

N. Prot. \*/2020

(\*allegato alla posta elettronica certificata, con piattaforma DoQui)

Cod. class. 6.10.20

**Fasc. 444/2020A\*\***

(\*\*da citare sempre nelle comunicazioni)

Spett.<sup>le</sup> **Città di Torino**

Divisione Ambiente, Verde e Protezione Civile  
*Area Ambiente*  
ambiente@cert.comune.torino.it

Divisione Infrastrutture e Mobilità  
*Servizio Ponti, Vie d'Acqua e Infrastrutture*  
infrastrutture.mobilita@cert.comune.torino.it

OGGETTO: Linea 2 della Metropolitana di Torino

- *Approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della Linea 2 di Metropolitana, ai sensi dell'art. 14 e seguenti della L. 241/1990.*
- *Procedura di VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE - domanda di avvio della FASE DI SPECIFICAZIONE dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientali" e dell'art. 11 della Legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione", integrata con la procedura di VALUTAZIONE D'INCIDENZA di cui all'articolo 5 del D.P.R. n. 357/1997 e dell'art 43 della Legge regionale 29 giugno 2009, n. 19.*

Richiedente: Comune di Torino

Osservazioni e prescrizioni preliminari

VISTI la nota n. 6147 del 01.04.2020 (in atti AIPO n. 8358 in pari data) con la quale veniva convocata la prima seduta della Conferenza dei Servizi "...per l'approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica della linea 2 di metropolitana..." e i contenuti del relativo Verbale;

VISTA la nota n. 3595 del 12.05.2020 (in atti AIPO n. 11395 in pari data) con la quale Codesta Area convoca la prima seduta della Conferenza dei Servizi "...per acquisire un parere sulla portata e sul livello di dettaglio delle informazioni da includere nello studio di impatto ambientale ai sensi del comma 3 dell'art. 21 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. e dell'art. 11 della Legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40..."

ESAMINATI gli elaborati della Fase progettuale in oggetto disponibili all'indirizzo web <http://www.comune.torino.it/trasporti/archivio-news/progettazione-della-nuova-linea-della-metropolitan.shtml> come già indicato nella nota n. 6147/2020 del Servizio Ponti e Vie d'Acqua;

PRESO ATTO che il tracciato previsto interessa i corsi d'acqua T. Sangone, F. Dora Riparia e T. Stura di Lanzo;

TENUTO CONTO che per il T. Sangone il tratto di competenza AIPO ha inizio in corrispondenza

dell'attraversamento autostradale della A55 Torino-Pinerolo in comune di Beinasco e che, pertanto, il relativo attraversamento in progetto previsto nella "Tratta Sud" ricade nell'ambito di competenza del Settore Tecnico Regionale - Area Metropolitana di Torino;

CONSIDERATO che ai sensi dell'art. 31 delle N.d.A. del PAI "*Compete agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, regolamentare le attività consentite, i limiti e i divieti per i territori ricadenti in fascia C*";

EVIDENZIATO che, ai sensi dell'art. 38 delle N.d.A. del PAI, rientrano nelle competenze della scrivente Agenzia solo gli attraversamenti relativi al Fiume Dora Riparia (tratta Centrale) e al Torrente Stura di Lanzo (tratta Nord) e le strutture/infrastrutture (anche provvisorie) previste all'interno delle rispettive Fasce A e B del PAI (così come integrate dal PGRA ai sensi dell'art. 57 delle N.d.A. del P.A.I.);

ACCERTATO che gli attraversamenti dei due corsi d'acqua sopra menzionati sono previsti tutti in subalveo;

PRECISATO che la scrivente Agenzia esprime il proprio parere sulla base degli elaborati costituenti il Progetto Definitivo;

per quanto di competenza della scrivente Autorità Idraulica, si osserva quanto segue:

- 1) nella tratta Centrale il tracciato proposto interferisce con i principali corpi idrici superficiali solo in corrispondenza del Fiume Dora Riparia che viene attraversata in sub alveo tra le progressive 8+600 ed 8+700 circa, nel tratto compreso tra le previste stazioni "Mole - Giardini Reali" e "Verona"; in tale tratto, pertanto, le opere superficiali potrebbero subire gli effetti legati alle esondazioni della Dora Riparia che interesserebbero, nello specifico, le Stazioni "Verona" e "Novara" (per eventi caratterizzati da TR500), oltre che i pozzi "PVR" e "PMO" (i quali si collocano all'esterno della fascia B del PAI ma all'interno dell'area definita a rischio "medio" dal PGRA).
- 2) nella tratta Nord il tracciato proposto interferisce con i principali corpi idrici superficiali solo in corrispondenza del Torrente Stura di Lanzo, che viene attraversato in sub-alveo tra le progressive 0+400 e 0+600 circa, nel tratto compreso tra la prevista stazione "Sofia" e il pozzo denominato "PSF"; in tale tratto, pertanto, le opere superficiali potrebbero subire gli effetti legati alle potenziali esondazioni in sponda sinistra da parte del T.Stura di Lanzo e del Fiume Po, che interesserebbero in particolare le stazioni di "Barca-Bertolla", oltre che i pozzi denominati "PSF" e "PBB" (anche qui per eventi caratterizzati da TR500).

Posto che in questa fase progettuale le quote altimetriche dei battenti idrici che si instaurerebbero in occasione degli eventi di piena sono state stimate a partire dai dati attualmente disponibili e in assenza di specifica modellazione idraulica, nella fase di Progettazione Definitiva, al fine di definire correttamente il potenziale rischio idraulico al quale, in occasione di possibili eventi di piena, risultano esposte le infrastrutture di cui trattasi, sarà necessario predisporre una idonea modellazione "2D" su un significativo tratto dei corsi d'acqua interessati (da condursi su base DTM aggiornata) utilizzando, quali portate al colmo dell'idrogramma di piena ( $Q_{TR200}$ ), sia il valore desunto dal PGRA sia il più recente valore stimato dal Centro Funzionale di ARPA-Piemonte. Relativamente alla "Tratta Centrale", caratterizzata dalla presenza del Fiume Dora Riparia, tenuto conto che è in fase di progettazione Preliminare una Cassa di Laminazione a monte della Città di Torino (già prevista dalla Pianificazione di Bacino), si reputa utile e necessario estendere le suddette analisi idrauliche al fine di tener conto degli effetti della suddetta area di laminazione, valutando sia lo stato attuale (senza Cassa) sia quello di progetto, al fine di un confronto dei risultati ottenuti.

L'estensione delle aree di esondazione potrebbe certamente essere mitigata con la realizzazione della Cassa di espansione; in assenza della quale tali aree sarebbero soggette a rilevanti fenomeni di esondazione. Si auspica, pertanto, di poter realizzare la cassa di laminazione della Dora Riparia

contestualmente e in maniera coordinata alle opere in oggetto, al fine di minimizzare gli effetti idraulici sul dimensionamento dei manufatti di protezione degli imbocchi e/o degli accessi alle opere in sotterraneo. La stipula di un Accordo di Programma in tal senso agevolerebbe sicuramente tale operazione.

Sulla base dei risultati ottenuti il Proponente avrà cura di progettare gli accessi alle stazioni e gli imbocchi dei pozzi a quote superiori ai tiranti idrici raggiunti al verificarsi della piena di riferimento dei corsi d'acqua nell'ambito dei quali essi ricadono e aumentati di un adeguato franco idraulico; quote che potranno essere materializzate sia con rampe/gradini/soglie per quanto riguarda i varchi di ingresso alle stazioni, sia tramite la sopraelevazione delle strutture relative ai pozzi.

Parimenti, il progetto di cantierizzazione dovrà tener conto delle suddette aree allagabili, prevedendo apprestamenti tali da consentire, al verificarsi di un evento di piena, la messa in sicurezza delle aree di cantiere posto che, in caso di allerta meteo, dovrà provvedersi al tempestivo allontanamento di mezzi e uomini dalle aree soggette al rischio idraulico.

Con riferimento alle due differenti fasi procedurali in oggetto, la presente viene inviata sia all'*Area Ambiente* sia al *Servizio Ponte e Vie d'Acqua* per quanto di rispettiva competenza.

Distinti Saluti

Il Dirigente  
ing. Gianluca ZANICHELLI  
(Firmato digitalmente ai sensi dell'art.21 del D.lgs. 82/2005)

Visto: la P.O. Tecnica ing. Chiara Muzzolon

*Referente: Carmelo Papa*