

Prot. n. 45375/2020

Torino, 2 luglio 2020

Dott. Guglielmo FILIPPINI
Direttore del Dipartimento Ambiente
e Vigilanza Ambientale

Arch. Giuseppina Tallaro
Dipartimento Ambiente
e Vigilanza Ambientale
Unità Speciale Valutazioni Ambientali
Nucleo VAS e VIA

OGGETTO: Linea 2 della Metropolitana di Torino. Fase di specificazione dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale e contestuale Valutazione di Incidenza. Proponente: Città di Torino. Comuni interessati: Beinasco, Orbassano, Rivalta, San Mauro Torinese, Torino. Parere della Direzione Sistemi Naturali.

In risposta alla nota prot. 33092/TA0-04 del 13 maggio 2020, si esprimono, per quanto di competenza - tralasciando quindi gli impatti dovuti a rumore e vibrazioni, gestione terre e rocce da scavo e sulla componente atmosfera - le seguenti osservazioni in merito ai contenuti dello Studio di Impatto Ambientale:

la linea 2 in progetto avrà uno sviluppo di circa 28 km di lunghezza dal settore nord-est a quello sud-ovest della Città di Torino; la finalità dell'intervento è connettere i centri abitati localizzati nella zona a nord di Torino con i nodi di interscambio Rebaudengo e Porta Nuova (centro città) e proseguire verso il Politecnico, lo Stadio Olimpico, servendo zone densamente abitate, fino all'area a sud ovest del capoluogo (Beinasco, Orbassano, Rivalta). Oltre alla metropolitana e alle 32 stazioni, saranno realizzati anche 2 depositi (uno presso il cimitero sud ed uno a Pescarito) e 3 parcheggi di interscambio (uno a San Mauro – Pescarito, uno presso la stazione Anselmetti nella zona di Mirafiori ed uno ad Orbassano in corrispondenza del centro ricerche Fiat). Ulteriori opere sono pozzi di ventilazione e manufatti tecnici. Il progetto è stato suddiviso in 3 tratte:

- la tratta centrale interamente compresa nel territorio del comune di Torino di lunghezza di circa 16 km con 23 stazioni;
- la tratta nord che si conclude a Pescarito e serve il comune di San Mauro Torinese e la zona nord dell'area metropolitana, di lunghezza di circa 6,5 km con 4 stazioni;
- la tratta sud che si estende fino a Orbassano passando per i comuni di Orbassano e Rivalta, di lunghezza di 5,7 km con 5 stazioni, tra cui quella del centro ricerche con il parcheggio di interscambio.

Osservazioni di tipo generale

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica sottoposto a fase di specificazione è sviluppato in modo esaustivo sia dal punto di vista architettonico che ingegneristico e tecnico, a livello di progetto preliminare. Sotto il profilo ambientale invece le analisi e gli studi che sono stati condotti, pur dettagliati, dovranno essere approfonditi. Dovranno essere redatti: la Sintesi non tecnica ed il SIA (Studio di Impatto Ambientale), contenente almeno le seguenti informazioni:

- una descrizione dei probabili effetti significativi del progetto sull'ambiente, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio e di eventuale dismissione; la descrizione è già presente negli studi di prefattibilità ambientale, ma va approfondita e "messa a sistema";
- una descrizione delle misure previste per evitare, prevenire o ridurre e, possibilmente, compensare i probabili impatti ambientali significativi e negativi; le mitigazioni degli impatti ambientali e paesaggistici vanno dettagliate e meglio descritte per ogni componente interferita, mentre mancano del tutto le compensazioni, che sono dovute anche nel caso di un'opera pubblica o di interesse pubblico; in questo caso vanno concordate con i Comuni interessati e con l'Ente gestore delle Aree Protette e del Sito Natura 2000 interferiti (Parco Po Torinese), oltre che con ARPA ed i soggetti competenti in materia ambientale. Per quanto riguarda gli impatti sui beni paesaggistici, architettonici ed archeologici i referenti sono la Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio (SABAP) per la CMTo ed i competenti settori della Regione Piemonte e del Comune di Torino;
- una descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali; le alternative, che sono già illustrate, devono essere giustificate sotto il profilo ambientale e devono essere comparati gli impatti conseguenti alle diverse scelte.

Dovrà essere prodotta la Verifica o Screening di Incidenza sul Sito Natura 2000 interferito dal progetto (ZPS Meisino a nord) sia in fase di cantiere che di esercizio e dovrà essere meglio descritta la fase di cantierizzazione e la suddivisione in lotti funzionali dell'opera.

Compatibilità con gli strumenti di pianificazione.

Nel quadro programmatico degli studi di prefattibilità ambientale manca la verifica di compatibilità col PGRA (Piano Gestione Rischio Alluvioni).

La verifica di conformità col PTC2 è stata svolta soltanto rispetto al quadro infrastrutturale e non rispetto alle componenti della Rete ecologica provinciale individuata all'art. 35 e nella tav. 3.1 *Sistema del verde e delle aree libere*, di seguito riportata.

1. Nodi/Core Areas	Aree protette (nazionali, regionali, provinciali) Siti Rete Natura 2000 (Sic, Zps, Sir, Sip)
2. Corridors	Fasce perifluviali (fasce A e B del PAI e aree individuate con studi provinciali) Corridoi di connessione ecologica (fasce C del PAI e zone da studi provinciali)
3. Buffer zones	Aree di particolare pregio ambientale e paesaggistico (aree a vincolo ambientale ex dlgs 42/04 – altre aree di gran pregio ambientale e paesistico)
4.	Zone umide di importanza locale – da BD regionale
5.	Aree boscate (da dati IPLA – Piani Forestali Territoriali)

Da quanto sopra, andranno approfonditi e descritti in dettaglio gli impatti sulle Aree Protette (Riserva Naturale del Meisino, Riserva Naturale Arrivore e Colletta) e sulla ZPS sopra citata, sulle Aree Contigue della Fascia del Po torinese a sud sul torrente Sangone, sulle fasce perifluviali della Dora Riparia e della Stura di Lanzo a nord e del torrente Sangone a sud.

Criticità ambientali delle singole tratte.

- La tratta centrale è a sua volta suddivisa in 4 tratte: da nord a sud
 - a) Rebaudengo - Verona
 - b) Verona - Porta Nuova, in cui sono comprese le stazioni Carlo Alberto e Giardini Reali-Mole (lungo corso San Maurizio) fra le più impattanti sotto il profilo paesaggistico
 - c) Porta Nuova - Santa Rita
 - d) Santa Rita - Anselmetti (corso Orbassano - via Anselmetti dove termina il progetto del nuovo corso Marche e ove è previsto il parcheggio di interscambio)

Le criticità ambientali principali della tratta, da approfondire sotto il profilo degli impatti e delle mitigazioni in fase di cantiere, sono riassumibili in:

- impatti sui beni architettonici, paesistici e culturali (vincolati e non) e archeologici di competenza della SABAP e della Regione; per quanto riguarda l'impatto sul verde pubblico si veda il Regolamento del Verde della Città di Torino;
- impatti dovuti al sottopassaggio della Dora Riparia nei pressi del Campus Einaudi e alla realizzazione di due stazioni (Verona e Novara) ricadenti in fasce PAI della Dora Riparia;
- interferenze con la falda acquifera superficiale.

- La tratta nord va dalla stazione Rebaudengo a San Mauro - Pescarito, sottopassa il torrente Stura di Lanzo e comprende il parcheggio di interscambio ed il deposito a Pescarito.

Principali criticità ambientali da analizzare nel SIA:

- sottopassaggio del torrente Stura di Lanzo e interferenza con RN del Meisino e ZPS omonima e con la RN Arrivore e Colletta;
- attraversamento del rio Gorei nel tratto compreso tra Stura e San Mauro;
- interferenza con fasce PAI e PGRA della Stura e del Po
- interferenza con la falda acquifera (la tratta si sviluppa quasi del tutto in falda)

- La tratta sud va dalla stazione Anselmetti fino ad Orbassano, passando per Beinasco e Rivalta, e comprende anche un parcheggio di interscambio ed un deposito.

Principali criticità ambientali da analizzare nel SIA:

- consumo di suolo: il parcheggio di interscambio (Orbassano, centro ricerche FIAT) interessa un'area libera a destinazione agricola (54.000 mq); anche il deposito (142.500 mq) previsto a Torino nella zona tra il deposito GTT esistente ed il cimitero parco sud sorgerà su un'area ora libera, seppur già destinata a servizi ed impianti da PRGC; occorre illustrare e dimostrare la mancanza di alternative percorribili a tali soluzioni; nel caso non esistano dovranno essere previste adeguate compensazioni e, per quanto riguarda il parcheggio di interscambio, mitigazioni quali: pavimentazioni non impermeabili, piantumazioni di essenze arboree autoctone (non la robinia pseudoacacia proposta in quanto alloctona - v. Black List regionale)
- sottopassaggio del torrente Sangone e interferenza con le fasce fluviali PAI e PGRA;

- interferenza con le Aree contigue della Fascia Fluviale del Po tratto torinese (Sangone)
- interferenza con la falda acquifera superficiale soprattutto nei comuni di Beinasco, Rivalta ed Orbassano.

Distinti saluti.

Dr. Gabriele Bovo

Direttore della Direzione Sistemi Naturali
firmato digitalmente ai sensi del Dlgs 82/2005

Arch. Paola Vayr

