



CITTA' DI TORINO
Divisione Ambiente, Verde e Protezione Civile
Area Ambiente

Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali

Oggetto: fase di specificazione dei contenuti della VIA, ai sensi dell'art. 21 del D.lgs 152/2006 e s.m.i. e dell'art. 14, comma 3 della Legge 241/1990 s.m.i., relativa alla Linea 2 della Metropolitana di Torino e opere connesse.

Verbale della seduta telematica dell'Organo tecnico comunale del 06/07/2020

Sintesi dei pareri pervenuti e acquisizione contributi

La riunione ha inizio alle ore 09.30 risultano presenti:

Organo Tecnico Comunale	
<i>Area Ambiente</i> <i>Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali</i> <i>(coordinamento e segreteria dell'OTC)</i>	Claudio Beltramino Enrico Gallo Emanuela Sposato Andrea Filipello Nicola Maiorano
<i>Area Ambiente</i>	Aldo Blandino
<i>Area Verde</i>	Matteo Castiglioni
<i>Area Mobilità</i>	Elena Giuseppina Bosio
<i>Area Urbanistica</i>	Emanuela Canevaro

Proponenti	
<i>Città di Torino</i> <i>Divisione Infrastrutture e Mobilità</i>	Amerigo Strozzi

Altri soggetti competenti in materia ambientale	
<i>Regione Piemonte ASL Città di Torino</i>	Valeria Stefanini

Enrico Gallo apre la seduta dell'Organo Tecnico Comunale che ha lo scopo di illustrare i pareri pervenuti, di acquisire i contributi e le osservazioni da parte dei componenti dell'OTC. Per favorire l'analisi dei temi trattati si ricondurranno i diversi pareri alle matrici ambientali delle linee guida ISPRA sugli studi di impatto. Alla seduta è stata invitata l'ASL Città di Torino.

Andrea Filipello elenca i contributi pervenuti da parte dei soggetti competenti in materia ambientale e passa in rassegna, con l'ausilio di una check-list, le differenti indicazioni pervenute per la stesura dello studio di impatto ambientale o le prescrizioni progettuali acquisite. Evidenzia che quasi tutte le matrici individuate dalle linee guida ISPRA per le valutazioni di impatto ambientale sono state trattate; alcune in maniera molto approfondita con pareri provenienti da enti differenti, come ad esempio per le tematiche geologiche idrogeologiche e paesaggistiche, mentre altre sono state sviluppate in maniera meno approfondita, o perché non sono prevedibili impatti significativi, o perché non è ancora stato acquisito il contributo da parte del soggetto competente per quella particolare matrice ambientale.





CITTA' DI TORINO
Divisione Ambiente, Verde e Protezione Civile
Area Ambiente

Passa quindi in rassegna le differenti indicazioni e prescrizioni pervenute.

Comunica che i pareri hanno assorbito gran parte delle proposte formulate dall'Ufficio a seguito dell'istruttoria interna. Al termine dell'esame dei pareri pervenuti illustra il contributo dell'Ufficio Bonifiche.

Evidenzia infine alcune tematiche, emerse durante le precedenti riunioni o incontri, di approfondimenti per la stesura dello studio di impatto ambientale:

- in linea generale ripropone l'indicazione di elaborare lo Studio di Impatto Ambientale tenendo conto delle linee guida e norme tecniche nazionali individuate nel documento approvato dal Consiglio SNPA nella riunione ordinaria del 09.07.2019;
- per quanto riguarda gli approfondimenti in materia di utilizzo ai fini geotermici delle opere strutturali, oltre agli approfondimenti di tipo idrogeologico dettagliati nei pareri pervenuti (in particolare da parte della Regione e della Città Metropolitana), prevedere prove termiche per la caratterizzazione dei materiali attraversati e prove TRT (thermal response test), propedeutiche all'allestimento del modello di simulazione numerica. Inoltre si richiede l'acquisizione dei dati sulle sonde a circuito aperto e chiuso esistenti per valutare le interazioni dell'opera sull'efficienza degli impianti esistenti;
- per quanto riguarda la matrice Agenti Fisici prevedere un approfondimento sulla possibile concentrazione di radon definendo le azioni di monitoraggio e individuando le strategie progettuali che saranno adottate per limitarne la concentrazione negli ambienti confinati.

Aldo Blandino riassume il contributo inviato dal suo ufficio tramite mail e sottolinea che la tematica dell'approvvigionamento energetico non risulta molto approfondita, ma è un tema importante in questo momento.

Amerigo Strozzi da lettura del contributo del Servizio Mobilità della Città, così formulato:

“la collocazione e il dimensionamento delle aree di cantiere dovranno tener conto del contesto viabile, cercando, per quanto possibile, di non interferire in maniera eccessiva le direttrici di viabilità principale e i percorsi del TPL. Le aree di cantiere logistico dovranno essere collocate, ove possibile, in zone che non siano limitrofi a centri/poli d'interesse, cercando di limitare l'impatto degli stessi sulle residenze.

La progettazione delle cantierizzazioni dovrà essere estesa preventivamente alle risoluzioni delle interferenze con i sottoservizi, che spesso hanno un impatto elevato sugli ambiti urbani, prima dell'avvio concreto della realizzazione dell'opera principale.

I transiti dei mezzi per lo smaltimento del materiale di scavo dovranno avvenire in orari e su assi viabili che non creino impatti negativi sul traffico, evitando, quando possibile, gli orari di punta della viabilità; sarebbe auspicabile che venisse approfondita anche la possibilità di trasportare le terre da scavo via ferrovia, eventualmente creando un centro di raccolta in prossimità degli scali ferroviari esistenti più periferici.

La progettazione dovrà sviluppare in dettaglio i nodi d'interscambio per il trasporto pubblico di adduzione extraurbano e urbano, valutando le componenti necessarie affinché la linea di metro non crei impatti





CITTA' DI TORINO
Divisione Ambiente, Verde e Protezione Civile
Area Ambiente

negativi sulla viabilità e la sosta al contorno delle fermate previste, in particolare in prossimità dei poli di attrazione quali poli universitari e centri d'interesse.

L'analisi progettuale dovrà essere estesa ai percorsi pedonali e ciclabili preferenziali di avvicinamento alle stazioni. Dovranno essere previsti parcheggi per biciclette protetti sia al contorno delle stazioni sia nei locali delle fermate, in particolare modo dove le fermate della metro sono in corrispondenza delle stazioni ferroviarie, dove deve essere agevolata l'intermodalità fra il trasporto su ferro e tutte le forme di mobilità sostenibile.

Particolare attenzione nella progettazione definitiva dell'opera dovrà essere rivolta all'inserimento nel contesto ambientale, in modo che le fermate costituiscano un volano per la riqualificazione urbana e/o per l'individuazione di nuovi spazi pubblici di relazione.

Dovranno essere previsti adeguati sistemi di controllo per il contingentamento degli accessi alle fermate della metropolitana, funzionali alla gestione delle emergenze di vario genere che possano coinvolgere la mobilità cittadina (sanitarie, per eventi eccezionali, climatiche, ecc.)”

Elena Bosio evidenzia la rilevanza di alcuni elementi proposti nella nota del Servizio in merito agli impatti delle fasi di cantiere.

Enrico Gallo ricorda che uno degli elementi importanti per lo sviluppo dello Studio di Impatto Ambientale è la coerenza con il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana e il coordinamento tra indicatori e sistemi di monitoraggio. Chiede quindi se ci sia un set di indicatori o attività extra da indicare, in modo che il PdM (Piano di Monitoraggio) sia il più possibile coerente sia con le serie storiche già raccolte, sia con quanto è previsto dall'implementazione del Piano della Mobilità Sostenibile. Nell'ottica di realizzare un portale di comunicazione sarebbe importante una condivisione dei flussi dati per il popolamento di banche dati utilizzabili e la successiva analisi, ad esempio, di serie storiche e trend.

Elena Bosio comunica che per quanto riguarda gli indicatori, proprio in questi giorni è stato definito con la Città Metropolitana e la Regione Piemonte un set di indicatori da valutare per il PUMS. Con il comitato Tecnico Scientifico è stato definito un set ampio di indicatori che tiene conto anche delle indicazioni del Ministero.

Matteo Castiglioni condivide le osservazioni della Sovrintendenza per quanto riguarda l'impatto derivante dalle stazioni e dalle opere correlate, quali pozzi, vani scala, di areazione. In alcuni punti (C.so Galileo Ferraris, C.so Re Umberto e via Nizza) le stazioni si posizionano sull'impronta di alberate storiche con individui secolari: questo è problematico, poiché non sembra attuabile il reimpianto. Ci sarà pertanto sia un abbattimento di esemplari arborei, sia un'impossibilità alla loro ricollocazione. Uno scenario di particolare impatto è quello di via Bologna, ove si prevede l'abbattimento dell'intero filare. Per il documento ambientale dovrà essere predisposto un esame non solo dell'impronta dell'opera in quanto tale, ma anche degli impatti indiretti per le opere connesse, come lo spostamento dei sottoservizi che in base all'esperienza su situazioni analoghe hanno sovente un elevato impatto sulle alberate. Evidenzia che alcuni esemplari abbattuti o interferiti dall'opera non sono stati conteggiati nel documento presentato.





CITTA' DI TORINO
Divisione Ambiente, Verde e Protezione Civile
Area Ambiente

Ricorda che un altro tema è quello legato alla presenza di opere e manufatti direttamente su superfici a verde pubblico, come quello di Piazza d'Armi in cui la stazione va ad occupare una parte del parco, in questi casi si dovrà capire se sia possibile apportare delle migliorie al progetto, con soluzioni alternative o mitigazioni,. Conclude condividendo l'impostazione del collega Blandino, con la richiesta di compensazioni Smart Tree CO₂ per i grandi cantieri. Comunica che le considerazioni saranno indicate puntualmente in un parere che sarà trasmesso formalmente

Valeria Stefanini ricorda che la Circoscrizione 6 è risultata una delle più fragili a livello socio-economico, secondo lo studio longitudinale torinese, durato 5 anni, uno dei più importanti studi sulla popolazione a livello europeo. Tutta la zona di via Bologna è quindi fragile, questo sarà richiamato come punto rilevante per l'impatto sulla salute.

Enrico Gallo ritorna sul tema delle compensazioni richiedendo ai partecipanti se, aldilà dell'applicazione del protocollo Smart Tree, abbiano proposte sulle indicazioni da dare per gestire ed attuare le compensazioni, in modo che non siano trattate come voci del quadro economico, ma piuttosto sia previsto un percorso progettuale per le piantumazioni in aree idonee.

Matteo Castiglioni ricorda che allo stato attuale è essenziale che siano messe somme a disposizione nel quadro economico. La compensazione solitamente si attua con nuovi esemplari arborei, facendo una richiesta in anticipazione della messa a dimora di esemplari, nelle aree limitrofe o comunque valutate con i colleghi delle alberate. Una stima economica è presente nel quadro economico, ma non sono indicate le aree di atterraggio. A livello di progettazione del verde manca lo sviluppo delle sistemazioni superficiali, che dovrà essere approfondito nel progetto definitivo e contestualizzato nello SIA. In Piazza Santa Rita sono state indicate le sistemazioni superficiali, ma per il resto del progetto sembra trattarsi sempre di compensazione extra progetto, quindi da compensare a parte.

Enrico Gallo condivide le osservazioni precisando che nel progetto definitivo sia opportuno individuare le "aree di atterraggio" delle compensazioni con un percorso partecipato anche con le Circoscrizioni, in modo che tali ipotesi siano esaminate nel quadro della valutazione complessiva.

Matteo Castiglioni precisa l'importanza di definire il reale impatto che tenga conto anche delle cantierizzazioni che per esperienza potrebbero modificare di molto gli esemplari da piantumare: il numero di esemplari preventivato potrebbe addirittura raddoppiare per le interferenze con le aree di cantiere.

Andrea Filipello ricorda che la realizzazione dell'opera avverrà per lotti funzionali e chiede all'Organo Tecnico di valutare se le relative compensazioni dovranno essere previste nell'ambito territoriale afferente alla singola tratta, individuando un intorno significativo, oppure se sarà possibile prevedere compensazioni e piantumazioni in altri ambiti.

Matteo Castiglioni ricorda che si predilige per le compensazioni la messa a dimora degli esemplari in un intorno dell'intervento. Ovviamente in assenza di spazi per reinserire gli esemplari abbattuti si dovranno analizzare caso per caso le possibili alternative, individuando dove si possa compensare. Richiama nuovamente l'attenzione su Via Bologna dove l'eliminazione di un'intera alberata potrebbe creare un impatto importante, difficilmente mitigabile e sostenibile nei confronti della popolazione.





CITTA' DI TORINO
Divisione Ambiente, Verde e Protezione Civile
Area Ambiente

Valeria Stefanini viste le difficoltà e reperire aree libere per le piantumazioni propone, ad esempio, la messa a dimora di esemplari nelle scuole.

Matteo Castiglioni rammenta che la cresciuta sensibilità nei confronti dei cambiamenti climatici e del contrasto alle isole di calore dovrebbe permettere di orientare le scelte sulla messa a dimora in luoghi dove c'è un'effettiva ed oggettiva esigenza.

Valeria Stefanini propone di sviluppare le successive analisi per zone o microzone, prevedendo allo stesso modo la comunicazione dei dati ambientali; occorre pertanto avviare quanto prima lo studio della strategia di comunicazione, tenendo conto dell'impatto sulla salute e coinvolgendo il più possibile la popolazione.

Aldo Blandino in merito alla comunicazione alla popolazione sottolinea l'importanza di un sito che permetta di analizzare anche le compensazioni. Questo deve essere realizzato con un approccio comunicativo efficace per rendere comprensibile l'informazione alla popolazione; suggerisce quale esempio con "cruscotti" interattivi come quelli utilizzati per visualizzare l'abbattimento di CO2 nel Patto dei Sindaci.

Emanuela Sposato ricorda che tematica della comunicazione ambientale è molto complessa. Evidenzia che il progetto porterà servizi e benefici che sarà importante comunicare in modo semplice, ad esempio con video esplicativi non tecnici. Allo stesso tempo propone di avviare incontri con le Circoscrizioni e le realtà associative del territorio, per affrontare anche le criticità in modo da costruire una rete di soggetti informati che possano comprendere gli impatti che ci saranno, minimizzando le future segnalazioni di disagio.

Valeria Stefanini comunica che tra le attività del gruppo regionale Ambiente e Salute (composto da diverse figure tecnico scientifiche) vi è stata la redazione di un testo relativo alla comunicazione del rischio, in cui sono raccolti diversi esempi concreti che potranno sicuramente essere presi a riferimento.

Gallo comunica le note dell'Area Ambiente e dell'Ufficio Bonifiche di cui si è data lettura saranno riportati nel contributo unitario dell'Area Ambiente/SATA e fa una sintesi dei contributi dell'organo tecnico comunale mettendo in evidenza alcuni aspetti generali:

- è necessario garantire il coordinamento tra l'esito della fase di specificazione di VIA e gli approfondimenti circa gli impatti ambientali, l'analisi delle alternative e i rapporti con la pianificazione che emergeranno nelle procedure di VAS della variante urbanistica associata all'opera stessa. Si sottolineano quali linee di approfondimento relativamente alle alternative progettuali: la localizzazione dei depositi e dei parcheggi di interscambio, i rapporti tra l'opera e l'andamento altimetrico della base dell'acquifero, le interferenze planimetriche superficiali con il verde e con i beni culturali. Gli approfondimenti che dovranno essere effettuati porteranno a formulare soluzioni alternative, per cui il progetto definitivo dovrà pertanto tenere in conto sia dei contributi sinora formulati, sia dell'esito degli approfondimenti che vi saranno nei prossimi mesi; incluse le eventuali ulteriori opere connesse (bretelle, collegamenti a parcheggi esistenti, varianti viabilistiche) che potranno risultare necessarie;
- il secondo tema rilevante riguarda il monitoraggio e la comunicazione al pubblico: occorrerà lavorare sul coordinamento tra strumenti ed iniziative per la messa a disposizione dei dati e per la definizione di strategie di comunicazione e coinvolgimento dei cittadini;





CITTA' DI TORINO
Divisione Ambiente, Verde e Protezione Civile
Area Ambiente

- l'ultimo aspetto riguarda le compensazioni, che dovranno essere attuate contestualmente alla realizzazione di ciascuno lotto funzionale, preferendo possibilmente, là dove possibile, anticipazioni nelle fasi di cantiere, in modo che ci sia un'evidenza immediata delle compensazioni.

Fa infine il punto sui pareri non ancora pervenuti:

l'Autorità di Bacino del Fiume Po, che, sentita, ha comunicato che il tema idraulico è stato trattato per competenza in questa fase progettuale e procedurale dalla nota di AIPO e dalla nota del Settore Difesa del Suolo regionale;

l'Ente Parco del Po per l'interferenza con la ZPS Meisino;

le ASL competenti territorialmente.

Valeria Stefanini comunica che ASL Città di Torino invierà il parere nei prossimi giorni. Precisa che ci sono stati contatti con le altre ASL coinvolte (TO3 e TO4), ma le stesse sono ancora molto impegnate con la coda dell'emergenza COVID. Sarà importante il coinvolgimento del Servizio Epidemiologia dell'ASLTO3, autore dello studio epidemiologico "Studio Longitudinale Torinese". Precisa che la rete di epidemiologia del Piemonte è costituita da quattro nodi e che l'ASL TO3 ha a Grugliasco il centro di epidemiologia che si è sempre occupato di tematiche sociali e ambientali, insieme anche ad ARPA Piemonte. Il contributo di ASL Città di Torino sarà quello di predisporre uno studio ex-ante e ex- post, in modo da analizzare la salute della popolazione prima e dopo l'opera.

Emanuela Canavaro riassume il parere della Direzione Urbanistica. Richiama i temi della mobilità, la necessità di considerare il PUMS, l'esigenza di dare attuazione a progetti che sia la Città di Torino che le Città limitrofe avevano preso in considerazione limitrofi all'area di intervento e la necessità di ragionare su compensazioni di tipo territoriale anche scala vasta. A tal fine nel parere è stato proposto un approfondimento sui tessuti a margine soprattutto tra Torino e San Mauro, richiamando il progetto di parco intercomunale, che potrebbe essere un'area su cui far atterrare compensazioni.

Richiama l'attenzione di ASL sulla tematica del deposito con manutenzione dei mezzi previsto in un'area attualmente destinata in quota parte a cimitero (Cimitero Parco). Ricorda che sarà necessario ragionare sulla diminuzione della fascia di rispetto cimiteriale: tale modifica non ha solo un risvolto urbanistico, ma anche sanitario in quanto l'ASL è titolata per legge a valutare le modifiche della fascia di rispetto e definire i vincoli di utilizzo delle aree.

Valeria Stefanini precisa che il Servizio di Igiene e Sanità Pubblica seguirà queste tematiche, anche se tale tema non sarà affrontato nel contributo per la fase di specificazione ma probabilmente con l'espressione di un successivo specifico parere.

Enrico Gallo evidenzia che tale parere potrebbe essere espresso nel quadro del procedimento di approvazione del progetto ai sensi del D.Lgs 50/16; sotto il profilo dei contributi per lo Studio di Impatto ambientale sono invece i temi sulla salute quelli su cui si stanno concentrando. Chiede pertanto di riassumere i termini temporali per la procedura ai sensi del D.lgs. 50/2016.

Amerigo Strozzi precisa che la CdS ai sensi del D.Lgs 50/16, si è tenuta il 5 maggio, i termini per far pervenire i contributi sono di 90 giorni, quindi il procedimento si concluderà nei primi giorni di agosto.





CITTA' DI TORINO
Divisione Ambiente, Verde e Protezione Civile
Area Ambiente

La seduta si chiude alle 11.15.

