

COMITATO LOCALE DI CONTROLLO (C.L.di C.)
Riunione del 9 MAGGIO 2006

Luogo e Data: Comune di Grugliasco, 9 MAGGIO 2006

PRESENTI:

ENTE RAPPRESENTATO	RAPPRESENTANTE POLITICO	TECNICO INCARICATO
Comune di BEINASCO	ERIKA FAIENZA	
Comune di RIVOLI		
Comune RIVALTA	AMALIA NEIROTTI	VALTER MARTINO
Comune TORINO		MARIO LOMBARDO MARCO ROLANDO
Comune ORBASSANO	FRANCESCO CASTELLANETA	ROBERTO MODUGNO
Comune GRUGLIASCO	MARCELLO MAZZÙ	LEONELLO SAMBUGARO
Provincia di TORINO		PAOLO FOIETTA
ARPA Piemonte		ENRICO GARROU
ASL 1		
ASL 5		LEANDRO SGRO
TRM S.P.A.	GIUSI DI BARTOLO DANIELE ZACCHIGNA	

Gli enti sono stati convocati mediante nota del 4-5-2006 (prot. n. 140252), di seguito allegata.

VERBALE

L'Assessore all'Ambiente del Comune di Beinasco ERIKA FAIENZA alle ore 17.45 apre formalmente la riunione avente all'ordine del giorno la presentazione dello studio di Ecolog sulla movimentazione ferroviaria e la viabilità di accesso e connessa al termovalorizzatore. Propone al Comitato, prima di iniziare la presentazione dello studio di Ecolog, onde evitare che le buone intenzioni del tecnico incaricato dal Comune di Beinasco vengano ulteriormente fraintese e che risultino compromessi i buoni rapporti che il Comune di

Beinasco ha instaurato con la Provincia e con il C.L. di C., di stralciare dal verbale della riunione tenutasi il 18 aprile 2006, nell'intervento del dott. Tornavacca, da "Il dott. Tornavacca ribadisce quindi che la responsabilità dell'aumento dei costi in talune situazioni ..." a "Adesso le nefaste conseguenze di un mancato controllo da parte della Provincia di Torino ricadono sui Sindaci".

Passa quindi la parola all'arch. FOIETTA, il quale presenta lo studio di Ecolog sulla movimentazione ferroviaria dei rifiuti, attraverso la proiezione di slides distribuite ai presenti.

L'arch. FOIETTA evidenzia che l'opportunità di trasporto ferroviario dei rifiuti rappresenta uno dei criteri preferenziali sulla base del quale è stata operata la scelta del sito del Gerbido. Il vantaggio apportato dal trasporto su ferro è evidente:

- per i quantitativi di rifiuti trasportati;
- per la riduzione degli attuali flussi di trasporto su gomma dei rifiuti;
- che in particolare per la zona del Gerbido non si avrà una concentrazione di ulteriori flussi di traffico generati dal termovalorizzatore.

L'arch. FOIETTA ricorda che le slide distribuite non rappresentano la versione finale del documento, che sarà consegnata a breve, e non contengono ancora un'opzione interessante, quale l'utilizzazione della linea ferroviaria per il trasporto dei rifiuti prodotti dall'area nord della città di Torino (l'area sud della città è molto vicina al sito del termovalorizzatore) ed evitare l'attraversamento, da parte dei mezzi, della tangenziale. Il Gerbido è facilmente connesso con il passante ferroviario; l'utilizzo del passante, eventualmente con convogli notturni, sarebbe sufficiente per trasferire buona parte dei mezzi che impegnano la tangenziale di Torino.

Il dott. LOMBARDO chiede delucidazioni sul quantitativo di rifiuti che potrebbe essere inviato da Torino al termovalorizzatore su treno.

L'arch. FOIETTA spiega che il quantitativo di rifiuti proveniente da Torino e trasportato non su gomma, ma attraverso il passante ferroviario, rappresenta quantitativamente circa il 60% dei rifiuti prodotti nella città: tale quota rappresenta la % di rifiuti oggi conferita direttamente in discarica, la restante quota viene conferita presso la stazione di transfert di via Gorini, trasbordata su mezzi pesanti e solo successivamente conferita alla discarica.

Escludendo la città di Torino, il quantitativo di rifiuti complessivo che può essere trasportato su treno dovrebbe essere pari a circa 450 t/giorno, ovvero circa il 68% del totale, quello trasportato su gomma il 32%. Considerando anche Torino, la percentuale trasportata su treno sarebbe pari a circa 850 t/giorno, ovvero il 67% del totale, poiché, come anticipato, il 60% dei rifiuti provenienti da Torino è movimentabile attraverso il passante ferroviario.

L'arch. FOIETTA conclude confermando che il trasporto su ferro risulta possibile, presenta economicamente un costo analogo a quello su gomma, ma potrebbe risultare molto conveniente soprattutto immaginando uno scenario futuro, almeno relativo ai prossimi cinque anni, con l'aumento dei costi del petrolio.

L'arch. FOIETTA, vista l'assenza di Massimo Guerra, che, in quanto Direttore di Ecolog, ha gestito lo sviluppo della proposta progettuale, propone di organizzare un incontro in una sede più tecnica – magari la conferenza stampa di Ecolog il 17-5-06 -, per approfondire l'argomento.

La dott.ssa FAIENZA ringrazia l'arch. FOIETTA chiedendo ai presenti se desiderano intervenire.

Il dott. LOMBARDO chiede se nella presentazione del progetto nella conferenza stampa del 17-5-06 sarà inclusa la parte dello studio relativa a Torino nord.

L'arch. FOIETTA precisa che lo scopo della conferenza stampa del 17-5 è unicamente di informare che è in corso uno studio sulla movimentazione ferroviaria da parte di Ecolog, sulla base del quale si sono aperti alcuni orizzonti. Non sarà presentata la conclusione formale dello studio, anche perché mancano, al momento attuale, alcune parti. Nel pomeriggio del 17-5 si potrebbe incontrare GTT e valutare la possibile integrazione.

Il dott. LOMBARDO ritiene, comunque, opportuno che nel corso della conferenza stampa sia precisato che lo studio includerà anche la suddetta integrazione, poiché promessa agli abitanti di Torino.

Il dott. SIGNORETTI (GTT), riassumendo il percorso dei rifiuti, secondo lo studio trasportati dapprima alle cinque aree di trasferimento, poi ad Orbassano, dove avviene la composizione del convoglio finale, e infine al termovalorizzatore, chiede quanti sono i convogli e il materiale rotabile necessari per questa complessa movimentazione e dove risiedano i vantaggi del trasferire tutto ad Orbassano e da lì, con una composizione diversa, al Gerbido.

L'arch. FOIETTA, specificando che cercherà di fornire una risposta sulla base delle sue limitate competenze in merito, chiarisce che in primo luogo, nella zona del termovalorizzatore, sono stati realizzati con difficoltà tre binari (arrivo dei convogli, movimentazione convogli, partenza convogli) e non è possibile lasciare i convogli oltre il tempo strettamente necessario alla movimentazione dei rifiuti/scorie: l'opportunità fornita dalla estrema vicinanza del SITO permette di comporre in quell'area il treno (e non nell'area del termovalorizzatore ove non ci sarebbe peraltro spazio), con lunghezza adeguata (si ricorda che il fascio di binari in corrispondenza del termovalorizzatore è di circa 700 mt) in modo da non intasare la gestione dei flussi da e per il termovalorizzatore.

L'ing. DI BARTOLO afferma che T.R.M. ha imposto ad Ecolog il limite di permanenza dei convogli di tre giorni; inoltre asserisce che, considerando:

- la densità abitativa molto bassa di alcuni consorzi e il conseguente ridotto numero di container riempiti, ma comunque da trasportare;
- la limitatezza del fascio di binari a disposizione all'interno del Gerbido;

è necessario ricomporre i convogli provenienti dalle aree periferiche, sia per ottenere un numero adeguato di carri ferroviari, sia ai fini dell'ottimizzazione dello scarico dei container.

Altri due aspetti contemplati nello studio riguardano una corretta gestione del personale nella giornata lavorativa, evitando di sottoutilizzarlo, e l'invio finale di ciascun container al consorzio proprietario (non è ancora stata valutata l'opzione della rotazione dei container).

L'arch. FOIETTA ribadisce che si tratta di una fase di studio iniziale, correttamente presa in carico dall'Ente Pubblico, per valutare la convenienza ambientale dell'opzione proposta, supportata peraltro anche da un'analisi di CSST.

Dallo studio di fattibilità, valutata la convenienza della proposta, si dovrà quindi passare al modello operativo e solo in questa sede avverrà la definizione puntuale del funzionamento delle aree di trasferimento, sia questo basato su treni merci o su specifici vettori. È fondamentale passare da dichiarazioni di principio sul trasporto delle merci su ferro ad analisi di fattibilità e quindi, se i risultati sono positivi, all'operatività.

Nel caso specifico si deve ancora costruire una serie di rapporti per passare al progetto finale.

Il dott. CASTELLANETA chiede delucidazioni sulle modalità di connessione del termovalorizzatore al SITO di Orbassano.

L'arch. FOIETTA specifica che esiste un raccordo di collegamento tra Orbassano e la linea FIAT.

La dott.ssa FAIENZA passa la parola all'ing. DI BARTOLO per la trattazione del tema della viabilità di accesso e connessa al termovalorizzatore. Viene distribuita ai presenti copia della bozza di accordo di programma a questa relativo, allegata al presente verbale.

L'arch. FOIETTA ritiene necessario precisare che la viabilità connessa al termovalorizzatore entra, in quanto prescrizione, come onere di urbanizzazione complessivo a carico di T.R.M.; la finalità è evitare di congestionare la viabilità locale e le ricadute negative in particolare sulla popolazione dei comuni di Beinasco, di Orbassano e dell'area attorno a Strada del Portone.

Tra le prescrizioni è stata individuata la connessione del sito alla tangenziale.

L'ing. DI BARTOLO presenta le slide relative alla viabilità, allegate al presente verbale, precisando che l'importo dei lavori per la realizzazione delle opere è a carico di T.R.M..

L'arch. FOIETTA precisa che ad oggi il collegamento a Strada del Portone è rappresentato dall'asse che passa sopra la tangenziale e arriva a Orbassano, al confine con il comune di Beinasco, proseguendo con la statale 174 verso l'ospedale S. Luigi. Tale asse è di proprietà di RFI e, sulla base del contratto con cui viene concesso in comodato d'uso alla Provincia di Torino, è già stato asfaltato e migliorato. Tra le proposte esaminate, finalizzate al miglioramento dell'accesso al sito a partire dallo scalo di Orbassano, vi sono

l'allargamento del sovrappasso e la realizzazione di un accesso diretto alla strada 174, con un conseguente potenziamento della viabilità di collegamento con l'ospedale.

La dott.ssa FAIENZA chiede se l'allargamento della strada si annovera tra gli interventi previsti.

L'arch. FOIETTA afferma che la strada è già stata allargata fino a 7,5 metri permettendo la definizione di una doppia corsia.

Il dott. CASTELLANETA osserva che la strada che si trova tra termovalorizzatore, ferrovia, area GTT è già utilizzata per collegare Orbassano e Beinasco con Torino, pertanto il traffico indotto dal termovalorizzatore si aggiungerebbe a quello derivante dalle attività industriali esistenti e dai flussi privati.

La dott.ssa FAIENZA sostiene che i carichi di traffico che graveranno su Beinasco saranno tali da congestionarlo in misura paragonabile alle note situazioni della Pianura Padana.

Il dott. MODUGNO chiede di approfondire tali aspetti in sede progettuale con la collaborazione dei Comuni interessati.

L'ing. DI BARTOLO ricorda che la rotonda afferente all'impianto e la prosecuzione di via Gorini fanno parte degli interventi specifici che saranno affrontati nella fase progettuale e che seguiranno l'iter autorizzativo presso la Provincia di Torino. Tutti gli altri interventi faranno parte di un accordo di programma per il quale è prevista una conferenza di servizi il 24-5-06.

Il dott. CASTELLANETA desidera principalmente mettere in evidenza la criticità del collegamento tra A5 e B (interventi infrastrutturali connessi alla realizzazione del termovalorizzatore), per la sezione stradale estremamente ristretta e per le difficoltà oggettive di allargamento.

La dott.ssa FAIENZA, ricollegandosi al precedente intervento, ribadisce che l'inizio della "B" si inserisce tra ferrovia, termovalorizzatore, GTT, e che, prima delle migliorie apportate, era molto pericolosa. La strada, proseguendo, si restringe in corrispondenza del sottopasso e soprattutto quando supera la tangenziale; tali problematiche giustificano la richiesta di delucidazioni, prima avanzata, sulla possibilità di un allargamento; ciò si rende necessario per rendere più sicura la percorrenza da parte dei mezzi privati e dei camion; le osservazioni dei comuni sarebbero, pertanto, decisamente pertinenti. Ritiene inoltre importante approfondire un altro aspetto: nel semicerchio tra A5, A4 e A3 si trova l'area PIP di Beinasco e Orbassano e quindi l'area residenziale di Fornaci. Beinasco sarà invaso dal traffico di via Gorini, Strada del Portone e della strada provinciale che lo taglia.

L'arch. FOIETTA ricorda che il quantitativo di rifiuti destinato al termovalorizzatore sarà trasportato per il 68% su ferro e per il 32% su gomma, per cui i mezzi pesanti in ingresso al sito saranno in n. di 20/giorno e di fatto l'impianto non produrrà sostanziale carico aggiuntivo. Il trasporto su ferro è stato considerato proprio per rispondere alle esigenze del territorio, che deve essere considerato in senso più ampio.

La dott.ssa FAIENZA chiede delucidazioni sulla funzionalità della viabilità tenendo conto del casello.

L'arch. FOIETTA ribadisce che si deve distinguere tra flussi derivanti dal termovalorizzatore e i problemi di viabilità oggi esistenti nell'area. Ricorda, in primo luogo, il raccordo realizzato a monte di Strada del Portone che migliorerà la circolazione nell'area; invece il miglioramento dello svincolo di SITO è funzionale all'interporto e deve essere valutato nell'ambito di una pianificazione generale della viabilità con la Provincia di Torino ed altri soggetti, tra cui A.T.I.V.A.. In questo scenario devono essere realizzati interventi connessi con il traffico generato da T.R.M. e quindi ai circa 20 camion/giorno. Il resto deve rientrare in un ragionamento che investe i problemi del casello, i problemi relativi alla "strada delle ferrovie" che, acquisita dalla Provincia di Torino, avrà un assetto di tipo diverso, la connessione della rotonda con la strada n. 174 che rientra nella programmazione ordinaria della Provincia, il ruolo svolto dalla strada n. 175.

La verifica pertinente a questa sede prende in considerazione diverse indicazioni: l'arrivo di camion dalla tangenziale, per cui si rende necessario un riadeguamento del sottopasso e l'innesto sullo stesso con un raggio di curvatura adeguato; la strada che tende a salire con un problema di pendenza.

La rotonda rientra in un sistema che dipende dalle scelte di urbanizzazione dei due Comuni, come la realizzazione delle aree produttive. Gli oneri di urbanizzazione, visto che la rotonda viene già realizzata da

T.R.M., potrebbero essere usati sugli altri tipi di interventi. La strada di RFI prima dell'asfaltatura, effettuata a dicembre, non era molto utilizzata, ed è ovvio che con le migliorie apportate lo sia maggiormente, perché di fatto è stata realizzata una connessione che serve Beinasco, il S. Luigi ecc.

La realizzazione dell'impianto non rappresenterà un carico sulla viabilità e di tale aspetto si discuterà nella conferenza di servizi, nell'ambito dell'Accordo di Programma, convocata per il 24 maggio. Il finanziamento richiesto a T.R.M. per la realizzazione degli interventi collegati, come gli oneri di urbanizzazione, è pari a 3 milioni di Euro.

Il miglioramento degli assi viari della zona è un aspetto che non può essere discusso in questo tavolo. D'altra parte la sistemazione della strada era già prevista nel Piano Territoriale.

Il dott. MODUGNO ricorda che il comune di Orbassano sta già contattando alcuni operatori per la realizzazione degli interventi industriali previsti - che essendo di iniziativa privata si configurano come PEC - proprio per vagliare le possibilità di cessione gratuita delle aree ed evitare di gravare su T.R.M. con procedure di esproprio; è necessario quindi chiarire le tempistiche.

L'arch. SAMBUGARO chiede se lo snodo A3 servirà anche alla parte di nuova urbanizzazione relativa al PIP di Beinasco e al PEC di Orbassano.

L'arch. FOIETTA conferma.

Il dott. MARTINO chiede se l'intervento costituirà un nuovo collegamento sia alla parte nord che alla parte sud della tangenziale, per cui sarà possibile entrare in tangenziale dalla 174 così come da Strada del Portone.

L'arch. FOIETTA presenta la carta a Martino e Castellaneta, ricordando che tali aspetti saranno affrontati in sede di accordo di programma.

L'ing. DI BARTOLO precisa che per quanto riguarda Strada del Portone, il progetto preliminare prevedeva un grande ellissoide, ma in sede di Conferenza dei Servizi la Città di Torino ha proposto la sostituzione dell'ellissoide con due rotonde, una delle quali sarà realizzata a breve e di cui T.R.M. darà quota parte.

L'ing. DI BARTOLO presenta un prospetto sugli importi delle opere previste, specificando che per gli interventi di tipo A sono pari a circa 1.400.000 Euro, per quelli di tipo B circa a 1.000.000 Euro - anche se il computo non è ancora stato aggiornato sulla base della sostituzione dell'ellissoide con le due rotonde - e infine per l'intervento di tipo C, che consiste nella connessione a Beinasco attraverso la strada 174, pari a circa 315.000 Euro.

L'ing. LOMBARDO sollecita l'invio della documentazione progettuale sulla doppia rotonda.

Il dott. MARCO ROLANDO solleva la problematica relativa all'innesto della ferrovia rispetto a Strada del Portone.

I membri del CLDC chiedono di poter essere tutti invitati alla conferenza di servizi sull'accordo di programma, anche se solo alcuni saranno i firmatari dello stesso.

L'arch. FOIETTA conferma che verrà inviata una lettera di invito anche ai soggetti non ancora convocati (Beinasco, Rivalta e Grugliasco) pur evidenziando che non è possibile ricollegare tutte le questioni e le problematiche di una determinata area ad un singolo episodio, per cui è necessario distinguere tra i problemi derivanti dalla realizzazione del termovalorizzatore da quelli di viabilità propri del territorio. Propone, inoltre, l'organizzazione di un incontro *ad hoc* con l'Assessori provinciali ai Trasporti e Grandi Infrastrutture Franco Campia e alla Viabilità Giovanni Ossola.

La dott.ssa FAIENZA ricorda che l'individuazione delle aree PIP è antecedente a quella del Gerbido come sito per la realizzazione del termovalorizzatore. Inoltre afferma che il bilancio ambientale deve essere affrontato in sede di C.L. di C. in tutti i suoi aspetti.

L'arch. SAMBUGARO chiede di condurre un approfondito ragionamento sulle compensazioni ambientali.

La dott.ssa FAIENZA propone e il CLDC conferma, la data del 30 maggio per il successivo incontro con, all'ordine del giorno, le compensazioni ambientali.

Precisa che all'inizio dell'odierno incontro ha proposto di stralciare una parte del verbale del 18 aprile sottolineando che il Comune di Beinasco ripone piena fiducia nel dott. Tornavacca e che nella precedente riunione sono stati probabilmente fraintesi i toni e i contenuti della discussione.

La riunione si conclude alle 20.00.

Grugliasco, 9 maggio 2006.

EP