



CITTÀ DI TORINO

MOZIONE N. 30

Approvata dal Consiglio Comunale in data 20 marzo 2017

OGGETTO: LAVORI IN CORSO GROSSETO E VIABILITÀ DI CANTIERE TORINO-CERES.

Il Consiglio Comunale di Torino,

PREMESSA

La storica ferrovia Torino-Ceres, costruita nel 1869, che partiva da corso Giulio Cesare (stazione di Porta Milano), oggi collega alla città le valli di Lanzo, Ciriè, Caselle (con l'aeroporto), Venaria (con la Reggia e il parco della Mandria) e lo Juventus Stadium.

La particolare importanza di questa ferrovia è incrementata soprattutto poi dall'efficace ed efficiente trasporto dei pendolari che giungono da Ciriè e dalle valli di Lanzo.

In occasione dei campionati mondiali di calcio di Italia '90, fu interrato il tratto dall'Auchan di Venaria (allora Città Mercato) fino alla stazione Dora GTT, creata ex-novo insieme a quella di Rigola Stadio e di Madonna di Campagna, con l'obiettivo di introdurre questa linea nel Passante ferroviario FS all'altezza della stazione Dora e di portarla fino alla stazione di Porta Susa. Il tratto finale precedente, dalla stazione Dora fino a Porta Milano, venne abbandonato. Il costo delle opere allora fu di circa 200 miliardi di lire (più di 100 milioni di Euro).

Nel 1998, poi, si interrò anche un tratto a Caselle e nel 2001 venne infine inaugurata la nuova linea dall'allora Presidente di Satti, Gariglio. Il costo finale delle opere si assestò intorno ai 345 miliardi di lire (178 milioni di Euro).

A maggio del 2002 il Sindaco della Città di Torino, Sergio Chiamparino, decide, con il sottosegretario Martinat, l'A.D. di RFI Moretti e il Vicepresidente Regionale Casoni, di sottopassare il fiume Dora con il Passante ferroviario, attraverso un intervento da altri 100 milioni di Euro, che prevedeva la demolizione di opere già eseguite dalle imprese costruttrici, già attestate col cantiere oltre piazza Statuto fino in corso Regina (e dovendo impiegare 22 milioni di Euro solo per indennizzi).

L'interramento delle gallerie del Passante, nelle previsioni di allora, avrebbe dovuto provocare come conseguenza anche l'interramento della stazione Dora, da cui si sarebbe snodata poi la bretella per il collegamento con Caselle e l'asse per il proseguimento verso Stura e Settimo.

Altre conseguenze di questa scelta furono la cancellazione della stazione Dora, declassata a "fermata" sotterranea, l'onerosa costruzione della stazione Rebaudengo, promossa da "fermata" a

stazione completa di tutti i servizi, la distruzione di tutta la parte ovest del parco Sempione, trasformata in cantiere per il Passante, malgrado fossero disponibili aree libere alternative, e infine nuovi costi di parecchie decine di milioni di Euro per le sistemazioni superficiali conseguenti all'interramento del tracciato.

Ultima conseguenza, la proposta di realizzazione di un nuovo tracciato della Ferrovia Torino-Ceres per immetterla nel tracciato del Passante alla nuova stazione Rebaudengo, dove RFI ha dovuto realizzare due nuovi binari.

Con la deliberazione della Giunta Comunale del 21 ottobre 2003 è stata infatti approvato, in linea tecnica, il progetto definitivo relativo alla variante altimetrica del Passante Ferroviario. Lì emerge la ricaduta della scelta sulla Torino-Ceres: non si può più agganciare il Passante perché ci sono ormai 14 metri di dislivello. Viene quindi avviato uno studio sulla connessione da parte di Satti, quale Concessionario della linea di proprietà della Regione Piemonte.

Tale studio si era sviluppato analizzando alcune alternative:

- realizzazione di un raccordo elicoidale in prossimità della stazione Dora con utilizzo di parte dell'attuale tracciato, con connessione alla stazione Dora;
- modifica del piano del ferro dell'attuale tracciato, abbassandolo a partire dalla stazione di Madonna di Campagna, con connessione alla stazione Dora;
- un tracciato lungo l'asse di corso Grosseto, con connessione alla stazione Rebaudengo.

Nel 2005 il Tavolo tecnico formato da tutti e quattro gli Enti interessati individua quattro ipotesi di tracciato, che risultano:

- deviazione dalla linea storica a Venaria, nei pressi della Tangenziale, attraversamento e affiancamento della stessa, attraversamento della discarica "Basse di Stura", attraversamento ed affiancamento della Superstrada Torino Caselle fino alla stazione Rebaudengo;
- deviazione dalla linea storica nei pressi di piazza Stampalia a Torino, percorso al di sotto di via Paolo Veronese, attraversamento di corso Grosseto ed inserimento alla stazione Rebaudengo;
- deviazione dalla linea storica a Borgaro, con tracciato in protendimento del rettilineo esistente, prima della curva di raccordo al ponte sul torrente Stura; quindi attraversamento della Tangenziale, attraversamento della discarica "Basse di Stura" e prosecuzione del percorso conformemente all'ipotesi 1;
- deviazione dalla linea storica in corso Grosseto in Torino, percorso al di sotto del corso Grosseto, attraversamento del corso stesso ed inserimento alla stazione Rebaudengo.

La soluzione che investe corso Grosseto è emersa perché fu dichiarata la migliore per una maggiore valenza trasportistica (nonostante il tracciato sia più lungo di 3 chilometri) e perché fu valutato presentasse problematiche tecniche valutabili in modo più certo.

Inoltre sembrò ai valutatori particolarmente significativa l'occasione di riqualificazione ambientale e riorganizzazione viabile del nodo Grosseto-Ferrara-Potenza. L'attraversamento del

nodo viabile da parte della galleria ferroviaria implica anche la demolizione del cavalcavia. Nella relazione tecnica accompagnata all'Accordo di Programma Quadro si fa esplicito riferimento al tracciato del collegamento stesso in corso Grosseto.

Il progetto prevede:

- una nuova tratta della Ferrovia Torino-Ceres a doppio binario in galleria artificiale sotterranea a circa 8-9 metri dal piano stradale, per una lunghezza pari a 2.700 metri circa, a partire dall'attuale linea ferroviaria Torino-Ceres all'altezza di via Confalonieri, proseguimento lungo l'asse di corso Grosseto fino all'immissione nella stazione Rebaudengo dove avviene l'interconnessione con la rete ferroviaria di RFI;
- una nuova fermata sotterranea, quasi in prossimità del largo Grosseto, all'altezza di via Lulli (denominata fermata Grosseto) in sostituzione dell'attuale stazione ferroviaria Madonna di Campagna, che la nuova tratta in progetto escluderà dalla linea ferroviaria;
- la demolizione dell'attuale sopraelevata stradale di largo Grosseto e realizzazione di un sottopasso stradale sostitutivo e di due nuove rotatorie stradali superficiali per la sistemazione del nodo stradale di largo Grosseto;
- modifica, ripristino ed adeguamento dell'armamento tranviario in largo Grosseto;
- la realizzazione di tutti gli impianti necessari (trazione elettrica, segnalamento, sicurezza, illuminazione, ventilazione, telecomunicazione, idrico-antincendio, segnalazione incendi, sorveglianza).

Il 4 aprile 2012 GTT ha trasmesso al Ministero il progetto definitivo e ha contestualmente richiesto l'attivazione della procedura approvativa.

Il Cipe il 26 ottobre dello stesso anno ha approvato il progetto dell'interconnessione tra Torino-Ceres e Passante ferroviario e lo stanziamento di 20 milioni di Euro, che insieme ai 142 milioni messi a disposizione dalla Regione Piemonte (fondi FSC, ex FAS) servono a finanziare l'opera.

L'impatto di questo cantiere avrà conseguenze molto importanti sulla viabilità di tutti i quartieri limitrofi, sullo stesso esercizio ferroviario, e comporterà anche lo spostamento dell'esistente stazione Madonna di Campagna.

Tale nuovo tracciato, a detta degli interessati, sarebbe "irrinunciabile" per immettere sul Passante i convogli della Torino-Ceres e poi instradarli verso Pinerolo, anche se sembra evidente che la maggior parte dell'utenza della linea è diretta verso il centro di Torino.

PRESO ATTO CHE

- a seguito della approvazione da parte del Comune di Torino nel 2003 del sottoattraversamento del fiume Dora per la realizzazione del Passante ferroviario RFI e del conseguente abbassamento del piano dei binari nel tratto compreso tra la stazione Dora, la fermata Rebaudengo e il fiume stesso, si è reso necessario prevedere un nuovo collegamento interrato tra la linea ferroviaria Torino-Ceres ed il Passante ferroviario

- medesimo;
- la soluzione di collegare in sotterraneo la linea ferroviaria Torino-Ceres al Passante di Torino, comporta l'abbandono dell'attuale capolinea (stazione Dora), localizzato in superficie, posto che il capolinea rimarrebbe "scollegato" dalla rete ferroviaria metropolitana;
 - la soluzione adottata è stata condizionata anche dall'apertura della stazione "Aeroporto di Caselle" della stessa linea Torino-Ceres;
 - il collegamento tra le due linee ferroviarie è stato previsto lungo corso Grosseto con attestazione in corrispondenza della fermata del Passante a Rebaudengo, da trasformare in stazione;
 - l'accordo di programma quadro "reti infrastrutturali di trasporto", sottoscritto in data 31 ottobre 2006 tra il Ministero dello Sviluppo Economico, l'allora Ministero delle Infrastrutture, la Regione Piemonte, la Provincia di Torino e il Gruppo Torinese Trasporti (GTT), prevede lo sviluppo della progettazione preliminare e definitiva dell'interconnessione della linea ferroviaria Torino-Ceres con il Passante ferroviario RFI lungo l'asse di corso Grosseto, con finanziamento a carico della Regione Piemonte;
 - il progetto ora in approvazione comprende:
 - la realizzazione di una nuova tratta della linea Torino-Ceres in sotterraneo (galleria artificiale), per una lunghezza di circa 2.700 metri, a partire dalla linea esistente Torino-Ceres sotto largo Grosseto, alla stazione di Rebaudengo, lungo l'asse dello stesso corso Grosseto;
 - la realizzazione di una fermata sotterranea all'altezza di via Lulli (fermata "Grosseto") e relative sistemazioni dell'area soprastante, in sostituzione dell'attuale stazione ferroviaria "Madonna di Campagna", che sarà esclusa dalla nuova tratta;
 - la realizzazione di parte della stazione Rebaudengo, dove avviene la connessione tra la linea ferroviaria Torino-Ceres ed il Passante ferroviario gestito da RFI, posto che la realizzazione della parte di stazione di competenza di RFI è quasi terminata;
 - la demolizione delle attuali sopraelevate stradali di largo Grosseto;
 - la realizzazione della rotonda di largo Grosseto;
 - la realizzazione della rotonda Stampini presso l'incrocio tra via Stampini, via Lanzo e via Venaria;
 - la modifica, il ripristino e l'adeguamento dell'armamento tranviario in corrispondenza di largo Grosseto;
 - la realizzazione di un sottopasso stradale sotto largo Grosseto, di lunghezza pari a circa 400 metri;
 - la realizzazione di tutti gli impianti necessari (trazione elettrica, segnalamento e sicurezza, illuminazione, telecomunicazione, ventilazione, idrico-antincendio, rivelazione incendi, videosorveglianza);

- in data 2 maggio 2012, con nota n. 141, il Gruppo Torinese Trasporti (GTT), soggetto incaricato della progettazione dell'interconnessione della linea ferroviaria Torino-Ceres con il Passante ferroviario RFI lungo l'asse di corso Grosseto, ai sensi del sopra citato Accordo di programma 2006, ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché alle amministrazioni interessate ed agli enti gestori delle interferenze il progetto definitivo dell'opera;
- in data 23 maggio 2012 è stato dato avvio alla procedura di dichiarazione di pubblica utilità mediante pubblicazione di un avviso sui quotidiani La Stampa e La Repubblica nonché mediante pubblicazione sull'Albo pretorio della Città di Torino;
- la conferenza di servizi istruttoria è stata convocata in data 26 giugno 2012 e si è conclusa in data 15 luglio 2012;
- con nota 25 giugno 2012, n. 6872, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici del Piemonte, ha trasmesso il proprio parere favorevole - con prescrizioni - che conferma parere e prescrizioni della Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte espressi in esito alla verifica preventiva dell'interesse archeologico;
- con nota 3 luglio 2012, n. 4377, la Regione Piemonte - Direzione trasporti, logistica mobilità e infrastrutture, ha trasmesso il parere favorevole - con prescrizioni - espresso con la deliberazione di Giunta Regionale n. 1-4023 del 26 giugno 2012, nella quale tra l'altro si verifica l'ottemperanza alle prescrizioni formulate nel Decreto direttoriale n. 330 del 28 luglio 2008 in sede di esame del progetto preliminare nell'ambito di precedente procedura autorizzativa;
- con la citata nota 17 ottobre 2012 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso la deliberazione di Giunta Regionale 15 ottobre 2012, n. 30-4740, nella quale la Regione Piemonte ha espresso le proprie valutazioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera, subordinando la realizzazione al rispetto di prescrizioni;
- in data 1 agosto 2012 la Commissione interministeriale istituita ai sensi della Legge n. 1042/1969 ha espresso parere favorevole in linea tecnico-economica, con prescrizioni;
- sono stati acquisiti, nel corso della Conferenza di servizi o successivamente, i pareri delle altre Amministrazioni interessate e degli enti gestori delle interferenze;
- la relazione istruttoria elenca gli elaborati progettuali relativi al programma di risoluzione delle interferenze ed agli espropri; che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti propone le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto, esponendo le motivazioni in caso di mancato o parziale recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;
- come precisato nella sopra citata nota 1 ottobre 2012, n. 34485, il Ministero delle Infrastrutture ha ritenuto di non includere nel "foglio condizioni" le prescrizioni formulate nella relazione per la Commissione interministeriale istituita ai sensi della Legge

- n. 1042/1969, in quanto ritenute irrilevanti sotto il profilo tecnico e amministrativo;
- con nota 11 ottobre 2012, n. 35781, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso una versione dell'allegato A - foglio condizioni, aggiornata a seguito delle osservazioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri - DIPE, di cui alla citata nota 21 settembre 2012, n. 3823;
 - in virtù di apposita convenzione il soggetto aggiudicatore incaricato di curare la progettazione fino all'approvazione del progetto definitivo è la società Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (GTT);
 - la Regione Piemonte, con nota 12 aprile 2012, n. 284, ha comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che il soggetto aggiudicatore che gestirà l'appalto è individuato nella Società di Committenza Regionale SCR Piemonte S.p.A.;
 - con la deliberazione 30 luglio 2012, n. 20-4223, la Giunta Regionale della Regione Piemonte ha approvato la "integrazione al programma di interventi di competenza della Società di Committenza Regionale SCR Piemonte S.p.A. - opere infrastrutturali e forniture di beni e servizi settore trasporti e infrastrutture - anno 2012", prendendo atto del piano finanziario dell'intervento "nodo ferroviario di Torino, collegamento della ferrovia Torino-Ceres con la rete RFI-Passante ferroviario";
 - il cronoprogramma dei lavori è articolato in cinque "macrofasi" (di cui quattro relative alla galleria ferroviaria e una relativa al sottopasso stradale), cui si aggiungono una serie di lavori da realizzare in anticipo (spostamento sottoservizi e sedi tranviarie) propedeutici alla disponibilità delle aree per l'opera principale e che lo stesso cronoprogramma prevede una durata complessiva di 1.394 giorni (3 anni e 10 mesi circa) a partire dall'avvio della gara d'appalto, delle attività propedeutiche allo spostamento dei sottoservizi e delle attività espropriative;
 - la modalità di affidamento prevista è l'appalto integrato;
 - il costo dell'opera è pari a Euro 180.459.191 IVA compresa;
 - la completa copertura finanziaria è assicurata per l'importo di Euro 142.000.000 dalle risorse del Fondo sviluppo e coesione destinate al PAR Piemonte 2007-2013 - Asse 3 - Riqualificazione territoriale - Reti infrastrutturali e logistica, nel cui ambito sarà finanziata l'opera previo appostamento delle risorse nei capitoli della UPB 12022 del bilancio regionale di competenza della Direzione trasporti infrastrutture della Regione Piemonte, così come confermato con deliberazione di Giunta Regionale n. 11-3612 del 28 marzo 2012, e per Euro 20.000.000 dalle risorse assegnate con la sopra citata deliberazione n. 22/2012, a valere sul "Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico" di cui all'articolo 32, comma 1, del Decreto Legge n. 98/2011;
 - la copertura finanziaria dell'importo relativo all'IVA, pari a Euro 18.459.191, sarà garantita da SCR;
 - il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti afferma che l'accoglimento delle prescrizioni

- non comporta incremento del costo dell'opera in quanto i) trattasi di indicazioni di tipo procedurale oppure ii) sono state già recepite nel progetto definitivo in esame o infine iii) non comportano sostanziali incrementi del costo e ne sarà valutata la fattibilità tecnico-economica in fase di progettazione esecutiva, tenendo conto delle disponibilità di finanziamento e delle eventuali ottimizzazioni del progetto esecutivo stesso;
- in data 20 dicembre 2016 è stata approvata la deliberazione di Giunta Comunale (mecc. 2016 06539/034), avente ad oggetto "LAVORI DI SISTEMAZIONE SUPERFICIALE VIALE DELLA SPINA TRA VIA BREGLIO E CORSO GROSSETO. APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO IN LINEA TECNICA. IMPORTO COMPLESSIVO EURO 10.000.000,00 (IVA COMPRESA). COD. CUP C11B16000550001.", con cui è stato approvato il progetto definitivo di copertura del Passante interessante il tratto terminale del viale della spina e comprendente la viabilità di corso Venezia;

RILEVATO CHE

- nell'allegato 1 alla deliberazione 26 ottobre 2012, n. 101 - Passante ferroviario Torino del CIPE sono riportate le prescrizioni qui richiamate:
 - 1) tutti i lavori di scavo, di scortico e di movimento di terra, sia inerenti la realizzazione delle opere, sia conseguenti agli interventi accessori, anche provvisori (viabilità e zone di cantiere, impianti, per il trasporto dei detriti, creazione di rampe, spostamento dei servizi, ...), dovranno essere seguiti da operatori archeologici di provata esperienza, secondo le indicazioni tecnico-scientifiche che la Soprintendenza avrà cura di fornire preliminarmente all'avvio dei lavori e in corso d'opera;
 - 2) data la complessità dell'opera dovrà essere concordato con la sopraccitata Soprintendenza archeologica un cronogramma dei controlli archeologici;
 - 3) ai fini di un più corretto inserimento nel paesaggio urbano dell'area interessata ai lavori, si prescrive la necessità di mantenere la continuità dei fronti e delle quinte verdi, costituiti dalle alberature e dai filari presenti lungo i viali, di ridurre al minimo gli abbattimenti degli alberi esistenti, e di seguire il progetto dei trapianti eventualmente procedendo alla ripiantumazione arborea - qualora i medesimi trapianti non abbiano avuto buon fine - con essenze preferibilmente autoctone, con altezze e portamento simili a quelle delle essenze da sostituire e che consentano un efficace manto erboso sottostante;

- 4) i siti archeologici eventualmente individuati, durante l'assistenza in corso d'opera dovranno essere indagati con metodologia stratigrafica, per quanto possibile in estensione, e potranno comportare varianti progettuali nel caso di ritrovamenti di importante interesse archeologico;
- 5) qualora si rendessero necessarie, costruzioni, modifiche o spostamenti di condutture di energia elettrica o tubazioni metalliche sotterrate a qualunque uso destinate, oppure si dovessero eseguire lavori sulle condutture subacquee di energia elettrica, dovrà essere richiesto il preventivo nulla osta e/o consenso ai sensi dei commi 1, 5 e/o 4 dell'articolo 95 del Decreto Legislativo n. 259/2003 di competenza del Ministero dello Sviluppo Economico;
- 6) dovranno essere individuati i dettagli a livello esecutivo, relativi al progetto del nodo di largo Grosseto, al fine di raggiungere i seguenti obiettivi: ottimizzare il funzionamento del nodo stradale, recuperare - per quanto possibile - ulteriore sosta a raso e tenere conto degli sviluppi in corso relativi agli itinerari di mobilità ciclabile;
- 7) dovranno essere individuati i dettagli a livello esecutivo, relativi al progetto del sottopasso veicolare tenendo conto anche delle esigenze degli Enti gestori che prenderanno in carico i vari impianti tecnologici;
- 8) dovranno essere individuate le soluzioni progettuali di dettaglio esecutivo relative alla cantierizzazione dei lavori tenendo conto anche della situazione viabile al contorno presente al momento dei lavori, e dovranno essere presentate, per condivisione, al Comune di Torino (in sede di Regia Cantieri);
- 9) dovrà essere verificata la situazione del manto stradale sulle carreggiate laterali di corso Grosseto e, ove necessario, dovrà essere prevista la realizzazione di interventi preventivi di risanamento atti a consentire il trasferimento della viabilità sulle stesse per tutta la durata prevista dei cantieri;
- 10) dovranno essere effettuate prove in foro che sfruttino le numerose perforazioni realizzate, al fine di verificare che le indagini di tipo geofisico di superficie, effettuate anche al fine della caratterizzazione sismica, non risultino falsate dalla presenza degli orizzonti cementati che potenzialmente sono in grado di determinare delle inversioni di velocità;
- 11) il progetto esecutivo strutturale dovrà seguire le procedure di cui alla deliberazione della Giunta Regionale 12 dicembre 2011, n. 4-3084;
- 12) dovranno essere individuate soluzioni tecniche specifiche, sia costruttive sia di organizzazione di cantiere che, nel rispetto delle normative vigenti, permettano di salvaguardare un maggiore numero di alberi rispetto a quanto già previsto nel progetto definitivo;

- 13) dovrà essere predisposto un dettagliato programma di campagna informativa alla cittadinanza locale riguardo le varie fasi di cantierizzazione che preveda un'ampia, chiara e tempestiva comunicazione ai cittadini e sia mirato al massimo contenimento degli impatti derivanti da lunghi accodamenti di traffico;
- 14) dovrà essere presentato, per condivisione, ad ARPA Piemonte - Dipartimento di Torino, il piano di monitoraggio ambientale, contenente le modalità e le tempistiche di attuazione delle attività di monitoraggio e di consegna dei risultati, inerenti le matrici ambientali rumore/vibrazioni e qualità dell'aria, al fine di assicurare il controllo delle condizioni previste per la realizzazione dell'intervento in esame;
- 15) il Soggetto attuatore delle successive fasi attuative dovrà comunicare con congruo anticipo all'ARPA Piemonte - Dipartimento di Torino, la data d'inizio lavori, al fine di consentire, ai sensi dell'articolo 8 della Legge Regionale n. 40/1998, di verificare che l'esecuzione degli interventi in esame sia condotta in piena conformità con il progetto assentito e nel pieno rispetto di tutte le prescrizioni formulate ai fini della progettazione esecutiva della realizzazione del progetto, che sono considerate parte integrante del provvedimento;
- 16) il Dirigente del Settore reti ferroviarie e impianti fissi della Direzione trasporti, infrastrutture, mobilità e logistica della Regione Piemonte dovrà individuare un sostituto, in modo tale che in caso di sua assenza potrà rappresentare la Regione Piemonte nella eventuale Conferenza di servizi che verrà indetta dal Ministero, anche ai fini e per gli effetti relativi al perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera in progetto;
- 17) viene ritenuto insufficiente l'intervento di mitigazione a protezione dell'area di deposito/frantumazione costituito da cumuli di terreno estratto dai cantieri di realizzazione della galleria ferroviaria. Viene pertanto prescritto di prevedere l'integrazione, tramite l'utilizzazione di ulteriori barriere;
- 18) si dovrà limitare al massimo l'utilizzo di fonti di energia elettrica autoprodotta con gruppi elettrogeni. Il funzionamento di impianti fissi e mobili all'interno delle aree di cantiere dovrà avvenire tramite alimentazione di rete;
- 19) dovrà essere posta particolare attenzione ai livelli acustici prodotti dai cantieri nelle vicinanze di complessi scolastici presenti su corso Grosseto in modo da ridurre al minimo gli impatti nei confronti di tali ricettori;
- 20) in fase esecutiva dovrà essere predisposto un documento nel quale vengano analizzati gli effetti sul livello acustico del traffico (mezzi privati) nell'area interessata dall'intervento in esame, a seguito delle modifiche della viabilità che riguarderanno corso Grosseto in fase di cantiere;
- 21) in fase esecutiva dovrà essere redatto un "Piano di coordinamento azioni ed Interventi da contenimento dell'inquinamento acustico" nel quale siano previsti gli interventi da

- porre in essere in caso di eventuali criticità;
- 22) dovrà essere effettuata una campagna di informazione rivolta alla popolazione residente sulle tipologie delle lavorazioni eseguite, sui periodi e sulle tempistiche di realizzazione dell'opera. Dovrà essere nominato personale esperto e dotato delle qualifiche di legge (Noise manager), la cui funzione principale dovrà essere quella di gestire le problematiche legate al rumore all'interno dei cantieri, interfacciandosi con i cittadini. Tali nomine dovranno essere comunicate ai competenti Uffici della Città di Torino;
 - 23) in fase di esercizio dell'opera dovrà essere posta particolare attenzione al monitoraggio delle emissioni acustiche provenienti dai torrini di estrazione dell'aria delle stazioni;
 - 24) dovrà essere definita una campagna di monitoraggio della falda tramite rilievi piezometrici, che copra almeno un anno idrologico, per valutarne correttamente l'oscillazione e le eventuali interferenze con l'opera ed i fabbricati circostanti;
 - 25) in fase esecutiva dovrà essere rigidamente rispettato il Piano di gestione delle materie e il Piano di ubicazione dei siti di cava e deposito già presentato ed approvato dalla Regione Piemonte;
 - 26) l'eventuale riutilizzo delle terre e rocce da scavo presso terzi siti ai sensi degli articoli 184-bis e 186 del Decreto Legislativo n. 152/2006 e s.m.i., richiede una nuova redazione e la nuova relativa approvazione del suddetto piano di gestione antecedentemente alla produzione delle medesime (lettera b, comma 1, articolo 186, Decreto Legislativo n. 152/2006 e s.m.i.);
 - 27) in sede di redazione del suddetto elaborato dovrà essere verificata l'applicabilità degli articoli 184-bis, 185 e 186 del Decreto Legislativo n. 152/2006 e s.m.i., alle terre e rocce da scavo prodotte durante gli scavi eseguiti mediante idrofresa, in quanto tale tecnica prevede l'uso di una miscela bentonitica; in caso di verifica negativa predette terre e rocce da scavo dovranno essere gestite secondo normativa vigente in materia di rifiuti;
 - 28) al fine di non arrecare possibili disturbi alle persone ed in funzione delle non perfette condizioni di alcuni edifici prossimi alle aree di scavo della galleria, si dovrà porre massima attenzione alla corretta e tempestiva applicazione degli interventi di mitigazione previsti dalla Relazione di approfondimento impatti ed interventi mitigativi: componente vibrazioni - fase di cantiere e dalla Relazione di approfondimento impatti ed interventi mitigativi: componente vibrazioni - fase di esercizio (Allegati al progetto definitivo TCCGRPDAMGENRL007 e TCCGRPDAMGENRL008);
 - 29) in fase di redazione del progetto esecutivo dovranno essere specificati in modo puntuale gli interventi di mitigazione da adottare in fase di cantiere per limitare al

- massimo i possibili impatti generati dalle sorgenti di emissione di sostanze inquinanti;
- 30) a causa del rilevante impatto derivante dalla cantierizzazione di corso Grosseto sulla mobilità cittadina, il progetto esecutivo dovrà essere integrato con uno studio che caratterizzi lo stato futuro dei flussi veicolari su tale asse ed analizzi, attraverso opportune simulazioni, la possibilità di trasferire parte del traffico su percorsi alternativi. Tale studio dovrà essere presentato, con congruo anticipo, ai competenti Uffici della Città di Torino;
 - 31) dovranno essere previsti, per un tempo congruo, sia prima della realizzazione dei cantieri sia durante, adeguati sistemi di informazione per i cittadini, aventi ad oggetto l'evoluzione della situazione del traffico, le nuove direzioni di marcia, i percorsi alternativi e quant'altro sia opportuno per la fluidificazione del traffico;
 - 32) dovranno essere assicurati in fase di cantiere il transito e l'accessibilità dei mezzi di soccorso;
 - 33) in fase di progettazione esecutiva dovrà essere utilizzata la planimetria aggiornata del sedime ferroviario del Passante ferroviario del Nodo di Torino in modo da rendere definitivamente chiara la non comunicazione tra la linea lenta e la linea veloce;
 - 34) in fase di progettazione esecutiva dovrà essere prevista la comunicazione che consente dai binari di GTT dell'impianto di Torino Rebaudengo/Fossata di poter proseguire verso l'impianto di Settimo/Chivasso. Tale comunicazione dovrà essere posticipata alla fase di attivazione definitiva del Passante ferroviario del Nodo di Torino;
 - 35) gli impianti IS e SCMT vanno adeguati in considerazione delle due precedenti prescrizioni;
 - 36) dovrà essere prevista una curva di allacciamento della linea con la stazione tale da permettere il transito di eventuali futuri treni merci;
 - 37) la colorazione delle zone TE e dei sezionatori deve essere conforme alla normativa RFI;
 - 38) dovrà essere posizionato il dispositivo MATS all'imbocco della galleria provenendo da Ceres;
 - 39) le scale di accesso della galleria di GTT dovranno prevedere la copertura telefonica con GSMR;
 - 40) le aree relative all'attuale cantiere base di Rebaudengo dell'appalto in corso rientrante nel quadruplicamento del Passante ferroviario del Nodo di Torino, dovranno essere rese disponibili a fine 2013;
 - 41) le aree indicate come "deposito materiale" a Torino Lingotto e a Torino San Paolo, saranno in parte necessarie quali aree di cantiere, per la realizzazione di opere in corso per cui si renderà necessario un preventivo accordo sull'uso delle stesse. Inoltre dovrà

- essere considerato che nelle gallerie del Passante del Nodo di Torino, non è ammesso il transito di treni e/o mezzi d'opera a trazione diesel, l'eventuale trasporto da e per Rebaudengo dovrà pertanto essere previsto con mezzi a trazione elettrica;
- 42) inoltre, GTT dovrà porre in atto adeguate soluzioni impiantistiche di cantiere tali da scongiurare l'inquinamento degli ambienti ferroviari in esercizio in conseguenza delle lavorazioni di allestimento ed attrezzaggio della porzione di stazione di propria pertinenza, attuando nel contempo sistematico monitoraggio della qualità dell'aria;
 - 43) allorquando, a dicembre 2012, verrà attivata la nuova stazione RFI di Torino Rebaudengo, saranno comunicati eventuali aspetti di dettaglio, che si riveleranno necessari da recepire nel progetto esecutivo GTT e che al momento non sono evidenti;
 - 44) prima dell'apertura all'esercizio ferroviario dell'intervento in esame, GTT e RFI dovranno perfezionare specifici accordi anche in relazione alla successiva gestione e manutenzione degli impianti;
 - 45) in fase esecutiva dovranno essere confermate le interferenze dell'intervento in esame con le opere di captazione idropotabili esistenti. Pertanto eventuali difformità a quanto già riscontrato nel progetto definitivo, dovranno tener conto dei vincoli e delle limitazioni d'uso del territorio ricadente all'interno delle attuali aree di salvaguardia delle opere idropotabili imposti dal Decreto Legislativo n. 152/2006 e dal regolamento regionale n. 15/R dell'11 dicembre 2006;
 - 46) in base all'articolo 6 del regolamento regionale n. 15/R dell'11 dicembre 2006 dovrà essere previsto che nella zona di rispetto ristretta è vietata la realizzazione di opere ferroviarie, mentre nella zona di rispetto allargata è consentita la realizzazione di nuove opere ferroviarie a condizione che siano adottate condizioni tecniche in grado di accogliere ed allontanare le acque di dilavamento ed eventuali sostanze provenienti da sversamenti accidentali;
 - 47) per i pozzi le cui aree di salvaguardia non siano ancora state definite con apposito provvedimento regionale, dovrà essere utilizzato il criterio in cui la zona di rispetto risulta pari ad una circonferenza di raggio pari a 200 metri con centro nel punto di captazione;
 - 48) eventuali modifiche di dette aree, comporteranno la necessità di effettuare apposito studio secondo quanto previsto dal citato regolamento.
- nella deliberazione della Giunta Regionale 26 giugno 2012, n. 1-4023, Progetto definitivo "Nodo ferroviario di Torino - Collegamento della linea Torino-Ceres con la rete RFI (Passante Ferroviario) lungo la direttrice di corso Grosseto", riportante il parere unico regionale, comprensivo di verifica di ottemperanza delle prescrizioni VIA e favorevole volontà d'intesa con lo Stato sulla localizzazione dell'opera, ai sensi degli articoli 165, 166 e del comma 5 articolo 167 del D.Lgs. 163/2006, l'efficacia del provvedimento viene

subordinata all'attuazione, da parte del Soggetto Attuatore, delle prescrizioni di seguito indicate:

- dovranno essere individuati i dettagli di livello esecutivo relativi al progetto del nodo di largo Grosseto, al fine di raggiungere i seguenti obiettivi: ottimizzare il funzionamento del nodo stradale, recuperare - per quanto possibile - ulteriore sosta a raso e tenere conto degli sviluppi in corso relativi agli itinerari di mobilità ciclabile;
- dovranno essere individuati i dettagli di livello esecutivo relativi al progetto del sottopasso veicolare tenendo conto anche delle esigenze degli Enti gestori che prenderanno in carico i vari impianti tecnologici;
- dovranno essere individuate le soluzioni progettuali di dettaglio esecutivo relative alla cantierizzazione dei lavori, tenendo conto anche della situazione viabile al contorno presente al momento dei lavori, e dovranno essere presentate, per condivisione, al Comune di Torino (in sede di Regia Cantieri);
- dovrà essere verificata la situazione del manto stradale sulle carreggiate laterali di corso Grosseto e, ove necessario, dovrà essere prevista la realizzazione di interventi preventivi di risanamento atti a consentire il trasferimento della viabilità sulle stesse per tutta la durata prevista dei cantieri;
- dovranno essere effettuate prove in foro che sfruttino le numerose perforazioni realizzate, al fine di verificare che le indagini di tipo geofisico di superficie, effettuate anche al fine della caratterizzazione sismica, non risultino falsate dalla presenza degli orizzonti cementati che potenzialmente sono in grado di determinare delle inversioni di velocità;
- il progetto esecutivo strutturale dovrà seguire le procedure di cui alla deliberazione della Giunta Regionale 12 dicembre 2011, n. 4-3084;
- dovranno essere individuate soluzioni tecniche specifiche, sia costruttive sia d'organizzazione di cantiere, che, nel rispetto delle normative vigenti, permettano di salvaguardare un maggiore numero di alberi rispetto a quanto già previsto nel progetto definitivo;
- dovrà essere predisposto un dettagliato programma di campagna informativa alla cittadinanza locale riguardo le varie fasi di cantierizzazione che preveda un'ampia, chiara e tempestiva comunicazione ai cittadini e sia mirato al massimo contenimento degli impatti derivanti da lunghi accodamenti di traffico;
- dovrà essere presentato, per condivisione, ad ARPA Piemonte - Dipartimento di Torino il piano di monitoraggio ambientale, contenente le modalità e le tempistiche di attuazione delle attività di monitoraggio e di consegna dei risultati inerenti le seguenti matrici ambientali: rumore/vibrazioni e qualità dell'aria, al fine di assicurare il controllo delle condizioni previste per la realizzazione dell'intervento in progetto;
- l'ultimazione di corso Venezia, nella nuova veste di viale del Passante appare indispensabile

come viabilità alternativa al nuovo corso Grosseto senza cavalcavia, oltre che durante il prevedibilmente lungo ed impattante cantiere;

CONSIDERATO CHE

- è prevedibile che la durata definitiva del cantiere superi ampiamente il periodo di tempo previsto per l'esecuzione dei lavori, protraendo i disagi ben oltre i tre anni ipotizzati;
- si è dimostrato estremamente dannoso e oneroso il blocco della linea ferroviaria Torino-Ceres in relazione agli avvenimenti che hanno portato alla sospensione della linea per alcuni mesi ed alle riduzioni del servizio a singhiozzo, intercorse dal 2012 al 2016 a causa di cantieri per l'ammodernamento della linea;
- il progetto prevede il blocco di una parte del traffico ferroviario della linea Torino-Ceres di almeno 12 mesi, in cui l'attestamento sarà previsto nella stazione di Venaria, per cui la Città di Torino si dovrà dotare di autobus sostitutivi che andranno ad impattare ulteriormente sulla viabilità di cantiere, insieme alla quota parte di pendolari che propenderanno per l'uso del mezzo privato;
- non sono state finora prese in considerazione dalle Amministrazioni precedenti e dall'attuale Amministrazione Regionale altre alternative trasportistiche, pur note, meno impattanti sul tessuto cittadino e più proficue dal punto di vista del rapporto tra costi dell'opera e benefici attesi. A questo proposito si ritiene altamente deplorabile che venga interrotto, a causa dell'insufficiente lunghezza del sottopasso automobilistico, un collegamento ferroviario che consentirebbe di instradare una ipotetica nuova linea di ferrovia metropolitana lungo il tracciato esistente, con frequenza di corse adatte ad un'utenza prevalentemente pendolare, oltre che a quella turistica;
- pur senza considerare progetti alternativi, si ritiene che esistano ampi margini di miglioramento del progetto rispetto alle preoccupazioni espresse, e che l'Amministrazione cittadina disponga delle competenze professionali e delle conoscenze sufficienti per poter verificare che, oltre alla corretta esecuzione dei lavori, vengano minimizzati i rischi di danni connessi al mancato rispetto delle prescrizioni;

AVENDO APPRESO CHE

- in virgolettato riportato dal quotidiano La Repubblica dell'11 novembre 2016 l'Assessore Regionale Balocco, d'intesa con il Presidente Chiamparino, dichiarava che "La Regione ha inserito i 10 milioni necessari al completamento della copertura tra corso Venezia e corso Grosseto nella programmazione urgente dei fondi per lo sviluppo";
- il 16 dicembre 2016 l'Assessora Lapietra dichiarava che "La sistemazione di corso Venezia soddisfa infatti una precisa prescrizione dell'organo di Governo per la realizzazione del

tunnel di corso Grosseto e sarà fondamentale per garantire una adeguata viabilità alternativa durante le fasi di cantiere, oltre a migliorare l'opera";

- il settore Trasporti ed Infrastrutture della Regione Piemonte, in seguito ad un'interrogazione a risposta immediata, il giorno 31 gennaio 2017 ha dichiarato, dopo alcune premesse positivamente ottimistiche, che la Regione Piemonte, a tutt'oggi non dispone "delle risorse necessarie per dare seguito, secondo la normativa vigente in materia LLPP, alle volontà dell'Amministrazione Comunale di Torino circa la sistemazione della viabilità di corso Venezia" e che "i due interventi non possano essere attuati parallelamente";

IMPEGNA

La Sindaca e la Giunta a:

- 1) vigilare affinché siano rigorosamente rispettate tutte le prescrizioni preventive di cantiere e di progetto sopra richiamate, prima che venga consentito l'inizio dei lavori del cantiere;
 - 2) verificare che il progetto esecutivo della sistemazione superficiale rispecchi le esigenze della Città;
 - 3) non consentire, per quanto di propria possibilità e visto che non è stata prospettata una soluzione viabilistica efficace, che il cantiere abbia inizio, esclusa la zona del Parco Sempione, fino a che non ci siano tutte le condizioni previste per un normale deflusso del traffico attraverso strade alternative sufficientemente capienti, come il previsto nuovo corso Venezia;
 - 4) verificare che sia predisposto un piano preventivo di comunicazione efficace, rivolto a residenti e operatori commerciali nei pressi dell'area di cantiere, e con altri mezzi di comunicazione ritenuti i più efficaci per tutti i cittadini, per aggiornarli progressivamente dello stato dei lavori con particolare attenzione rivolta ad indicare eventuali cause di ritardo ed azioni attuate per ridurre al minimo accettabile ogni ulteriore disagio conseguente;
 - 5) inserire fra le opere prioritarie i lavori di copertura finale del Passante ferroviario, anche attraverso la ricerca di fonti aggiuntive di finanziamento atte ad anticipare le risorse che la Regione Piemonte dichiara di non avere ancora disponibili.
-