

ORGANO TECNICO COMUNALE - VERBALE DELLA SEDUTA DEL 05/09/2024

Progetto Tranvia Linea 4

Modifica del capolinea Falchera con realizzazione di un anello di ritorno

Convocazione Organo Tecnico Comunale per la Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. n. 152/2006

O.T.C. convocato, con nota prot. n. 8277 del 20/08/2024, in data 5 settembre 2024 alle ore 14.30, in via telematica mediante l'applicativo Google MEET, con ordine del giorno la valutazione preliminare, ai sensi dell'art.6, comma 9 del D.Lgs.152/2006, del progetto in oggetto e della relativa documentazione tecnica, presentata dal Servizio Ponti, Vie d'Acqua e Infrastrutture e acquisita al protocollo del Servizio scrivente al n. 8156 in data 13/08/2024.

La documentazione trasmessa è costituita dai seguenti elaborati:

- *Relazione generale*, a firma del progettista Ing. F. Calamusa datata 07/06/2024;
- *Relazione tecnica*, a firma del progettista Ing. F. Calamusa datata 07/06/2024;
- *Lista di controllo per la Valutazione Preliminare Ambientale*, a firma del progettista Ing. F. Calamusa datata 24/07/2024;
- *Cronoprogramma*, a firma del progettista Ing. F. Calamusa datato 07/06/2024;
- *Corografia generale*, a firma del progettista Ing. F. Calamusa datata 07/06/2024;
- *Analisi territoriale e vincolistica*, a firma del progettista Ing. F. Calamusa datata 07/06/2024;
- *Inquadramento urbanistico*, catastale, PRG, a firma del progettista Ing. F. Calamusa datata 07/06/2024;
- *Relazione valutazione di impatto acustico*, a firma del progettista Ing. F. Calamusa datata 07/06/2024;
- *Relazione valutazione di impatto vibrazionale*, a firma del progettista Ing. F. Calamusa datata 07/06/2024;
- *Relazione sulla gestione delle materie terre e rocce da scavo e rifiuti*, a firma del progettista Ing. F. Calamusa datata 07/06/2024;
- *Indagini e studi preliminari. Relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica, geotecnica e sismica*, a firma del progettista Ing. F. Calamusa datata 23/07/2024;
- *Indagini e studi preliminari. Carta geologica e geomorfologica*, a firma del progettista Ing. F. Calamusa datata 07/06/2024;
- *Indagini e studi preliminari. Sezioni litostratigrafiche*, a firma del progettista Ing. F. Calamusa datata 07/06/2024;
- *Indagini e studi preliminari. Relazione idrologica e idraulica*, a firma del progettista Ing. F. Calamusa datata 01/07/2024;
- *Impianti di raccolta e drenaggio delle acque meteoriche*, a firma del progettista Ing. F. Calamusa datato 01/07/2024;
- *Richiesta di valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 del D.Lgs.152/2006* relativa al progetto 'Tranvia Linea 4 – Modifica del capolinea Falchera con realizzazione di un anello di ritorno';
- *Parere del Servizio Ponti, Vie d'Acqua e Infrastrutture della Città di Torino* in merito alla presenza del processo di dissesto lineare;
- *Istanza ai sensi dell'articolo 68, comma 4 bis, del D. Lgs. 152/2006* finalizzata alla rimozione del dissesto lineare, presentata dal Servizio Ponti, Vie d'Acqua e Infrastrutture alla Divisione Urbanistica e Qualità dell'Ambiente costruito;

- Linea tranviaria 4. Modifica del capolinea Falchera con la realizzazione di un anello di ritorno. *Istanza di aggiornamento puntuale del PAI* derivante da approfondimenti del quadro conoscitivo (art. 68 comma 4 bis Dlgs.152/2006 e s.m.i.). Dissesto Lineare.

Si rileva la mancanza, tra la documentazione trasmessa in data 13/08 u.s., di alcuni elaborati rispetto a quelli inviati in fase di pre-istruttoria a giugno. Si ritiene necessario richiedere l'integrazione e l'invio della documentazione completa.

Alla seduta di OTC sono presenti:

Servizio Qualità e Valutazioni Ambientali: Vincenzo Murru, Francesco Selvini, Daniela Rapa;

Dipartimento Urbanistica ed Edilizia Privata - Divisione Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito: Giorgio Assom;

Dipartimento Grandi Opere, Infrastrutture e Mobilità: Roberto Cesare Crova

Divisione Infrastrutture - Servizio Ponti, Vie d'Acqua e Infrastrutture: Amerigo Strozzi, quale soggetto Proponente ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 art. 5 c. 1 lett. r) ("il soggetto pubblico o privato che elabora il piano, programma o progetto soggetto alle disposizioni del presente Decreto")

U.O. Urbanizzazioni: Ferruccio Capitani, Alessandra Aires;

Divisione Mobilità e Viabilità: Giuseppe Pentassuglia

Divisione Verde e Parchi: Loredana Inglese

Società Infra.TO (incaricata della progettazione dell'opera): Felice Calamusa, Stefano Strippoli

Si dà atto che, in data 02/09/2024 con protocollo n. 8550, è pervenuto il parere del Dipartimento Urbanistica ed Edilizia Privata - Divisione Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito - Servizio Pianificazioni Esecutive, con il quale si conferma che il progetto proposto è compatibile con le destinazioni del Piano Regolatore, fermo restando l'aggiornamento relativo al processo di dissesto lineare e alla normativa idrogeologica.

La seduta si apre alle ore 14,30.

Il Dirigente del Servizio Qualità e Valutazioni Ambientali, **Vincenzo Murru** apre la seduta di Organo Tecnico Comunale e informa i partecipanti che la stessa sarà trascritta e registrata, per la sola componente audio, ai fini della redazione del presente verbale.

Precisa che l'istanza di oggi è una valutazione preliminare, ai sensi articolo 6 comma 9 del D.Lgs. n. 152/2006, richiesta dal soggetto proponente, che in questo caso è la Divisione Infrastrutture - Servizio Ponti, Vie d'Acqua e Infrastrutture della Città di Torino, con nota del 13/08/2024. Infatti, l'ing. Strozzi è presente alla riunione non nel ruolo di componente dell'Organo Tecnico, quanto invece quale rappresentante del soggetto proponente, come previsto dal Testo Unico Ambientale.

La documentazione trasmessa è quella condivisa con la nota di convocazione e sopra elencata. Come sopra riportato, Murru precisa che farà seguito un'interlocuzione con il soggetto proponente per provvedere a sanare la mancata corrispondenza riscontrata tra gli elaborati presentati informalmente in pre-istruttoria nel mese di giugno e quelli presentati formalmente ad agosto.

Murru provvede, quindi, ad illustrare il disposto di Legge sopra citato, sottolineando che lo stesso prevede che il procedimento di rilascio del parere si concluda entro 30 giorni dall'istanza e che contestualmente avvenga la pubblicazione sul sito di Autorità Competente, quindi del Dipartimento Ambiente, del parere stesso e della documentazione progettuale. Quindi illustra l'opera, illustrando una planimetria generale dell'intervento.

Procede richiamando, come di seguito riportato, i passaggi dell'iter procedimentale relativo al progetto di modifica del Capolinea Falchera della Linea 4:

- con DGC n. mecc. 2002/04333/21 del 11/06/2002, ad oggetto '*A.T.M. TORINO – Fase di Valutazione del progetto di riorganizzazione, ammodernamento e prolungamento della linea tranviaria n. 4 – Legge Regionale 114/12/1998 n. 40, art. 12. Lotti 1B, 2B, 3B, 4°, 4B e 6. Pronuncia del 'giudizio di compatibilità ambientale'. Approvazione*', veniva espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale del progetto di riorganizzazione, ammodernamento e prolungamento della linea tranviaria n. 4, con una serie di prescrizioni, per ciascuna delle quali è necessario verificarne l'applicabilità o meno al nuovo PFTE;
- l'intervento viene inserito nell'ambito delle manutenzioni straordinarie programmate da GTT, pertanto la Città ha avviato la revisione del PFTE, con affidamento dell'incarico a Infra.TO;
- in data 15/07/2024 si è svolta una riunione di coordinamento alla presenza del Servizio QVA, del Servizio Ponti, Vie d'Acqua e Infrastrutture e dei tecnici di Infra.To. in merito alla pre-istruttoria del PFTE di '*Modifica del capolinea Falchera con realizzazione di un anello di ritorno*', svolta sulla base della documentazione ricevuta dall'ing. Strozzi, a mezzo mail, in data 17/06/2024. Durante l'incontro sono state illustrate le risultanze dell'istruttoria svolta dal Servizio Qualità e Valutazioni Ambientali in merito alla verifica del recepimento delle condizioni ambientali, contenute nella DGC n. mecc. 2002/04333/21 del 11/06/2002;
- in data 19/07/2024 (prot. Div. Infrastrutture n. 17859), la Divisione Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito - Servizio Pianificazioni Esecutive ha rilasciato apposito parere di compatibilità urbanistica dell'opera, nel quale segnala la presenza di un '*processo di dissesto lineare EeL ad intensità/pericolosità molto elevata*', comportante una fascia di rispetto di metri 10 dal piede dell'argine artificiale o dalla sponda naturale, interferente con l'opera in oggetto;
- in data 13/08/2024 è stata presentata dal Dirigente del Servizio Ponti, Vie d'Acqua e Infrastrutture, ing. Amerigo Strozzi, la richiesta di valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lgs. n. 152/2006, relativa al progetto '*Tranvia Linea 4 – Modifica del capolinea Falchera con realizzazione di un anello di ritorno*', pervenuta al Servizio Qualità e Valutazioni Ambientali con nota prot. 8156 del 13/08/2024 e contenente, in allegato, l'elaborato '*Lista di controllo per la Valutazione Preliminare Ambientale*' e gli elaborati di progetto.

L'Organo Tecnico Comunale, nell'ambito delle competenze previste dalla D.G.R. n. 25 -2977 del 29 febbraio 2016, segnatamente in ordine all'oggetto della convocazione, in esito all'analisi condotta sulla documentazione indicata nell'avviso di convocazione, esprime quanto di seguito riportato:

1. in merito alla richiesta di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D.Lgs. n. 152/2006, si prende atto della presentazione dell'istanza e degli elaborati progettuali. Si procede alla descrizione sommaria dell'intervento, prendendo atto che le aree interessate dalla realizzazione dell'opera in progetto si localizzano in una zona di recente urbanizzazione della periferia nord del territorio comunale della Città di Torino, che si estende a sud dell'asse viario principale di via delle Querce, in prossimità dell'incrocio con via dei Tigli, sulla proiezione del prolungamento verso ovest del capolinea Falchera della Linea 4, attualmente in esercizio. La Linea 4 presenta, attualmente, un capolinea nord del tipo '*in linea*', che sarà sostituito, nell'ambito degli interventi di potenziamento ed ampliamento della rete tranviaria cittadina, con un '*anello di ritorno*' di lunghezza di circa 300 m, realizzato in corrispondenza di

un'area contigua di circa 4 kmq, attualmente adibita a verde pubblico, prossima all'attuale capolinea Falchera. In particolare l'intervento si inserisce in parte sul sedime dell'attuale capolinea nord della Linea 4 ed in parte sulla suddetta area, caratterizzata dalla presenza di 40 alberi di specie diversa (platani, aceri, celti, ecc.), e confinante a sud con un'area residenziale, nella quale sono presenti edifici a tre piani (numeri civici 14-16-18) che fronteggiano la prospiciente via dei Tigli. Non sono presenti ricettori sensibili a distanze inferiori a 250 m.

Si prende atto che l'intervento è stato progettato in modo da minimizzare:

- eventuali impatti vibrazionali ed acustici nei confronti dei ricettori;
- l'interferenza con le zone di pregio ambientale, paesaggistico e archeologico;
- gli impatti sociali;

e che, rispetto al progetto approvato con DD 200/04333/21 del 11/06/2002, il Progetto di Fattibilità Tecnica Economica - oggetto di valutazione - prevede modifiche non sostanziali consistenti nell'ottimizzazione del capolinea nord.

Si procede quindi ad analizzare i principali impatti descritti nella documentazione ambientale consegnata dal proponente e a formulare le raccomandazioni che l'OTC, ciascuno per propria competenza, propone di inserire nel parere, che verrà poi rilasciato dal Servizio QVA.

2. Dissesto lineare

La Divisione Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito - Servizio Pianificazioni Esecutive, ha segnalato, con parere espresso in data 19/07/2024, la presenza di un '*processo di dissesto lineare EeL ad intensità/pericolosità molto elevata*', che interessa l'area d'intervento.

Nel parere espresso dal Servizio Ponti, Vie d'Acqua e Infrastrutture, si richiama l'elaborato '*Indagini e studi preliminari. Relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica, geotecnica e sismica*' del PFTE, nel quale il dissesto EeL in questione è correttamente segnalato e identificato; in merito si dichiara "*Sulla base dei dati bibliografici consultati, delle misure, dei rilievi e delle osservazioni effettuate in sito e nonostante la presenza del dissesto EeL segnalato dagli strumenti urbanistici vigenti, l'area in esame non risulta direttamente interessabile da dissesti indotti dai processi di dinamica fluviale dei corsi d'acqua naturali e artificiali poiché questi non sono presenti in un intorno significativo del sito in esame. Si ritiene quindi che sulla giacitura del dissesto lineare EeL segnalato dagli strumenti urbanistici non sia possibile alcun flusso idrico proveniente da corsi d'acqua naturali o artificiali. L'unico fattore di potenziale pericolosità idrogeologica e geomorfologica individuato per il sito in oggetto è rappresentato dal possibile verificarsi di processi di erosione da parte delle acque meteoriche della scarpata morfologica di origine antropica che delimita la zona del capolinea esistente su via delle Querce, a nord, dall'area di verde pubblico, a sud, su cui si sviluppa ad una quota ribassata di circa 1 m il nuovo tracciato tranviario ad anello. In concomitanza di eventi pluviometrici di particolare intensità potrebbe verificarsi un'instabilità della scarpata con conseguente arretramento del suo ciglio superiore verso nord. Vista la modesta altezza (circa 1 m) e acclività (angolo del pendio pari a circa 45°) della scarpata in oggetto e l'accertata natura di origine antropica della stessa, si ritiene che tale potenziale problematica di dissesto possa essere superata mediante l'inerbimento della stessa e con la realizzazione di un adeguato sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche di pertinenza della nuova sede tranviaria*". A tal proposito, si segnala che il dimensionamento del sistema di raccolta e drenaggio delle acque meteoriche della nuova sede tranviaria è stato verificato nella '*Relazione idrologica e idraulica*' del PFTE dell'opera, mentre i dettagli costruttivi dello stesso sono riportati nella tavola '*Impianti di raccolta e drenaggio delle acque meteoriche*'.

Nell'elaborato '*Relazione idrologica e idraulica*', alle pagg. 20-21, si dichiara, inoltre, che "*l'area in esame non presenta allo stato attuale gravose problematiche per quanto riguarda gli aspetti di*

pericolosità geomorfologica, idraulica ed idrogeologica, intesi nel senso di stabilità e dinamica evolutiva dei versanti e rischio idraulico di inondazione e/o allagamento. I fattori di pericolosità individuati negli strumenti urbanistici vigenti, rappresentati dalla presenza di una scarpata morfologica, con relativa fascia di rispetto, potenzialmente interessabile da processi di dissesto lineari ad alta intensità saranno mitigati mediante un adeguato inerbimento della scarpata e una corretta gestione delle acque meteoriche sul sito". Inoltre, si segnala che viene previsto l'utilizzo di una pavimentazione ecologica, come il prato armato, in aggiunta agli interventi di mitigazione previsti, la quale consente sia un maggiore drenaggio delle acque meteoriche sia una riduzione del già esiguo consumo di suolo.

In conclusione, rispetto al parere espresso dal Servizio Ponti, Vie d'Acqua e Infrastrutture, si richiama quanto di seguito: *"In sintesi sulla base degli studi effettuati nella fase di PFTE dell'opera e delle soluzioni progettuali adottate nello stesso per la gestione delle acque meteoriche si ritiene che l'area in oggetto non presenti gravose problematiche per quanto riguarda gli aspetti di pericolosità geomorfologica, idraulica ed idrogeologica, intesi nel senso di stabilità e dinamica evolutiva dei versanti e rischio idraulico di inondazione e/o allagamento. In conclusione a prescindere dagli aspetti formali, si ritiene quindi l'insussistenza di motivazione tecnica oggettiva a supporto del 'processo di dissesto lineare' EeL in questione e si comunica che il Servizio scrivente provvederà all'inoltro agli uffici competenti dell'istanza di rimozione del vincolo urbanistico in oggetto".*

Al fine della rimozione del dissesto lineare, si prende atto che il Servizio Ponti, Vie d'acqua e Infrastrutture ha presentato istanza per la richiesta dell'avvio della procedura ai sensi dell'articolo 68, comma 4 bis, del D. Lgs. n. 152/2006 alla Divisione Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito.

Considerata la presenza di un *'processo di dissesto lineare ad intensità/pericolosità molto elevata'*, comportante una fascia di rispetto di metri 10 dal piede dell'argine artificiale o dalla sponda naturale, si richiamano i commi 6 e 7 dell'art. *'1.1 Corsi d'acqua naturali/artificiali e tratti tombinati: fasce di rispetto e norme di salvaguardia'* dell'Allegato B *'Norme sull'assetto idrogeologico e di adeguamento al P.A.I.'* delle NUA del PRGC: *"Nelle fasce di rispetto di inedificabilità assoluta dei corsi d'acqua individuati come dissesti lineari EeL nell'elaborato di Piano n. 3 'Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica', le quote esistenti devono essere mantenute; non sono ammesse opere di scavo e riporto tendenti a modificare le altimetrie locali in assenza di compatibilità idraulica che escluda interferenze con i settori limitrofi e con l'assetto del corso d'acqua. Ogni nuova edificazione e/o ampliamento comportante incremento del carico antropico, che ricada a tergo delle fasce di cui sopra, e compresa in una fascia di tutela di ampiezza pari a metri 10, è subordinata a specifica verifica idraulica dalla quale risulti che non vi sono criticità tali da impedire l'edificazione. La stessa verifica idraulica dovrà evidenziare gli interventi e le cautele da adottare".* Dato che nel caso specifico, a causa della sua classificazione come dissesto lineare EeL, il presunto tracciato è attualmente integrato nel PAI, è necessario procedere al riallineamento della documentazione cartografica in conformità all'articolo 68, comma 4 bis del D.Lgs n. 152/2006, così come modificato dall'articolo 54, comma 3, della Legge n. 120/2020. Tale articolo stabilisce che *"Nelle more dell'adozione dei piani e dei relativi stralci, di cui agli articoli 65 e 67, comma 1, ovvero dei loro aggiornamenti, le modifiche della perimetrazione e/o classificazione delle aree a pericolosità e rischio dei piani stralcio relativi all'assetto idrogeologico emanati dalle sopresse Autorità di bacino di cui alla Legge 18 maggio 1989, n. 183, derivanti dalla realizzazione di interventi collaudati per la mitigazione del rischio, dal verificarsi di nuovi eventi di dissesto idrogeologico o da approfondimenti puntuali del quadro conoscitivo, sono approvate con proprio atto dal Segretario Generale dell'Autorità di bacino distrettuale, d'intesa con la Regione territorialmente competente e previo parere della Conferenza Operativa. Le modifiche di cui al presente comma costituiscono parte integrante degli aggiornamenti dei Piani di cui all'articolo 67, comma 1".* Per procedere all'aggiornamento puntuale del PAI derivante da approfondimenti del quadro conoscitivo, si prende atto dell'invio, alla Regione Piemonte, della richiesta di rimozione del dissesto

lineare da parte della Divisione Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito, in accordo con il Servizio Ponti, Vie d'Acqua e Infrastrutture, ai sensi del citato art. 68, comma 4 bis del D.Lgs n. 152/2006. Si prende atto di quanto dichiarato nell'istanza presentata: “sotto il profilo idrogeologico del sito l'area in oggetto è classificata nella classe I – sottoclasse I (P), che comprende aree edificate ed inedificate, non soggette a pericolo di inondazione né di allagamento, caratterizzate da porzioni di territorio dove le condizioni di pericolosità geomorfologica sono tali da non porre limitazioni alle scelte urbanistiche”.

Vincenzo Murru precisa che, in merito all'argomento sopra esposto, ci sono stati confronti tra gli uffici, i progettisti e il soggetto proponente, durante i quali è stato analizzato il sito, le sue caratteristiche e il vincolo stesso. Ci si è interrogati in merito alla natura pregiudizievole del vincolo, rispetto alla procedura finalizzata a stabilire se si dovesse assoggettare o meno l'opera ad una nuova valutazione ambientale, giungendo alla conclusione che lo stesso non ha carattere ostativo ai fini della procedura in essere. Inoltre, sottolinea che il disposto normativo, che si è valutato di applicare nel presente caso, sia già stato applicato per un dissesto lineare presente nelle aree di trasformazione di Corso Romania e che si possa prendere atto che lo stesso non abbia elementi di pericolosità, derivanti dallo studio fatto, in fase di recepimento di PAI, su carte geologiche a grande scala, senza un approfondimento a livello locale. Si ritiene, pertanto, che i due procedimenti possano procedere in maniera autonoma e, quindi, concludere questa valutazione preliminare, dando, al contempo, atto che è stata avviata la procedura complessa che coinvolge altri enti, quale Regione Piemonte, volta ad accertare quanto il Proponente stesso ha dichiarato in merito al dissesto lineare. Pertanto, l'epilogo di questa valutazione è quello di non ritenere ostativa questa procedura di modifica della carta di sintesi della pericolosità geologica ai fini dell'utilizzabilità urbanistica ed edilizia del territorio comunale.

3. Rispetto alle *tematiche ambientali* analizzate nella richiesta di valutazione preliminare in oggetto, si sottolineano i seguenti aspetti:

Sistemazione del verde: nella ‘Lista di controllo per la Valutazione Preliminare’, relativamente alle prescrizioni inerenti l'interferenza dell'opera con l'ambiente circostante, si segnala che in fase di cantiere alcuni interventi potranno interferire con gli alberi ed arbusti esistenti (es. operazioni di scavo in prossimità dell'apparato radicale, potature, ecc...). Tutte le operazioni dovranno, pertanto, essere effettuate in modo tale da non compromettere le funzioni vitali e da minimizzare i possibili danni. Al par. ‘5. Caratteristiche del progetto’ dell'elaborato ‘Lista di controllo per la Valutazione preliminare’ si evidenzia l'abbattimento di n. 6 alberi dei quali non viene specificato il ripristino. Gli interventi di potatura o di abbattimenti dei platani, presenti in alcuni tratti, devono essere eseguiti solo in caso di effettiva necessità e solo in determinati periodi dell'anno.

Si prende atto che il Proponente ha richiesto la valutazione del valore ornamentale degli alberi abbattuti alla Divisione Verde e Parchi della Città e che tale valutazione verrà declinata nella fase di progettazione esecutiva, nella quale dovrà essere tenuto in considerazione quanto previsto dal ‘Regolamento del Verde Pubblico e Privato della Città di Torino’ e dalle cosiddette ‘Black List’ della Regione Piemonte. Si rammenta, infine, la necessità, emersa durante la riunione del 15/07 u.s., di prevedere un infoltimento della vegetazione, nonché il rifacimento del cordolo stradale sulla via dei Tigli, al fine di precludere che le auto continuino ad essere parcheggiate nell'area a verde, come attualmente accade.

Loredana Inglese prende la parola e conferma che verrà trasmesso un parere con il contributo della Divisione Verde e Parchi, che in questa sede anticipa. Nello specifico, è stato valutato che il progetto dovrà prevedere, per quanto possibile, l'annullamento delle interferenze con il patrimonio arboreo, dal momento che la tutela del patrimonio arboreo rientra tra i principi fondanti del Regolamento del Verde Pubblico. All'articolo 38 del Regolamento, infatti, si stabilisce che l'abbattimento è consentito esclusivamente nei casi comprovati di stretta necessità e laddove si è dimostrata l'impossibilità di perseguire alternative. Inoltre, ai sensi dell'articolo 37, tutti gli abbattimenti devono essere ricompensati,

sulla base della determinazione del valore ornamentale degli esemplari abbattuti, per i quali devono essere indicate, oltre alla tipologia, la specie e la grandezza. Per quanto riguarda, invece, la componente arborea in conservazione, abbondantemente presente nell'area a verde oggetto d'intervento, si condivide il fatto che debba essere ripristinata l'area verde su via dei Tigli, ma anche, per gli esemplari arborei esistenti, è necessario, in fase progettuale, valutare l'interferenza, non solo con l'opera che verrà realizzata, ma anche con tutte le attività e gli interventi ad essa correlati, quali, ad esempio, le attività di indagine, i sottoservizi ed i loro eventuali spostamenti, nonché le opere di cantierizzazione. Si sottolinea che, sempre in riferimento alle essenze arboree che verranno mantenute e che, quindi, rientreranno nell'area del cantiere, dovranno essere adottate tutte quelle tecniche di salvaguardia e di protezione che il Regolamento prevede al Titolo 2.

Consumo di suolo: per valutare gli impatti residui dell'intervento sulla componente suolo, è stato redatto dal Proponente, nella 'Relazione idrologica e idraulica', un bilancio complessivo, esteso all'intero perimetro di intervento, riportando separatamente le quote di suolo consumato reversibilmente e permanentemente (secondo le classificazioni del Rapporto ISPRA SNPA 08/19). La Relazione individua n. 5 aree di diversa tipologia, alle quali sono state attribuite le definizioni di suolo consumato permanentemente (SCP), suolo consumato reversibilmente (SCR) e suolo non consumato (SNC), calcolando le relative estensioni, sia in fase *ante-operam* che *post-operam*. La metodologia elaborata dalla Città di Torino nell'Allegato 1 della DGC 2019-06078/126 prevede un modello di calcolo per le compensazioni da applicare sia allo stato *ante-operam* sia al *post operam*, dall'applicazione del quale risulta un consumo di suolo (SCP) causato dall'intervento pari a mq 525, per un valore economico di € 6.242,25. Il progetto proporrebbe una mitigazione del consumo di suolo lungo tutta la sede dell'infrastruttura tranviaria, attraverso l'installazione di prato armato, in linea con il Piano di Resilienza climatica della Città di Torino. La soluzione tecnica prevista protegge il manto erboso dallo stress eccessivo e prevede l'uso di prodotti in materiale plastico o blocchi di calcestruzzo su un sottofondo naturale e drenante. Il Proponente ritiene che questo sistema permetterebbe una corretta distribuzione del carico, mantenendo la naturalità del terreno e offrendo benefici in termini di drenaggio naturale delle acque e riduzione delle temperature locali.

Richiamata la DGC 2019-06078/126, nei principi della quale non sono ammesse mitigazioni ma esclusivamente compensazioni al consumo di suolo generato da un determinato intervento, e, limitatamente agli impatti residui, la possibilità della proposta di monetizzazione degli stessi, seppure gli indirizzi ivi espressi dalla GC non siano applicabili ai procedimenti di verifica di VIA/VIA, in analogia a quanto previsto per le procedure di VAS, si suggerisce di prevedere la realizzazione di un'opera di compensazione per compensare l'impatto residuo generato, valutando la localizzazione di tali opere preferibilmente nell'ambito territoriale della Circoscrizione n. 6, interessata dall'intervento di trasformazione e quindi maggiormente interessata dagli impatti ambientali dello stesso.

Vincenzo Murru sottolinea, in merito, come la Delibera del 2019 sia rivolta principalmente agli interventi privati di trasformazione urbanistica ed edilizia, con delle regole molto stringenti e la possibilità esclusivamente di compensare il consumo di suolo e, solo come estrema ratio, per gli impatti residui che non si riesce a compensare, il ricorso alla monetizzazione. Nel presente caso, siamo nell'ambito di una procedura di valutazione preliminare ai fini di un'eventuale verifica di via, quindi fuori dall'ambito assegnato dalla Giunta Comunale. Si ritiene comunque utile richiamare quei disposti almeno nei principi e raccomandare -non prescrivere-, se fosse possibile, la realizzazione di un'opera di compensazione.

Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC): al fine di valutare e gestire eventuali impatti residui derivanti dalle attività previste, quali polveri, gas di scarico, traffico, sversamenti accidentali, ecc..., si rammenta la necessità di redigere il Piano Ambientale di Cantierizzazione, che dovrà definire le

opportune modalità di gestione del cantiere, oltre che le misure di mitigazione e le procedure operative per contenere gli impatti ambientali in fase di cantiere, tra cui l'impiego non contemporaneo di un elevato numero di macchine e attrezzature e percorsi molto ridotti effettuati all'interno delle aree di lavorazione, la bagnatura delle aree per ridurre la diffusione di polveri connessa alla movimentazione e al trasporto di materiali. Si richiede di fornire il PAC, non presente tra gli elaborati consegnati, in fase di progettazione esecutiva.

Gestione terre e rocce da scavo e rifiuti: la 'Relazione sulla gestione delle materie – Terre e Rocce da Scavo e rifiuti' evidenzia che, sulla base degli esiti delle analisi disponibili alla data di stesura dell'elaborato, derivanti dalle indagini geognostiche eseguite in sito, si sono individuate per le terre e rocce da scavo che saranno prodotte nella realizzazione dell'opera, le seguenti possibili modalità di gestione:

- allontanamento dal sito in regime di rifiuto ai sensi della Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- gestione all'interno del cantiere, per riempimenti e reinterri in sito, previa verifica della conformità dei materiali da scavo ai requisiti ambientali definiti dal D. Lgs. 152/06 art. 185, comma 1, lettera c;
- allontanamento dal sito in regime di sottoprodotto ai sensi di D.Lgs. n. 152/2006 art. 184 bis e delle procedure definite dal DPR n. 120/2017, artt. 20-21 (cantiere di piccole dimensioni non sottoposto a VIA/AIA).

Si dà atto che si è in attesa del parere del competente Ufficio Bonifiche.

Rumore-vibrazioni: per quanto riguarda la Valutazione di Impatto Acustico, si rileva che i calcoli acustici previsionali, riportati nella 'Relazione Valutazione di impatto acustico', evidenziano che i limiti di emissione sonora relativi al rumore generato dalle infrastrutture ferroviarie o simili si prevedono rispettati, ancorché, in periodo notturno, il margine di sicurezza risulti essere ridotto. Le suddette valutazioni sono state effettuate basandosi sui rilievi fonometrici eseguiti in Piazzale Caio Mario, dove la rete tranviaria torinese dispone di una curva di raggio analogo a quello della rotatoria in progetto; ciò ha, altresì, consentito di quantificare le emissioni sonore delle nuove vetture 'serie 8000' di previsto impiego sulla Linea 4, proprio nelle medesime condizioni operative, nelle quali se ne prevede l'impiego di fronte al ricettore di via dei Tigli n. 14-18, edificio maggiormente esposto alle emissioni dei futuri transiti tranviari. Le misurazioni di livello sonoro eseguite, invece, in facciata del ricettore residenziale più vicino al sito oggetto di intervento, hanno consentito di caratterizzare il clima acustico attualmente presente, la cui sorgente sonora principale è costituita dal traffico urbano e dalla non lontana tangenziale di Torino. Per quanto sopra, a seguito dell'esame della documentazione, si esprime parere favorevole all'intervento in oggetto, stante il rispetto dei limiti vigenti in materia di inquinamento acustico; alla luce delle ipotesi avanzate, si richiede di redigere e trasmettere, entro 30 giorni dall'avvio della linea, una relazione, elaborata sulla base di collaudo acustico, che verifichi il rispetto dei limiti anche presso i ricettori più esposti e, in caso di eventuale superamento dei limiti acustici, individui e descriva gli opportuni interventi di mitigazione acustica.

Relativamente alle immissioni di vibrazioni, si prende atto che, come riportato nella 'Relazione valutazione di impatto vibrazionale', le risultanze dello studio previsionale, ancorché affette da ampi gradi di incertezza, hanno evidenziato potenziali elementi di criticità verso le abitazioni più vicine. Sarà necessario valutare e fornire indicazioni prestazionali precise riguardo all'adozione di armamenti antivibranti finalizzati alla eliminazione degli elementi di criticità previsti e verificare, in fase di collaudo dell'opera, le ipotesi previsionali di cui alla suddetta Relazione.

Si prende atto che le stime previsionali eseguite a riguardo della possibile correlazione tra vibrazioni e danni agli edifici hanno permesso di verificare che i valori di velocità di vibrazione si attestano al di sotto dei limiti indicati dalla norma UNI 9916, pertanto, non si prevedono correlazioni tra vibrazioni e danni

agli edifici nei limiti di valutazione indicati dalla norma UNI 9916 stessa. Si ritiene in ogni caso necessario verificare le suddette previsioni in fase di collaudo dell'opera.

APE e CAM: si rammenta che, trattandosi della realizzazione di un'opera pubblica, sarà necessario considerare, in fase di progettazione, gli standard ambientali ed ecologici (CAM), il protocollo APE nonché il principio DNSH e, se applicabile o se possibile, anche il principio del Climate Proofing.

Giuseppe Pentassuglia prende la parole e fa presente che, in accordo con il collega Amendola, consultato per visionare il progetto trasmesso, si sono chiesti se fosse il caso, in questa sede, di prendere in considerazione e valutare le rimostranze fino ad oggi pervenute dalla Circoscrizione 6, la quale, all'inizio dell'anno, ha evidenziato una serie di criticità dal punto di vista viabilistico, soprattutto in merito agli abbattimenti, agli attraversamenti pedonali, al ripristino dei marciapiedi esistenti, altamente ammalorati, e alle previsioni, a livello di viabilità dolce, sul collegamento ciclabile da Mappano alla strada delle Querce.

Amerigo Strozzi interviene precisando che, trattandosi di un intervento realizzato nell'ambito di una manutenzione straordinaria di GTT, quindi non un progetto dedicato a tutta Falchera, quanto un intervento incluso nell'ambito degli interventi di manutenzione straordinaria, che dovranno essere appaltati questo autunno. Ciò comporta che non ci sia margine per inserire ulteriori opere all'interno di questo lavoro, dal momento che si tratta di una serie di interventi già quantificati e finanziati nell'ambito della programmazione di GTT. Quindi non è un contributo ministeriale, ma un intervento di manutenzione straordinaria oltretutto urgente, perché serve per mettere in servizio i tram monodirezionali che stanno arrivando in questi periodo.

Giuseppe Pentassuglia prende atto di quanto comunicato da Strozzi e lo farà presente ad Amendola della Circoscrizione, che il margine di intervento è circoscritto all'area sulla quale insiste l'opera, comprendendo gli abbattimenti delle barriere architettoniche e un po' il restyling dei marciapiedi esistenti. Sottolinea, comunque, la necessità di prevedere tutta una serie di interventi necessari alla messa in sicurezza degli attraversamenti dell'area di manovra dei mezzi (ad esempio la segnaletica orizzontale e verticale). Suggerisce, se fattibile, l'implementazione di segnalazioni luminose per allertare i veicoli che si immettono sulla via dei Tigli, per porre la massima attenzione sul transito della linea tranviaria, soluzione che potrebbe essere molto utile dal punto di vista della sicurezza.

Roberto Cesare Crova conferma quanto affermato da Strozzi in merito alle modifiche e sistemazioni delle aree circostanti l'intervento, affermando che gli interventi riguarderanno esclusivamente cioè che viene in qualche modo intercettato dall'opera, quali, ad esempio, il marciapiede e l'interferenza con la pista ciclabile, compresa l'eliminazione delle barriere architettoniche, laddove presenti. Ribadisce che non sarà possibile allargare l'ambito dell'intervento, poiché non ci sono fondi sufficienti.

Daniela Rapa precisa che, in fase di pre-istruttoria, sono state fatte delle richieste relativamente alla mobilità dolce. Si riscontra che nella check-list, ricompresa nella nuova documentazione trasmessa, risulta previsto il ripristino della pista ciclabile attualmente esistente.

Ferruccio Capitani prende la parola e richiama le sezioni riportate nell'elaborato 'Indagini e studi preliminari. Sezioni litostratigrafiche', proponendo, quale suggerimento, di prevedere, laddove ci siano dei tratti di banchina di servizio realizzati ex-novo, l'impiego di materiale drenante, anziché del classico asfalto. L'OTC condivide che tale scelta non sia maggiormente gravosa in termini di costi di manutenzione e che, anzi, comporti dei costi di investimento minori rispetto a quelli della soluzione prevista in progetto.

Vincenzo Murru, a fronte degli interventi sopra riportati, ricorda che le osservazioni fatte verranno inserite nel parere rilasciato come raccomandazioni, fatte salve le prescrizioni di cui, ad esempio, al Regolamento del Verde, che sono prescrittive a prescindere dalla valutazione odierna.

Conclusioni

In merito all'istanza di valutazione preliminare, presentata dal Servizio Ponti, Vie d'Acqua e Infrastrutture, ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., con riferimento all'opera *'Modifica del capolinea Falchera con realizzazione di un anello di ritorno'*, ricadente nella seguente categoria progettuale per la quale la Città di Torino - Divisione Qualità Ambiente è Autorità Competente in materia di VIA: 'D. Lgs. n. 152/2006 Parte II Allegato IV *'Progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano'* - 7. Progetti di infrastrutture - l) sistemi di trasporto a guida vincolata (tranvie e metropolitane), funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri', si formulano le seguenti considerazioni.

Preso atto che le modifiche al progetto dell'opera *'Riorganizzazione, ammodernamento e prolungamento della linea tranviaria n. 4'*, già assoggettata a VIA conclusasi con DGC n. mecc. 2002/04333/21 del 11 giugno 2002, prevedono la *'Modifica del capolinea Falchera con realizzazione di un anello di ritorno'* ed, in particolare, la realizzazione di un nuovo raccordo tranviario di lunghezza di circa 300 metri su un'area verde contigua all'attuale capolinea nord della Linea 4.

Preso, inoltre, atto che le suddette modifiche non comportano significativi effetti ambientali aggiuntivi o differenti rispetto alla situazione in essere ed a quanto già valutato in occasione della procedura di VIA conclusasi con DGC n. mecc. 2002/04333/21 del 11 giugno 2002.

Considerato che, sulla base di quanto agli atti, la proposta di modifica del progetto:

- non rientra tra le modifiche o estensioni di cui al del D. Lgs n. 152/2006 art. 6 comma 7, lettera d) *"le modifiche o estensioni dei progetti elencati negli allegati II e III che comportano il superamento degli eventuali valori limite ivi stabiliti "* per le quali è prevista procedura di verifica di VIA o di VIA;
- non rientra tra le modifiche o estensioni di cui alla L.R. 13/2023 Allegato B punto B.8.t *"Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato A o all'allegato B già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non inclusa nell'allegato A)".*

Dato atto che il Proponente ha presentato formale istanza alla Divisione Urbanistica della Città di Torino volta all'approvazione dell'aggiornamento puntuale del PAI all'attuale stato dei luoghi e derivante da approfondimenti del quadro conoscitivo a livello locale, ai sensi dell'art. 68, comma 4 bis del D.Lgs n. 152/2006, per il quale si evidenzia che tale aggiornamento non sia rilevante ai fini della presente valutazione preliminare.

Per quanto sopra esposto, viene proposto da **Vincenzo Murru**, Dirigente del Servizio Qualità e Valutazioni Ambientali della Divisione Qualità Ambiente, Autorità Competente, che l'Organo Tecnico Comunale:

- ritenga le modifiche al progetto dell'opera infrastrutturale, così come descritto negli elaborati a corredo dell'istanza di verifica preliminare presentata in data 13/08/2024 consistenti nella realizzazione di un raccordo tranviario di lunghezza di circa 300 metri su un'area verde contigua all'attuale capolinea nord della Linea 4, non sostanziali e che, pertanto, l'opera non debba essere preventivamente sottoposta alla procedura di verifica di VIA (L.R. n. 13/2023 art. 3 e Allegato B ed art. 19 D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.);
- recepisca le valutazioni del Servizio Qualità e Valutazioni Ambientali e dei pareri resi nell'ambito della riunione dell'OTC,, come rese nella presente riunione, quali raccomandazioni espresse nell'ambito della valutazione preliminare, da richiamare nel parere che sarà rilasciato al Proponente.

All'unanimità i componenti dell'OTC condividono i sopraelencati punti.

Vincenzo Murru informa che, una volta chiuso il verbale, lo stesso verrà allegato al parere rilasciato dal Servizio QVA, nel quale verrà formulata la richiesta di invio della documentazione complessiva, della quale si procederà alla pubblicazione insieme al parere stesso.

La riunione si conclude alle ore 15,30.

Partenza: AOO 074, N. Prot. 00008918 del 13/09/2024

6.v, 90.v, 14_SFVIA/074.sfa, 074.arm, 133/SF/074.frii, 074.arm, 6.nd, 3.a