

Prot. n. 126.5

Torino, li 15-10-2003

Al sig. Sindaco del Comune

Oggetto: Considerazioni sulle osservazioni trasmesse dagli Enti Locali alla Regione Piemonte relative al progetto: "Nodo Urbano di Torino, potenziamento linea Bussoleno-Torino, Cintura merci nodo di Torino".

Con riferimento alla Vostra nota prot. n° 1575 del 04.04.2003 relativa all'espressione delle osservazioni al Progetto Preliminare del "Nodo Urbano di Torino, potenziamento linea Bussoleno-Torino, Cintura merci nodo di Torino" e facendo seguito alla D.G.R. n°68/10051 del 21 luglio 2003 con cui la Regione Piemonte ha provveduto ad esprimere le valutazioni di propria competenza ai sensi dell'art. 3 del D.lgs. 190/02, si trasmettono le seguenti considerazioni:

Per quanto attiene le modalità ed i tempi di pubblicazione, consultazione per l'espressione dei pareri, si segnala che al di là delle procedure previste dalla normativa vigente che è stata puntualmente osservata, questi uffici hanno provveduto a dare la massima pubblicità e disponibilità alla consultazione dei progetti mediante:

1. trasmissione di CD dei progetti a tutti gli Enti Locali;
2. attivazione di un'area dedicata all'interno del sito internet della Regione Piemonte;
3. invio di copia cartacea a: - Comunità Montana Bassa Val Susa e Val Cenischia
- Provincia di Torino;
4. convocazione di riunioni per approfondimenti tematici.

Per quanto attiene le osservazioni pervenute rispetto ad aspetti non strettamente connessi al progetto ma riguardanti questioni di carattere generale, ad esempio politiche dei trasporti, sviluppo della mobilità ferroviaria e contenimento di quella su strada, secondo tunnel autostradale del Frejus, ricadute socio-economiche sui territori interessati dalle opere, si è previsto in ambito di D.G.R., al di là delle strette competenze di legge, di promuovere d'intesa con la Provincia di Torino ed il comune di Torino, atti di programmazione negoziata (protocolli d'intesa, accordi di programma) finalizzati a concordare con il sistema degli Enti Locali, gli interventi territoriali utili e necessari a tal fine.

E' stata inoltre avanzata richiesta di stanziare il 5% dei costi delle opere per interventi di compensazione territoriale.

10125 Torino - Via Belfiore,23 Tel. 011- 4324163 Fax 011 432 58 16
E-mail: infrastrutture.trasporti@regione.piemonte.it

Si evidenzia comunque che in sede di Progetto Definitivo le norme vigenti (D.lgs. 190/02 art.4) prevedono la indizione di una Conferenza di Servizi Ministeriale con la partecipazione degli Enti Locali finalizzata ad apportare tutti gli adeguamenti e migliorie che gli stessi ritenessero utili.

Infine con riferimento alle osservazioni specifiche trasmesse da Codesto Comune con nota prot. n° 1575 del 04.04.2003 si allega scheda di sintesi con le valutazioni espresse.

Distinti saluti.

Il Coordinatore SETIS
Responsabile del Procedimento
Ing. Aldo Mantovani



EG/LD


COMUNE DI

La linea è tutta in galleria naturale (Musinè).

OSSERVAZIONI	RISPOSTE
1. potenziale presenza di Amianto;	accolta in DGR alle voci: adeguamenti e approfondimenti progettuali ulteriori mitigazioni
2. impatto della linea sulle acque sotterranee esistenti, con potenziale inquinamento sia in fase di realizzazione che di cantiere	accolta in DGR alle voci: adeguamenti e approfondimenti progettuali ulteriori mitigazioni
3. interferenze con le infrastrutture idriche e la rete di canali irrigui ed effetto drenante delle acque sotterranee	accolta in DGR alle voci: adeguamenti e approfondimenti progettuali ulteriori mitigazioni
4. tra Settimo e Val della Torre problematiche dovute all'elevata antropizzazione (zone abitate, produttive), con criticità di interazione diretta tra tracciato e soggetti tecnico ambientali, ed indiretta con cantieri, servizi logistici, strade d'accesso e quant'altro	accolta in DGR alle voci: adeguamenti e approfondimenti progettuali ulteriori mitigazioni
5. criticità nell'attraversamento dei corsi d'acqua dove la linea corre in galleria artificiale (Venaria e Settimo) o in trincea aperta profonda (idem), causa l'elevata profondità (dai 7 ai 12 metri) e la presenza di falda affiorante. Da evidenziare anche la difficoltà di dotare i corsi d'acqua esistenti di sifoni per il passaggio della linea, cosa che risulta di difficile gestione	accolta in DGR alla voce: adeguamenti e approfondimenti progettuali
6. interferenze con falda nella zona di raccordo con la linea A.C. Torino-Milano e sul fiume Stura di Lanzo (Settimo e Venaria)	accolta in DGR alle voci: adeguamenti e approfondimenti progettuali ulteriori mitigazioni
7. tratto Pianezza-Val della Torre, interferenza per presenza di coperture argillose di elevata potenza, con potenziali problemi di capacità portante e di cedimenti nel breve e lungo termine per i terreni di fondazione dell'opera	accolta in DGR alla voce: adeguamenti e approfondimenti progettuali
8. problematiche geotecniche per le tratte di interconnessione all'aperto di Caprie e san Didero impostate su depositi di conoide e sul fondo valle alluvionale	accolta in DGR alla voce: adeguamenti e approfondimenti progettuali

<p>9. interferenza con l'idrologia superficiale a causa dell'attraversamento di un conoide potenzialmente soggetto a fenomeni di trasporto di massa, sia per l'attraversamento della Dora Riparia che del torrente Sessi</p>	<p>accolta in DGR alla voce: adeguamenti e approfondimenti progettuali</p>
<p>10. le tratte in galleria (46.5% dell'intera lunghezza) presentano difficoltà di scavo ed elevato ingresso di acque in galleria, causa la fratturazione di parte dell'ammasso roccioso (Musinè)</p>	<p>accolta in DGR alla voce: adeguamenti e approfondimenti progettuali.</p>
<p>11. attraversamento di una successiva zona di pietre verdi serpentinoscisti (con possibilità di presenza di amianto) di almeno 850 metri, sono da attendersi condizioni difficili di scavo causa le scadenti condizioni dell'ammasso roccioso cui si aggiunge la possibilità di consistenti venute d'acqua in galleria</p>	<p>accolta in DGR alla voce: adeguamenti e approfondimenti progettuali</p>
<p>12. instabilità delle rocce per gli imbocchi di Caprie</p>	<p>accolta in DGR alla voce: adeguamenti e approfondimenti progettuali</p>
<p>13. presenza di rocce detritiche per la galleria del Gravio con difficoltà probabili di scavo;</p>	<p>accolta in DGR alla voce: adeguamenti e approfondimenti progettuali</p>
<p>14. criticità tratta, da Settimo al Km 13, in affiancamento alla tangenziale di Torino, con necessità di elaborare un piano di mitigazione coordinato per le due infrastrutture</p>	<p>accolta in DGR alla voce: adeguamenti e approfondimenti progettuali</p>
<p>15. per i successivi 10 km (oltre Venaria fino a Val della Torre) attraversando un territorio agricolo-residenziale, le mitigazioni locali dovranno essere previste per le situazioni di maggior criticità</p>	<p>accolta in DGR alla voce: adeguamenti e approfondimenti progettuali</p>
<p>16. sul tratto di pianura (tra Savonera e Val della Torre), interferenze con aree agricole, ancora sufficientemente incontaminate dall'endemismo edilizio (possibile area di riserva)</p>	<p>accolta in DGR alla voce: adeguamenti e approfondimenti progettuali</p>
<p>17. interconnessione di Caprie molto critica</p>	<p>accolta dal dispositivo della DGR la richiesta di soppressione dell'interconnessione</p>
<p>18. tratto all'aperto di Caprie presenta problemi di inserimento ambientale</p>	<p>accolta dal dispositivo della DGR</p>
<p>19. interferenza con area d'interesse comunitario (biotopo) prima della prevista galleria del Musinè</p>	<p>accolta dal dispositivo della DGR</p>

Relativamente ai punti citati si sottolinea che tali osservazioni sono state considerate all'interno della delibera della Giunta regionale n°68/10051 del 21 luglio 2003 "Nodo Urbano di Torino, potenziamento linea Bussoleno-Torino, Cintura merci nodo di Torino".

La delibera è stata consegnata in data 23/07/2003 in occasione della riunione, indetta dal Vice-presidente della Regione William Casoni, avente per oggetto "Presentazione dei pareri regionali sui progetti di AC To Lyon e Cintura Nord di Torino".

L'obiettivo dell'istruttoria è stato quello di definire la compatibilità dell'opera ricercando la soluzione meno impattante; qualora dovessero emergere dei miglioramenti apprezzabili questi verranno considerati ed accolti.

In particolare nel deliberato circa la possibile presenza di amianto si richiede di predisporre adeguate misure di gestione nel caso di rinvenimento dello stesso. Si prescrivono inoltre attività di monitoraggio ambientale che dovranno prevedere tre fasi distinte: una misura dello stato ante operam, il controllo in corso d'opera e la valutazione post operam delle previsioni di impatto, della corretta realizzazione delle mitigazioni e compensazioni, misurandone l'efficacia. Analogamente a quanto già fatto per la realizzazione di altre grandi infrastrutture i progetti di monitoraggio ambientale dovranno essere concordati nel dettaglio con i Settori regionali competenti per materia e con ARPA Piemonte (punto 1).

Con riferimento all'impatto con le risorse idriche, dovranno essere previste modalità di collettamento delle acque intercettate, qualora durante l'esecuzione degli scavi si riscontrino venute d'acqua con portate significative, al fine di renderle eventualmente disponibili. In presenza di flussi idrici di qualità potenzialmente conforme o ragionevolmente riconducibile agli standard qualitativi delle risorse destinate al consumo umano (D.lgs.31/2001 e s.m.i.), le opere di collettamento dovranno essere progettate ed eseguite tenendo in considerazione la salvaguardia qualitativa delle risorse (utilizzo di collettori atossici) (punti 2-3).

Infine è stato richiesto di predisporre un affinamento della cantierizzazione che tenga conto del principio della minima occupazione di suolo e del riuso massimo di aree già urbanizzate, oltre alla conservazione della vitalità economica delle aziende agricole conduttrici dei terreni, in ragione della loro fondamentale azione di costruzione e mantenimento del paesaggio; la realizzazione e l'adeguamento di tutte le infrastrutture viarie di servizio dei cantieri dovranno essere previste in tempo utile prima dell'apertura dei cantieri e dei campi base onde evitare appesantimento degli impatti a carico delle popolazioni locali.

Si richiede di approfondire, ai fini della compatibilità ambientale, il progetto preliminare con adeguamenti per le successive fasi progettuali, adottando tutte le misure necessarie al fine di consentire non solo un appropriato recupero ambientale dei siti interessati al termine dei lavori ma anche e soprattutto l'esecuzione in corso d'opera degli interventi di mitigazione e recupero ambientali, prevedendo che tali opere siano modulate in funzione delle percezioni visuali dei siti dai punti di vista di maggiore frequenza e visibilità (punto 4).

Sono stati richiesti inoltre approfondimenti relativi alle indagini geologiche, geognostiche ed idrogeologiche: è previsto l'avanzamento con preventivi sondaggi per gli scavi in galleria per prevenire eventuali interferenze con aree a rischio (presenza di materiali pericolosi) ed intervenire tempestivamente con le misure di sicurezza previste per tutelare la salute dei lavoratori.

Sono state richieste verifiche e studi inerenti eventuali danni ai fabbricati relativamente all'impatto acustico; in particolare si richiede ove siano presenti ricettori sensibili di

svolgere, come da D.M. 29.11.2000 del Ministero dell'Ambiente, un apposito studio descrittivo dell'ambiente, dell'individuazione delle vie di propagazione del rumore, delle misure del livello massimo di rumore esterno, dell'individuazione attraverso modelli matematici di dettaglio dei piani di intervento, di contenimento e di abbattimento del rumore realizzati da soggetti specializzati dotati di qualificazione OS34 (sistemi antirumore per infrastrutture di mobilità) nell'ambito della certificazione ISO 9001, e redatti da tecnici professionisti riconosciuti ai sensi dell'art. 2 della Legge 447/1995.

Sotto la voce Monitoraggi la DGR ha richiesto una serie di indagini ante operam, durante i lavori e post operam, e garanzie della correttezza delle procedure di sicurezza per l'ambiente e la salute pubblica nelle operazioni. Verranno attivati un Osservatorio Ambientale ed uno Permanente per la gestione di tutte le criticità ed imprevisti che dovessero evidenziarsi nei corsi dei lavori, in cui si prevede la presenza dei competenti settori Regionali, Provinciali, l'ARPA, e di tecnici individuati dal sistema degli enti locali. Inoltre sono previste dal Progetto Regionale di Prevenzione per le Grandi Opere Pubbliche, di cui la Direzione Sanità Pubblica è promotrice, verifiche e controlli finalizzati a garantire la sicurezza e la salute dei lavoratori impegnati nei cantieri e diffondere la cultura della sicurezza del lavoro.

Con riferimento alle possibili implicazioni sul tessuto sociale legate alla necessità di ospitare maestranze per la realizzazione dell'opera, le esperienze sopra citate hanno dimostrato che, grazie alla disponibilità degli Enti Locali, la gestione dei campi base non ha presentato particolari difficoltà (punti 5+13).

E' stato richiesto di predisporre un affinamento della cantierizzazione che tenga conto del principio della minima occupazione di suolo e del riutilizzo massimo di aree già urbanizzate oltre alla conservazione della vitalità economica delle aziende agricole conduttrici dei terreni in ragione della loro fondamentale azione di costruzione e mantenimento del paesaggio (punti 15-16).

E' stata richiesta la soppressione della interconnessione di Caprie, che ha forte impatto territoriale ed è particolarmente contestata dagli EE.LL. In alternativa si ritiene trasportisticamente opportuna la realizzazione di due interconnessioni (Bruzolo e C.so Marche). Inoltre non pare conveniente condividere la linea Storica anche con l'Autostrada Ferroviaria e tutti i treni merci con origine Torino per la Francia. Si evidenzia la possibilità che, a seguito di questa soppressione, RFI possa esaminare la soluzione di rettificare i tracciati in galleria naturale, semplificando il tracciato (punti 17-18).

Per quanto riguarda i vincoli ambientali, archeologici e territoriali si rileva che lungo il tracciato sussistono numerosi vincoli idrogeologici e paesistico – ambientali. Numerose sono anche le aree protette e i siti di importanza comunitaria interessati dal tracciato presentato e dalle opere connesse alla sua realizzazione.

Per la localizzazione delle aree di cantiere previste in zone di pregio paesaggistico e interferenti con aree sottoposte a vincolo, gli interventi dovranno essere progettati adottando tutte le misure necessarie al fine di consentire, non solo un appropriato recupero ambientale dei siti interessati al termine dei lavori, ma anche e soprattutto l'esecuzione in corso d'opera degli interventi di mitigazione e recupero ambientali. Si richiede di prevedere che tali opere siano modulate in funzione delle percezioni visuali dei siti dai punti di vista di maggiore frequenza e visibilità, adottando in fase di realizzazione modalità esecutive tali da favorire una rapida schermatura dei siti interessati (punto 19).

Per quanto riguarda gli aspetti non strettamente connessi al progetto ma riguardanti questioni di carattere generale, ad esempio politiche dei trasporti, sviluppo della mobilità

ferroviaria e contenimento di quella su strada, secondo tunnel autostradale del Frejus, ricadute socio-economiche sui territori interessati dalle opere, si ribadisce che si è previsto in ambito di D.G.R., al di là delle strette competenze di legge, di promuovere d'intesa con la Provincia di Torino, atti di programmazione negoziata (protocolli d'intesa, accordi di programma) finalizzati a concordare con il sistema degli Enti Locali, gli interventi territoriali utili e necessari a tal fine.