naturali e ambientali SS Valutazioni ambientali integrate**
Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621
E-mail: valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it-PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it -
www.arpa.piemonte.it

Alessandro Giraudo tel 011 19680209 mail. a.giraudo@arpa.piemonte.it
Monica Chiusolo tel.011 19680763, mail: m.chiusolo@arpa.piemonte.it

## 1 Introduzione

Oggetto della presente relazione è la valutazione della documentazione relativa alla Verifica di assoggettabilità, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 del progetto di "Completamento e ammodernamento dello scalo ferroviario DOMO 2" di competenza statale previsto nel Comune di Villadossola e nel Comune di Beura Cardezza (VCO).

Il presente documento si configura quale supporto tecnico scientifico alla Regione Piemonte nello svolgimento dell'istruttoria di VIA, ai sensi dell'art. 6 della l.r. 13/2013.

## 2 Localizzazione dell'opera e caratteristiche progettuali

Lo scalo DOMO 2 è collocato in un'area divisa tra i comuni di Beura-Cardezza, Villadossola e Domodossola ed è collegato alla linea ferroviaria Milano-Domodossola. È caratterizzato da una superficie complessiva di circa 900.000 $m^2$ e da 38 binari ed è collegato alla line ferroviaria Milano-Domodossola lungo la direttrice ferroviaria del Sempione. L'intervento intende aumentare il volume di merci trasportate via ferrovia in sostituzione del trasporto via gomma verso/dal Nord Europa, attraverso un importante corridoio transnazionale europeo (corridoio Reno-Alpi)

Il progetto proposto si qualifica come intervento di completamento rispetto al progetto originario dello scalo approvato con Decreto del Ministero dei Trasporti n. 2053 del 21/7/1979.

Il progetto consisteva in diversi lotti di costruzione:

• trasferimento dell'alveo del fiume, raccolta dei corsi d'acqua laterali e riempimento delle aree da edificare;



**ARPA Piemonte**
Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
**Dipartimento Rischi naturali e ambientali SS Valutazioni ambientali integrate**
Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621
E-mail: valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it-PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it -
www.arpa.piemonte.it

• costruzione di nuove strade di accesso e di circonvallazione intorno all'intera stazione di smistamento a sud e a nord;

• costruzione della linea principale da Bivio Toce a Domodossola;

• costruzione di tutte le infrastrutture per il drenaggio, le recinzioni, l'elettrificazione, ecc. nell'intera area;

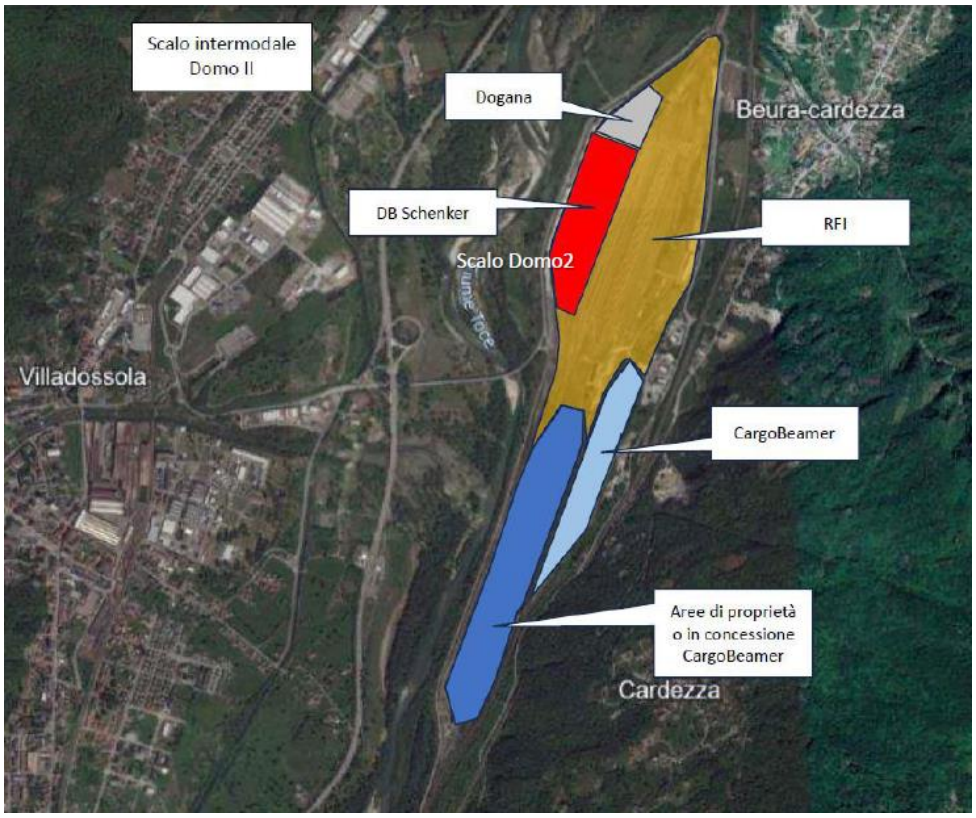
• costruzione di tutti gli edifici e delle infrastrutture ferroviarie nella parte settentrionale del sito;

• costruzione della restante infrastruttura ferroviaria nella parte meridionale (NON ESEGUITA).

Attualmente la parte principale dello scalo è gestita da RFI, mentre sul lato ovest dello scalo sono presenti strutture gestite della società di trasporto DB Schenker; LA CargoBeamer gestisce una propria area di Terminal nella zona sud-est dello scalo, mentre la parte più meridionale dello scalo è di proprietà (o in concessione, per alcune porzioni) della stessa CargoBeamer.

Il progetto di modifica (completamento e ammodernamento) dello scalo ferroviario intermodale DOMO 2 interessa sia la porzione est dello stesso dove è collocato il Terminal della società CargoBeamer ("Terminal Domodossola") di superficie pari a circa 75.000 $m^2$ sia la porzione meridionale dello scalo di superficie pari a circa 240.000 $m^2$.

L'area meridionale dello scalo è già stata in passato predisposta all'infrastrutturazione, come parte dello scalo DOMO 2, tramite sistemazione geomorfologica (comprendente anche lo spostamento dell'alveo del Fiume Toce), realizzazione di difese idrauliche e perimetrazione.






**ARPA Piemonte**
Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
**Dipartimento Rischi naturali e ambientali SS Valutazioni ambientali integrate**
Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621
E-mail: valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it-PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it -
www.arpa.piemonte.it

L'intervento attualmente in progetto comprende:

• allacciamento al binario tronco (circuito di binario 256) dello scalo RFI all'estremità nord dell'area di progetto, con relativi due binari tronchi "di indipendenza"

• allacciamento ai binari 01 e 02 della parte esistente dello scalo CargoBeamer sul lato est dell'area di progetto

• un gruppo "ovest" di tre binari per ricevimento e preparazione treni, identificati 11, 12 e 13, utilizzabili anche per operazioni di carico/scarico dei vagoni

• un gruppo "servizio" di due binari, identificati 14 e 15, per operazioni di carico/scarico dei vagoni, con attrezzature speciali di automazione

• un binario di circolazione interna, identificato 16

• un binario "asta di manovra sud-ovest" identificato 17

• un binario "asta di manovra sud-est", identificato 22, a prolungamento dei binari 01 e 02 esistenti

• un gruppo "manutenzione" di quattro binari, identificati 18, 19, 20 e 21, a servizio di impianti per la manutenzione dei vagoni

•prolungamento del binario esistente 05 nella parte esistente dello scalo CargoBeamer, a est della linea ferroviaria RFI Bivio Valle-Domo2

• un binario sosta locomotive nord, identificato 32

• un binario sosta locomotive sud, identificato 33

• realizzazione degli impianti di azionamento degli scambi e di segnalamento e sicurezza secondo le specifiche del Gestore dell'Infrastruttura RFI, sia per la regolazione della connessione con l'infrastruttura nazionale nello scalo RFI Domo2, sia eventualmente all'interno dello scalo CargoBeamer.

L'area di intervento ricade parzialmente all'interno della ZPS "Fiume Toce" (cod. IT1140017) e della ZSC "Greto T.te Toce tra Domodossola e Villadossola" (cod. IT1140006) inseriti nella Rete Natura 2000 ai sensi della DGR n. 76-2950 della Regione Piemonte.

## 3. Valutazione del SIA e degli impatti ambientali attesi

Come si evince dalla disamina del quadro di riferimento programmatico l'area di intervento ricade parzialmente all'interno della ZPS "Fiume Toce" (cod. IT1140017) e della ZSC "Greto T.te Toce tra Domodossola e Villadossola" (cod. IT1140006). Ai sensi della Direttiva 92/43/CEE, del DPR 8 settembre 1997 n. 357 e s.m.i. e ai sensi della L.R. 19/2009, il presente progetto è sottoposto a procedura di Valutazione d'Incidenza; si rimanda pertanto, al parere dell'Ente Gestore ovvero la Provincia del Verbano Cusio Ossola circa l'incidenza su habitat e specie presenti nelle aree della rete Natura 2000.

Nel documento SPA_03_00 "ValutazioniImpatti" il proponente presenta la valutazione cumulativa dei probabili impatti ambientali del progetto proposto considerando anche il cumulo con gli effetti derivanti da altri progetti approvati o in fase di realizzazione previsti in zone limitrofe all'area di intervento. Il proponente giunge alla seguente conclusione: *"ricerche effettuate hanno dunque consentito di escludere la presenza di progetti assoggettati a procedure in materia di VIA di*



**ARPA Piemonte**
Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
**Dipartimento Rischi naturali e ambientali SS Valutazioni ambientali integrate**
Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621
E-mail: valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it-PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it -
www.arpa.piemonte.it

*competenza statale, regionale o provinciale, in fase di approvazione o realizzazione nell'intorno dell'area oggetto di intervento i cui impatti possono cumularsi con quelli del progetto ora proposto."* Tuttavia, si osserva che, come indicato nel documento SPA_01_00 "Descrizione del progetto" (pag. 11), nei prossimi anni è previsto il prolungamento del corridoio Genova Rotterdam fino al confine nazionale su due binari, in modo che possano circolare treni più lunghi (750 m), con un miglioramento della capacità della linea. Con questi presupposti, l'ammodernamento in oggetto è quindi propedeutico ad un aumento del traffico sulla linea ferroviaria con un impatto, considerando anche la nuova lunghezza dei treni, non sostenibile ai ricettori già interferiti, se non accompagnato da opere di mitigazione presso gli stessi. In questo senso il progetto si inserisce in un contesto più ampio, che non riguarda la mera valutazione della singola opera in oggetto, ma considera le ripercussioni su un'area vasta che ricomprende una serie di linee ferroviarie, tra cui oltre alla linea Novara - Domodossola, la Domodossola - Milano ed il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Malpensa. A tal proposito si rammenta che codesta Agenzia ha già affrontato la modifica dell'adeguamento modulo 750 del Sempione presso i comuni di Cressa, Gravellona, Borgoticino, Caltignaga e l'ammodernamento dello scalo Boschetto – Novara, segnalando quanto sopra evidenziato.

Si evidenzia che la sola mitigazione proposta nel presente progetto prevede che i mezzi operativi di nuova introduzione siano ad alimentazione elettrica, al fine di contenere le emissioni inquinanti alla scala locale.

### 3.1 Quadro di riferimento ambientale

Si riportano di seguito le considerazioni sulle diverse componenti ambientali.

***Atmosfera***

La valutazione dell'impatto sulla matrice atmosfera è stata condotta attraverso l'applicazione di un sistema modellistico di dispersione degli inquinanti. Lo studio presentato ha lo scopo di valutare l'impatto sulla qualità dell'aria delle emissioni prodotte dall'ammodernamento dello scalo intermodale DOMO 2.

Si riporta di seguito un'analisi puntuale dello studio presentato (elaborato SPA_03_01_StudioAtmosfera).

- *Caratterizzazione dello stato attuale di qualità dell'aria*

La disamina dello stato attuale di qualità dell'aria è stata condotta in maniera completa, attraverso l'analisi dell'inventario IREA, dei dati delle centraline di qualità dell'aria più prossime al sito, ossia le stazioni di Domodssola- Curotti e Pieve Vergonte – Industria, e attraverso la valutazione delle stime modellistiche elaborate da Arpa Piemonte su base comunale.

- *Sistema modellistico*

La simulazione è stata condotta attraverso l'applicazione dei seguenti modelli:

• MMS Caline (ver. 2.11.1) per le emissioni lineari (da traffico veicolare)

• MMS Calpuff (ver. 1.19.0) per le sorgenti mobili

• MMS RUN Analyzer (ver. 1.14.0) per unire i risultati delle simulazioni dei due differenti modelli in un unico output ed elaborarli

Vista la complessità del territorio in analisi si ritiene corretta la scelta dei modelli utilizzati.



**ARPA Piemonte**
Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
**Dipartimento Rischi naturali e ambientali SS Valutazioni ambientali integrate**
Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621
E-mail: valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it-PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it -
www.arpa.piemonte.it

Nella presentazione dei modelli non è stato indicato il dominio di calcolo utilizzato. Normalmente si richiede che la dispersione sia effettuata su un dominio di almeno 10 km e che il dominio di calcolo meteorologico sia maggiore o uguale a quello della simulazione dispersiva.

- *Scenario emissivo*

Le sorgenti emissive considerate risultano essere di tipo lineare, rappresentative del traffico veicolare circolante sulla viabilità sia interna che esterna al sito, e sorgenti mobili costituite dai mezzi operativi interni all'area.

Nello studio sono stati considerati due scenari: lo scenario attuale e quello futuro. In quest'ultimo viene considerato l'incremento del traffico indotto e l'incremento dei mezzi operanti in sito. Si riportano di seguito le tabelle riepilogative dove si evince un aumento significativo dei veicoli commerciali pesanti.

| Cod. | Periodo diurno (06:00 – 22:00) | | | | | Periodo notturno (22:00 – 06:00) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | PC | LVC | HDV | %P | TGM16 | PC | LVC | HDV | %P | TGM8 |
| Tratto 1 | 2138 | 72 | 980 | 30,72% | 3190 | 0 | 0 | 62 | 100,0% | 62 |
| Tratto 2 | 1538 | 52 | 980 | 38,13% | 2570 | 0 | 0 | 62 | 100,0% | 62 |
| Tratto 3 | 1355 | 45 | 448 | 24,24% | 1848 | 0 | 0 | 28 | 100,0% | 28 |
| Tratto 4 | 300 | 10 | 448 | 59,10% | 758 | 0 | 0 | 28 | 100,0% | 28 |
| Tratto 5 | 503 | 17 | 448 | 46,28% | 968 | 0 | 0 | 28 | 100,0% | 28 |
| Tratto 6 | 213 | 7 | 0 | 0,00% | 220 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 |

Tabella 2 – Dati di traffico – Scenario Attuale

| Cod. | Periodo diurno (06:00 – 22:00) | | | | | Periodo notturno (22:00 – 06:00) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | PC | LVC | HDV | %P | TGM16 | PC | LVC | HDV | %P | TGM8 |
| Tratto 1 | 2138 | 72 | 1908 | 46,33% | 4118 | 0 | 0 | 120 | 100,0% | 120 |
| Tratto 2 | 1538 | 52 | 1908 | 54,55% | 3498 | 0 | 0 | 120 | 100,0% | 120 |
| Tratto 3 | 1355 | 45 | 1376 | 49,57% | 2776 | 0 | 0 | 86 | 100,0% | 86 |
| Tratto 4 | 300 | 10 | 1376 | 81,61% | 1686 | 0 | 0 | 86 | 100,0% | 86 |
| Tratto 5 | 503 | 17 | 1376 | 72,57% | 1896 | 0 | 0 | 86 | 100,0% | 86 |
| Tratto 6 | 300 | 10 | 688 | 68,94% | 998 | 0 | 0 | 43 | 100,0% | 43 |
| Tratto 7 | 87 | 3 | 688 | 88,43% | 778 | 0 | 0 | 43 | 100,0% | 43 |

Tabella 3 – Dati di traffico – Scenario Futuro

Per quanto riguarda l'incremento dei mezzi d'opera, nello scenario attuale sono stati individuati n. 2 Reach Stracker e n.3 Tug Master; mentre, in quello futuro, n. 4 Reach Stracker e n.7 Tug Master.

I fattori di emissione, calcolati per ciascuna tipologia di veicoli/mezzi, necessari per il calcolo dei dati di input da inserire nei modelli di dispersione, sono stati stimati partendo dalle seguenti ban-che dati.

- Fattori medi di emissione veicoli: ultimo aggiornamento disponibile nel sito del Sistema Informativo Nazionale Ambientale di ISPRA4; i dati sono stati stimati con il software COPERT 4 v. 5.5.1 e l'anno di riferimento è il 2020.

- Composizione del parco veicolare circolante: è stato considerato quello desunto dall'Autoritratto ACI disponibile (anno 2022).

- Per le emissioni associate ai gas di scarico dei mezzi d'opera si è fatto riferimento alla banca dati ISPRA sorgenti mobili non stradali.



**ARPA Piemonte**
Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
**Dipartimento Rischi naturali e ambientali SS Valutazioni ambientali integrate**
Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621
E-mail: valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it-PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it -
www.arpa.piemonte.it

I fattori di emissione, riportati nelle tabelle a pag. 40 dello Studio, calcolati per il periodo diurno e notturno, per lo stato attuale e per quello futuro, per ogni tratto stradale considerato, presentano delle incongruenze rispetto alle tabelle con i dati di traffico sopra riportate. Infatti, i valori emissivi risultano maggiori nel periodo notturno dove i dati di traffico sono nettamente più bassi rispetto al periodo diurno.

| | NOx | PM10 | SO2 | CO | PM2.5 | C6H6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | g/veicolo km | g/veicolo km | g/veicolo km | g/veicolo km | g/veicolo km | g/veicolo km |
| **Tratto 1** | 1,4375 | 0,0907 | 0,0015 | 0,7658 | 0,0662 | 0,0041 |
| **Tratto 2** | 1,7118 | 0,1045 | 0,0017 | 0,7763 | 0,0772 | 0,0037 |
| **Tratto 3** | 1,1978 | 0,0785 | 0,0013 | 0,7567 | 0,0567 | 0,0045 |
| **Tratto 4** | 2,4880 | 0,1437 | 0,0023 | 0,8059 | 0,1081 | 0,0025 |
| **Tratto 5** | 2,0135 | 0,1198 | 0,0019 | 0,7878 | 0,0892 | 0,0032 |
| **Tratto 6** | 0,3005 | 0,0332 | 0,0005 | 0,7224 | 0,0209 | 0,0059 |

**Tabella 5 – Fattori di emissioni per ciascun tratto nel periodo diurno – Stato Attuale**

| | NOx | PM10 | SO2 | CO | PM2.5 | C6H6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | g/veicolo km | g/veicolo km | g/veicolo km | g/veicolo km | g/veicolo km | g/veicolo km |
| **Tratto 1** | 4,0017 | 0,2202 | 0,0036 | 0,8638 | 0,1685 | 0,0001 |
| **Tratto 2** | 4,0017 | 0,2202 | 0,0036 | 0,8638 | 0,1685 | 0,0001 |
| **Tratto 3** | 4,0017 | 0,2202 | 0,0036 | 0,8638 | 0,1685 | 0,0001 |
| **Tratto 4** | 4,0017 | 0,2202 | 0,0036 | 0,8638 | 0,1685 | 0,0001 |
| **Tratto 5** | 4,0017 | 0,2202 | 0,0036 | 0,8638 | 0,1685 | 0,0001 |
| **Tratto 6** | 0,0000 | 0,0000 | 0,0000 | 0,0000 | 0,0000 | 0,0000 |

**Tabella 6 – Fattori di emissioni per ciascun tratto nel periodo notturno – Stato Attuale**

Non potendo verificare i calcoli effettuati per la difficoltà nel reperire tutte le informazioni necessarie, distribuite nei vari elaborati presentati, non è possibile capire se trattasi di un mero errore di denominazione delle tabelle o di un effettivo errore di calcolo.

Considerando che le emissioni in atmosfera sono prevalentemente legate al traffico dei mezzi pesanti, i parametri considerati nella simulazione modellistica risultano essere NOx, PM10, PM2,5, $SO_2$ e Benzene. Per la stima degli $NO_2$ a partire degli NOx è stata utilizzata la procedura ARM2 del'US-EPA che definisce il rapporto $NO_2$/NOx. In considerazione del fatto che tale rapporto è influenzato dalle condizioni sito specifico, si ritiene che la scelta più cautelativa sarebbe stata quella di considerare tutti gli NOx come $NO_2$ o di calcolare il rapporto partendo dai dati delle centraline di qualità dell'aria più prossime al sito.

- *Quadro meteorologico*

La ricostruzione meteo tridimensionale è stata effettuata a partire dai dati forniti dalla società Maind s.r.l. di Milano. Le stazioni metereologiche utilizzate risultano essere le stazioni di superficie ricavate dal modello di calcolo europeo ECMWF-progetto ERAS e la stazione sito specifica di Domodossola, appartenente alla rete regionale di Arpa Piemonte. L'anno di riferimento è il 2022. L'input meteorologico al modello di diffusione è stato rielaborato tramite il preprocessore CALMET. La rosa dei venti estratta dalla simulazione risulta compatibile con le caratteristiche orografiche del territorio.

Sono stati definiti otto ricettori discreti nei dintorni dell'impianto, tutti edifici di tipo residenziale.



**ARPA Piemonte**
Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
**Dipartimento Rischi naturali e ambientali SS Valutazioni ambientali integrate**
Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621
E-mail: valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it-PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it -
www.arpa.piemonte.it

I risultati della simulazione sono stati riportati in forma tabellare e su mappe di isoconcentrazione. Per ogni parametro è stato riportato il valore ottenuto dal solo traffico veicolare (CALINE), dal solo contributo delle sorgenti mobili interne al sito (CALPUFF) e dal contributo congiunto di tutte le sorgenti. È stato inoltre valutato l'impatto cumulato sommando il contributo dell'opera con le concentrazioni di fondo ricavate dalle misurazioni della centralina di Domodossola-Curotti (più alte rispetto alle VAQ quindi più cautelative).

Dall'analisi dei risultati (vedi tabelle paragrafo 6) si nota un leggero incremento dei valori presso i recettori, soprattutto per il parametro $NO_2$. Per quanto riguarda il confronto con i limiti normativi le simulazioni stimano ricadute che comunque rispettano i limiti previsti dal D.Lgs 155/10, anche sommandoli ai valori di fondo ambientale considerati. Tuttavia, considerando l'incongruenza riscontrata tra i fattori emissivi calcolati e i dati di traffico, le risultanze del modello potrebbero non essere corrette.

Si ricorda infatti che le considerazioni sono ritenute accettabili solo nel rispetto di tutti i dati di input implementati nel metodo di valutazione utilizzato. Qualora i dati non fossero corrispondenti a quelli reali dell'attività in oggetto lo studio non sarebbe attendibile e quindi le resultanze della simulazione non più certe.

Nella valutazione dell'impatto non è stato considerato il contributo emissivo generato dal traffico ferroviario che, sulla base di quanto riportato nell'elaborato "SPA_01_00 DescrizioneProgetto", passerà da un numero di 6 coppie treno dell'attuale assetto ad un max teorico previsto di 17 coppie treno. Il traffico ferroviario produce infatti emissioni di polveri fini dovute all'abrasione di freni, binari, ruote e filo di contatto.

Nell'elaborato "SPA_03_00 Valutazione Impatti" è stato effettuato il calcolo delle emissioni su area vasta derivanti dall'esercizio del terminal (mezzi impiegati per la movimentazione dei carichi) e dal trasporto delle merci (considerando la provenienza e destinazione su larga scala). Sono stati considerati i due scenari, quello attuale e quello futuro. Le risultanze di tale valutazione, di cui si prende atto, mostrano, nello scenario futuro, un bilancio emissivo in riduzione nell'area vasta. Tale riduzione dipende dal fatto che i quantitativi di merci, previsti in aumento presso il terminal DOMO 2, verranno sottratti all'attuale trasporto su gomma, molto più impattante di quello ferroviario.

È stata effettuata la valutazione qualitativa dell'impatto prodotto nella fase di realizzazione dell'opera. Il cantiere, qualificato di piccole dimensioni data la quantità di materiale scavato (5000$m^3$), avrà la durata di circa 16 mesi. Si ritiene che le forme di mitigazione previste dal proponente per il contenimento degli impatti, riportate di seguito, siano adatte a contenere gli effetti negativi sulla matrice prodotti in questa fase dei lavori:

- effettuare una costante e periodica bagnatura o pulizia delle strade utilizzate, pavimentate e non;
- pulire le ruote dei veicoli in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento e conferimento materiali, prima che i mezzi impegnino la viabilità ordinaria;
- coprire con teloni i materiali polverulenti trasportati;
- attuare idonea limitazione della velocità dei mezzi sulle strade di cantiere non asfaltate (tipicamente 20 km/h);
- bagnare periodicamente o coprire con teli (nei periodi di inattività e durante le giornate con vento intenso) i cumuli di materiale polverulento stoccato nelle aree di cantiere.



**ARPA Piemonte**
Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
**Dipartimento Rischi naturali e ambientali SS Valutazioni ambientali integrate**
Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621
E-mail: valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it-PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it -
www.arpa.piemonte.it

Sulla base delle considerazioni effettuate si ritiene che l'opera in progetto possa contribuire ad un miglioramento della qualità dell'aria nell'area vasta, in linea con quanto previsto dal PRQA che presenta, come obiettivo generale, quello di migliorare la qualità dell'aria mantenendo o riducendo ulteriormente le concentrazioni degli inquinanti in atmosfera. Di contro, su scala locale, potrà verificarsi un peggioramento della qualità dell'aria nei dintorni del sito dovuto all'incremento del traffico indotto e all'aumento di mezzi d'opera per la movimentazione delle merci. Tale peggioramento non è tuttavia valutabile viste le criticità riscontrate nello studio presentato. Per contenere il possibile impatto il proponente propone che i mezzi d'opera di nuova introduzione siano ad alimentazione elettrica, si ritiene utile tale proposta.

Al fine di colmare le lacune presenti nella valutazione dell'impatto sulla qualità dell'aria si ritiene necessario che vengano forniti i seguenti approfondimenti:

- verificare i fattori emissivi calcolati come dati di input al modello MMS Caline (ver. 2.11.1) per le emissioni lineari (da traffico veicolare) ed eventualmente ripetere la simulazione.
- effettuare una valutazione del possibile impatto prodotto dall'incremento del traffico ferroviario sui recettori sensibili presenti nei dintorni del sito. Eventualmente prevedere delle possibili forme di contenimento di tali emissioni.

***Risorse idriche***

L'impatto sulle acque sotterranee, di cui viene precisato il livello piezometrico attuale che si attesta intorno a 5-10 m dal p.c., è da ricondurre, considerando la limitatezza degli scavi in profondità (1 m), all'infiltrazione delle acque superficiali nel terreno. Il progetto prevede, infatti, che l'acqua piovana di deflusso dalle superfici asfaltate si disperda attraverso le aree di deposito pavimentate con materiale drenante, oppure si infiltri nelle aree verdi. A tal proposito si osserva che il passaggio di mezzi d'opera e di trasporto su aree impermeabilizzate potrebbe essere fonte di potenziale contaminazione delle acque di dilavamento delle stesse, la quale potrebbe diffondersi nel sottosuolo ed essere intercettata dalla falda e dal Fiume Toce. Si ritiene necessario valutare la possibilità di raccogliere le acque di prima pioggia dei piazzali e collettarle in un sistema di gestione opportunamente dimensionato.

Sul sistema di gestione delle acque si osserva che la documentazione pare in ogni caso contraddittoria per esempio a pag. 38 della "Relazione di incidenza" è riportato: " per quanto riguarda infine le acque meteoriche che prima erano filtrate nel terreno, stante la pavimentazione di gran parte dell'area a seguito della costruzione di strade, parcheggi e massicciata ferroviaria con relative asfaltature, si precisa che il progetto prevede apposite opere di raccolta e smaltimento delle stesse nella rete idrica dello scalo".

Per quanto riguarda le acque reflue domestiche, a pag.37 del documento "Descrizione progetto" viene precisato che esse saranno collettate alla rete fognaria esistente, mentre a pag. 31 dello stesso documento viene invece dichiarato che le "acque reflue domestiche provenienti da servizi igienici sono in generale smaltite negli strati superficiali del suolo tramite subirrigazione".

Si chiede di chiarire in modo univoco la gestione delle acque che si intende adottare presso il sito in analisi.

Altri punti di possibile pressione sulle acque sotterranee possono essere individuati nelle seguenti strutture:



**ARPA Piemonte**
Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
**Dipartimento Rischi naturali e ambientali SS Valutazioni ambientali integrate**
Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621
E-mail: valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it-PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it -
www.arpa.piemonte.it

- le due aree, dedicate alle merci pericolose e provviste di sistemi di raccolta e trattamento; da quanto presentato parrebbe che quest'ultima operazione non sia effettuata in loco, ma che i liquidi pericolosi, una volta raccolti nella vasca di 40 m3 e poi trasferiti alla "vasca per aspirazione e invio al trattamento", siano smaltiti all'esterno del sito;

- un'area di lavaggio, identificata in verde sulla "Planimetria Stato di progetto", di cui non si trova riscontro nella documentazione fornita; sarebbe opportuno fornire approfondimenti in merito alla funzione della stessa e in merito alle misure di mitigazione attuate per con-tenere gli impatti sulle matrici ambientali suolo/ acque superficiali e sotterranee;

- il serbatorio di gasolio mobile per il rifornimento delle macchine operatrici (Tug Master e Reach Stacker) dotato di bacino di contenimento e tettoria di copertura; in riferimento a tale struttura viene precisato che in caso di sversamenti accidentali in aree non attrezzate si provvederà a circoscrivere e raccogliere il materiale.

Viene segnalato che non è prevista l'installazione di serbatoi di stoccaggio interrati contenenti sostanze pericolose.

Per quanto riguarda i prelievi idrici, il Terminal verrà alimentato, per le necessità connesse agli usi civili dall'acquedotto comunale e da un pozzo (portata massima istantanea 4,03 l/s, portata annua media 0,037 l/s, volume massimo annuo 1.170 m3) a fini antincendio (stima 440 m3 /anno) ed igienico (stima 730 m3/anno). In riferimento alla valutazione degli impatti legati alla realizzazione di quest'ultimo si rimanda all'Istruttoria provinciale.

### ***Terre e rocce da scavo***

Viene dichiarato che verranno movimentati 5000 $m^3$ di terreno che verranno reimpiegati in sito (riutilizzo in sito ai sensi dell'art. 185 comma 1 lett c) del D. Lgs. 152/06 e s.m.i e art 24 del DPR 120/2017). Al fine di verificare la qualità dei terreni interessati dalle attività di scavo, sono stati eseguiti nove carotaggi fino alla profondità di 1 m, che si ritiene sia quella a cui arriveranno le fondazioni delle opere in progetto. Tutti i campioni hanno mostrato il rispetto dei limiti di colonna B di Tabella 1 dell'All. 5, Tit. V, P. Quarta del D.Lgs. n.152/2006. Si prende atto degli esiti dell'indagine eseguita ricordando che, qualora nella progettazione futura si dovesse riscontrare la necessità di aumentare la profondità di scavo, si dovranno integrare le analisi alle nuove quote di scavo.

### ***Rumore***

*Verifica di conformità alla D.G.R. n.9-11616 del 02/02/2004*

| ***Punto D.G.R.*** | ***Contenuto*** | ***Presente nella documentazione*** | ***Valutazione*** | ***Commenti*** |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Descrizione tipologia opera/attività | SI ☒<br>NO ☐ | Soddisfacente ☒<br>Non soddisfacente ☐<br>Non rilevante ☐ | Completamento e ammodernamento scalo ferroviario di interscambio strada-rotaia con costruzione di rete infrastrutturale ferroviaria privata |
| 2 | Descrizione orari attività e impianti | SI ☐<br>NO ☒ | Soddisfacente ☐<br>Non soddisfacente ☒<br>Non rilevante ☐ | Non viene precisato.<br>Nel documento "Descrizione del progetto" viene indicato il solo |



**ARPA Piemonte**
Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
**Dipartimento Rischi naturali e ambientali SS Valutazioni ambientali integrate**
Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621
E-mail: valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it-PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it -
www.arpa.piemonte.it

| ***Punto D.G.R.*** | ***Contenuto*** | ***Presente nella documentazione*** | ***Valutazione*** | ***Commenti*** |
|---|---|---|---|---|
| | | | | periodo diurno di apertura del terminal, secondo quanto indicato:<br>lunedì-venerdì 06:00-22:00<br>sabato 06:00-12:00<br>Il rumore viene valutato, tuttavia, sia sul periodo diurno che su quello notturno, si suppone perché i treni e gli automezzi, che afferiscono al sito, si muovono sulle 24 h. |
| 3 | Descrizione sorgenti rumorose | SI ☐<br>NO ☒ | Soddisfacente ☐<br>Non soddisfacente ☒<br>Non rilevante ☐ | Vengono indicate le sorgenti in ingresso e uscita al sito ("coppie di treni" e automezzi) e le macchine operatrici operanti presso di esso (n.4 Reach Stacker e n.7 Tug Master), ma non sono stati esplicitati i livelli di potenza sonora di nessuna sorgente. |
| 4 | Descrizione caratteristiche costruttive locali | SI ☐<br>NO ☒ | Soddisfacente ☐<br>Non soddisfacente ☐<br>Non rilevante ☒ | L'attività si svolge all'aperto |
| 5 | Descrizione ricettori | SI ☒<br>NO ☐ | Soddisfacente ☒<br>Non soddisfacente ☐<br>Non rilevante ☐ | Vengono individuati quattro ricettori abitativi in Comune di Beura Cardezza |
| 6 | Planimetria area di studio | SI ☒<br>NO ☐ | Soddisfacente ☒<br>Non soddisfacente ☐<br>Non rilevante ☐ | Vengono fornite planimetrie dell'area con evidenziati i punti ricettori e quelli di taratura del modello previsionale |
| 7 | Classificazione acustica area di studio | SI ☒<br>NO ☐ | Soddisfacente ☒<br>Non soddisfacente ☐<br>Non rilevante ☐ | I ricettori si trovano in classe III dal Piano di zonizzazione acustica di Beura Cardezza mentre l'area è inserita in classe IV dallo stesso piano. La parte relativa al Comune di Villadossola non risulta zonizzata. |
| 8 | Livelli rumore ante operam | SI ☐<br>NO ☒ | Soddisfacente ☐<br>Non soddisfacente ☒<br>Non rilevante ☐ | Il livello ante operam è stato determinato attraverso i dati di traffico, dal numero di ingresso e uscite dei treni e dal numero di macchine operanti presso il terminal allo stato attuale. Tale |



**ARPA Piemonte**
Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
**Dipartimento Rischi naturali e ambientali SS Valutazioni ambientali integrate**
Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621
E-mail: valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it-PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it -
www.arpa.piemonte.it

| ***Punto D.G.R.*** | ***Contenuto*** | ***Presente nella documentazione*** | ***Valutazione*** | ***Commenti*** |
|---|---|---|---|---|
| | | | | dato non può essere utilizzato per valutare il livello residuo; infatti, il progetto è un ammodernamento ed un'implementazione dell'attività esistente in capo alla stessa azienda Cargo Beamer |
| 9 | Calcolo previsionale livelli rumore dovuti all'opera | SI ☐<br>NO ☒ | Soddisfacente ☐<br>Non soddisfacente ☒<br>Non rilevante ☐ | Il calcolo è stato eseguito tramite modello di simulazione SoundPlan, fornendo mappature dello stato di progetto e di quello attuale (comprensivo del rumore dello scalo in attività), ma non del rumore residuo. Le mappe non riportano i ricettori e i punti di taratura del modello né i livelli acustici relativi. |
| *10* | Incremento livelli dovuto a traffico veicolare | SI ☐<br>NO ☒ | Soddisfacente ☐<br>Non soddisfacente ☒<br>Non rilevante ☐ | Il trasporto del materiale avverrà tramite automezzi ma anche su rotaia. Nel primo caso è stato considerato l'aumento sulla viabilità, nel secondo caso pare che sia stato considerato l'impatto determinato dalle "coppie di treni" in/out dal nuovo terminal e non l'aumento del traffico sulla rete ferroviaria. |
| *11* | Descrizione provvedimenti tecnici di mitigazione | SI ☐<br>NO ☒ | Soddisfacente ☐<br>Non soddisfacente ☐<br>Non rilevante ☒ | Non sono state previste sulla base della valutazione presentata e tuttavia non è rilevante in questa fase per le carenze evidenziate ai punti precedenti. |
| *12* | Impatto acustico fase di cantiere | SI ☐<br>NO ☒ | Soddisfacente ☐<br>Non soddisfacente ☒<br>Non rilevante ☐ | Non è stata presentata |
| *13* | Programma rilevamenti verifica | SI ☐<br>NO ☒ | Soddisfacente ☐<br>Non soddisfacente ☒<br>Non rilevante ☐ | Sarà necessario verificare i livelli previsti, considerando la natura teorica della trattazione presentata, basata su software di simulazione, sia per la valutazione del livello residuo che di quello ambientale. |
| 14 | Indicazione provvedimento | SI ☐ | Soddisfacente ☐ | Il documento porta la firma del tecnico competente in acustica |



**ARPA Piemonte**
Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
**Dipartimento Rischi naturali e ambientali SS Valutazioni ambientali integrate**
Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621
E-mail: valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it-PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it -
www.arpa.piemonte.it

| Punto D.G.R. | Contenuto | Presente nella documentazione | Valutazione | Commenti |
|---|---|---|---|---|
| | tecnico competente | NO ☒ | Non soddisfacente ☐<br>Non rilevante ☒ | Dott. Geol. Cattin Marco senza l'indicazione del provvedimento; quest'ultimo (n. ENTECA 6164) è stato reperito nell'elenco nazionale dal sito web: https://agentifisici.isprambiente.it |

È stata presentata una relazione "Valutazione previsionale di impatto acustico" (documento SPA.03.02) datata 30/05/2024, basata sui dati del flusso di traffico veicolare attuale e futuro e sul rumore prodotto dalle attività di carico/scarico presso il nuovo scalo CargoBeamer a cui arrivano, tramite rete privata, treni che viaggiano sulla rete Novara - Domodossola.

La zonizzazione del Comune di Villadossola non fornisce la classe di zonizzazione acustica in cui è ricompreso lo scalo. I ricettori individuati si trovano nel Comune di Beura Cardezza in classe III all'interno della fascia A (RI01, RI02, RI03) e B (RI04) della ferrovia. Lo scalo in comune di Beura Cardezza risulta inserito in classe IV.

Non sono stati forniti i livelli di potenza sonora delle singole sorgenti contemplate nel modello. Non è stato, peraltro, esplicitato il calcolo del "contributo ferroviario all'interno della fascia di pertinenza", che si intende corrispondere al traffico ferroviario sulla linea Novara – Domodossola, di cui non sono noti il numero di passaggi, la tipologia dei convogli ed il livello acustico.

Viene utilizzato un modello matematico (Soundplan ver. 6.4) per definire lo scenario attuale e futuro dell'area. Per tarare il modello sono state eseguite misure sulle 24 h presso tre punti (R1, R2 e R3) interferiti dalle sorgenti dell'area in esame. Da quanto riportato nella tabella di pag.18 i livelli sonori ottenuti non sembrano essere pienamente correlabili alle mappature presentate a pag.22 e 23. Per esempio, R1, presso cui è stato determinato sul periodo notturno un livello di 45,6 dB, nella mappatura sembrerebbe nella fascia 50-55 dB. Si chiede di posizionare sulla mappa i punti di taratura e precisare il risultato della simulazione riferito a ciascuno di essi. Si domanda, inoltre, di riportare sulle mappe ottenute con il modello anche i ricettori considerati con i relativi livelli calcolati al fine di rendere più chiara la lettura del dato.

Le mappature presentate, riportate anche in calce al documento, mostrano livelli acustici per alcuni aspetti poco comprensibili; si osservi per esempio la linea Novara – Domodossola per lo scenario attuale risulta più impattante, per lo meno sul periodo diurno, che per quello futuro.

Non è chiaro come sia stato effettuato il calcolo del differenziale mostrato a pag.26 e a pag.31. Per "rumore ambientale (con tutte le sorgenti attive, compreso lo scalo ferroviario nello scenario attuale)" si è considerato il livello sonoro comprensivo del contributo ferroviario, riportato a pag. 22 e pag.28, coincidente di fatto, per tutti e quattro i ricettori in fase ante operam, con il "rumore residuo (con lo scalo ferroviario inattivo e tutte le altre sorgenti dell'area attive)", di cui non è stata fornita peraltro alcuna mappatura. Da quanto esposto parrebbe quindi che l'attività attualmente presente presso lo scalo ferroviario non incida minimamente sul clima acustico dell'area. Tale aspetto deve essere approfondito, infatti l'opera in progetto implementa un'attività già in essere in capo alla medesima ditta, la quale deve essere valutata nella sua complessità e non come aggiunta alla situazione attuale. In altre parole, il livello residuo ai ricettori deve essere determinato scorporando, oltre al contributo



**ARPA Piemonte**
Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
**Dipartimento Rischi naturali e ambientali SS Valutazioni ambientali integrate**
Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621
E-mail: valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it-PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it -
www.arpa.piemonte.it

della ferrovia (cosa peraltro non effettuata né sull'ambientale né sul residuo per cui non rilevante), quello relativo al rumore prodotto dalla stessa ditta che già opera senza l'ammodernamento proposto.

Si segnala che è stata completamente omessa la valutazione del rumore per la fase di cantiere.

Relativamente all'aumento del traffico indotto dall'opera in progetto, si osserva che pare che esso sia stato identificato nel solo flusso veicolare in entrata ed uscita dal sito. Nonostante vengano considerati ai fini della valutazione i treni in transito al Terminal CargoBeamer, di cui in tabella di pag.15 si osserva la variazione del numero di "coppie di treno" dallo stato di fatto a quello di progetto, non viene preso in considerazione l'aumento del traffico e quindi del rumore immesso sulla linea ferroviaria Novara – Domodossola. Tale aspetto ha una rilevanza non trascurabile, in quanto la rete in oggetto presenta una serie di criticità, con superamento dei limiti già accertati dall'Agenzia scrivente, lungo il suo percorso nei seguenti Comuni: Novara, Borgomanero, Orta S.Giulio, Omegna, Casale Corte Cerro, Gravellona, Pallanzeno, Piedimulera, Domodossola. Tali situazioni risultano attualmente non risolte, in quanto non ricomprese nel "Piano di risanamento acustico" di RFI redatto ai sensi del DM Ambiente del 29/11/2000.

***Campi elettromagnetici***

In relazione al tema dell'esposizione della popolazione ai campi elettromagnetici, dalla documentazione prodotta dal proponente risulta che le uniche sorgenti di campo magnetico a 50Hz saranno le previste cabine di trasformazione MT/bt e le relative linee di collegamento. In base alla dislocazione di massima delle cabine, illustrata nel documento di descrizione dei probabili effetti sull'ambiente, non risulta possibile esposizione significativa della popolazione all'esterno del nodo.

Per quanto riguarda invece l'esposizione dei soggetti che accederanno, a vario titolo, all'area in progetto, da quanto è possibile ricavare in questa fase di progettazione, le sorgenti non sembrano risultare in prossimità di aree di possibile permanenza prolungata. In particolare, considerando i tipici valori di DPA di cabine di trasformazione MT/bt, le aree di possibile permanenza prolungata di persone risulterebbero al di fuori della DPA stessa.

Dato però che lo stesso proponente dichiara che in questa fase non sono ancora note le caratteristiche specifiche delle cabine di trasformazione, si ritiene che siano da richiedere, nella successiva fase di progettazione esecutiva, le seguenti informazioni:

- dettaglio della posizione delle cabine, con indicazione della DPA riportata su planimetria
- dettaglio delle principali caratteristiche delle cabine (in particolare numero e potenza dei trasformatori)
- indicazione precisa della posizione delle aree a possibile permanenza prolungata di persone rispetto alle cabine
- indicazione se le linee a media tensione saranno in cavo cordato ad elica e, in caso contrario, mappatura del loro tracciato con calcolo della DPA.

***Illuminazione***

Il progetto prevede sia in fase di esercizio che in fase di cantiere la necessità di dotarsi di un adeguato sistema di illuminazione di tutte le aree di lavoro e non prevede alcuna illuminazione all'esterno dell'area di proprietà di CargoBeamer.



**ARPA Piemonte**
Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
**Dipartimento Rischi naturali e ambientali SS Valutazioni ambientali integrate**
Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621
E-mail: valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it-PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it -
www.arpa.piemonte.it

Tuttavia, si rileva la mancanza di una relazione illuminotecnica descrittiva delle caratteristiche tecniche dell'impianto e dei criteri adottati per ridurre l'impatto luminoso potenzialmente significativo in termini di attrattività sulla componente avifaunistica, in considerazione del contesto ambientale in cui si inserisce l'opera (ZPS "Fiume Toce" e della ZSC "Greto T.te Toce tra Domodossola e Villadossola)"

***Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi***

L'area di intervento ricade parzialmente all'interno di due aree della rete Natura 2000:

• ZPS Fiume Toce (codice IT1140017)

• ZSC Greto T.te Toce tra Domodossola e Villadossola (codice IT1140006)

Il proponente dichiara che "*Dal punto di vista naturalistico, nonostante l'area di intervento sia formalmente riconosciuta quale parte di un sito protetto, nella realtà dei fatti si caratterizza come parte del sistema infrastrutturale dello scalo Domo 2 all'interno del quale non si rileva la presenza di elementi naturali di pregio e la comunicazione con le circostanti unità territoriali è limitata, in quanto recinzioni, muri, attività e infrastrutture presenti nelle immediate vicinanze determinano una difficile intromissione da parte degli animali*".

Nel documento "SPA_02_00_Baseline" il proponente, in merito alle componenti biotiche, riporta una sintesi della relazione di Piano di Gestione del Sito IT1140006 "Greto Torrente Toce tra Domodossola e Villadossola", aggiornata al 2017. Di fatto, vengono descritti gli habitat che caratterizzano il sito RN2000 nella sua interezza, senza una descrizione di dettaglio a scala locale riferendosi all'area in progetto e alle aree adiacenti.

Il proponente dalla disamina eseguita valuta non significativi gli impatti sulla componente biodiversità. Si ritiene non condivisibile tale valutazione che non tiene conto dei possibili impatti che l'esercizio dello scalo potrebbe avere sugli habitat e sulla fauna, in particolare l'avifauna, che caratterizzano le aree protette adiacenti all'infrastruttura ferroviaria.

Per quanto riguarda la vegetazione alloctona invasiva, il proponente descrive l'area di intervento inutilizzata, con un fondo in materiale detritico compattato e priva di vegetazione arborea ed arbustiva. Tuttavia, non segnala la presenza di specie alloctone invasive, che potrebbero invece essere presenti in un'area rimaneggiata ed inutilizzata da tempo. Dalle immagini riportate nella documentazione risulta presente una copertura vegetale di tipo arbustivo che, verosimilmente potrebbe essere di tipo invasivo.

Uno dei momenti più critici per la colonizzazione e la diffusione di specie esotiche invasive, sia nei siti di intervento che nelle aree adiacenti, è rappresentato dalla fase di cantiere e in particolare dalla movimentazione del terreno e dalla presenza di superfici non inerbite.

Pertanto, lo studio ambientale dovrebbe tenere conto, sia in fase di cantiere sia nella fase di ripristino al termine dei lavori, dell'eventuale presenza di specie esotiche e delle tecniche di contenimento delle stesse, prendendo come riferimento le "Linee Guida per la gestione e controllo delle specie esotiche vegetali nell'ambito di cantieri con movimenti terra e interventi di recupero e ripristino ambientale" contenute nella DGR 33/5174 del 12 giugno 2017.



**ARPA Piemonte**
Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
**Dipartimento Rischi naturali e ambientali SS Valutazioni ambientali integrate**
Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621
E-mail: valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it-PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it -
www.arpa.piemonte.it

## 4 Conclusioni

Stante quanto sopra esposto, l'analisi documentale effettuata ha rilevato una non adeguata valutazione degli impatti ambientali. In particolare, si ritiene che non siano stati correttamente analizzati i possibili impatti sulle componenti atmosfera, rumore e biodiversità. Inoltre, non si condivide la proposta progettuale di gestione delle acque meteoriche di dilavamento e ruscellamento.



**ARPA Piemonte**
Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017
**Dipartimento Rischi naturali e ambientali SS Valutazioni ambientali integrate**
Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621
E-mail: valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it-PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it - www.arpa.piemonte.it