

Determinazione del Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale

N. 75-32896/2011

Oggetto: Istruttoria interdisciplinare della fase di Verifica ai sensi dell'art.10 della l.r. 40/1998 e smi, relativa al "Termovalorizzatore dei rifiuti della Provincia di Torino: richiesta di sospensione della prescrizione n. 23 della DGR n.1371-433230/2006"

Comune: Torino

Proponente: TRM SPA

Esclusione dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale

Il Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale

Premesso che:

- in data 08 giugno 2011, la Società TRM SPA, con sede legale in via Livorno, 60 TORINO, ha depositato presso l'Ufficio di deposito - Sportello Ambiente - della Provincia di Torino, domanda di avvio della fase di Verifica della procedura di VIA ai sensi dell'art. 10 della legge regionale 14 dicembre 1998, n.40 e smi "*Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione*", relativamente al progetto in oggetto, in quanto rientrante nella categoria n. 65 Allegato B2 "*Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato A2 o all'allegato B2 già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non inclusa nell'allegato A2)*";
- l'istanza richiede la sospensione della prescrizione n. 23 "*Si ritiene indispensabile dal punto di vista delle ricadute sul sistema viario la realizzazione del trasporto di una consistente parte dei rifiuti su ferrovia, come peraltro previsto dal progetto presentato.*" della D.G.P n. 1317-433230 del 21/11/2006, inerente il giudizio positivo di compatibilità ambientale del progetto "Impianto di termovalorizzazione dei rifiuti della Provincia di Torino". Tale progetto prevede, tra le opere connesse e complementari necessarie per il corretto funzionamento dell'impianto, l'accesso da e verso lo scalo ferroviario di Orbassano, attraverso la linea ferroviaria per FIAT Mirafiori adiacente al sito del Gerbido;
- in data 23/06/2011 è stato pubblicato presso l'Albo Pretorio Provinciale l'avviso al pubblico recante la notizia dell'avvenuto deposito degli elaborati relativi al progetto in oggetto, allegati alla domanda di avvio della fase di Verifica della procedura di VIA;
- il progetto è rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico per 45 giorni a partire dal 23/06/2011 e su di esso non sono pervenute osservazioni
- per lo svolgimento dell'istruttoria è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell'Organo Tecnico istituito con DGP n.63-65326 del 14/04/1999 e smi;
- l'istruttoria provinciale è stata svolta con i contributi forniti dai componenti dell'organo tecnico;
- in data 26/07/2011 e in data 07/09/2011 si sono svolte le Conferenze dei Servizi, presso la sede dell'Area Sviluppo Sostenibile e Pianificazione Ambientale della Provincia di Torino, corso Inghilterra 7- Torino (convocata ai sensi della l. 241/1990 e smi).

Rilevato che:

La relazione ambientale presentata contiene i seguenti quadri:

Programmatico: dove sono riportate le previsioni dei seguenti atti programmatici che governano la gestione dei flussi di rifiuto in ingresso ed uscita dall'impianto di Gerbido:

- Programma Provinciale di Gestione dei Rifiuti PPGR del 2005;
- PPGR del 2006, attualmente vigente;
- Piano d'Ambito 2008-2014;
- Studio della società ECOLOG "Per una soluzione intermodale del trasporto ferroviario di rifiuti nella Provincia di Torino".

Nel PPGR2005 e nel PPGR 2006 sono valutati i flussi dei rifiuti della zona servita dall'impianto ed il trend ipotizzato fino al 2010. In riferimento all'anno 2010, si prevede di trattare nell'impianto del Gerbido una volumetria pari a 421.000 tonnellate/anno e una quantità annua di scorie prodotte dal termovalorizzatore da conferire in discarica (non localizzata) pari a 110.000 tonnellate.

Nel Piano d'Ambito di Prima Attivazione 2008-2014 e nei successivi aggiornamenti vengono stimati 431.300 tonnellate/anno di rifiuto residuo dalla raccolta differenziata al 2014, da inviare al termovalorizzatore del Gerbido.

Nella relazione ambientale presentata, per considerare lo scenario peggiorativo dei flussi di traffico su strada, sono stati riparametrati i quantitativi di rifiuto in funzione della produzione prevista al 2014 (dato stimato di 431.300 t/a), rispetto al quantitativo autorizzato nel PPGR 2006 (421.000 t/a).

Progettuale: in cui sono posti a confronto il sistema di trasporto dei rifiuti misto ferro-gomma, previsto dal progetto definitivo dell'impianto valutato in sede VIA con D.G.P n. 1317-433230, e la soluzione transitoria proposta nel presente progetto di movimentazione dei rifiuti solo su gomma.

In sintesi da tale analisi risulta che, nello scenario transitorio solo su gomma, sulla base dei quantitativi di 431.300 t/anno di rifiuti, il numero di mezzi pesanti aggiuntivi che si dirigono al termovalorizzatore sono n°31 al giorno e pertanto n. 3 camion/ora, considerando 10 ore lavorative al giorno. Il sistema di trasporto solo su gomma, inoltre, interessa 40 comuni, rispetto ai 15 nel caso del sistema misto ferro-gomma.

Ambientale: data la natura del progetto la relazione approfondisce principalmente le componenti ambientali: emissioni in atmosfera e traffico.

- *Emissioni in atmosfera*: sulla base dell'incremento dei flussi di mezzi pesanti stimato è stato analizzato l'impatto aggiuntivo sulle emissioni in atmosfera. Tale impatto, dato che sarà distribuito su un'ampia superficie territoriale, è stato calcolato come incremento delle emissioni territoriali nei vari comuni interessati, utilizzando a tale scopo i dati contenuti nell'IREA (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera). A tali dati, attualmente disponibili per l'anno 2007, sono stati aggiunti quelli indotti dalla movimentazione su gomma dei rifiuti dai centri di trasferimento all'impianto di Gerbido e valutata l'entità delle modifiche.
- *Traffico*: sono stati valutati gli impatti sul traffico stradale determinando le rotte e i flussi degli auto articolati. Il traffico atteso è stato rapportato alla capacità delle strade, al fine di definire le tratte stradali maggiormente trafficate.

Le valutazioni ambientali effettuate dallo studio concludono che, il modello di esercizio solo su gomma proposto in via transitoria, non determina impatti significativi sull'ambiente in quanto:

- gli incrementi di emissioni in atmosfera risultano irrilevanti per tutte le sostanze considerate: Ossidi di Azoto (NOx), Monossido di Carbonio (CO), Particolato Fine (PM10) e (CO2). I massimi incrementi risultano di 10 volte inferiori al punto percentuale rispetto alla situazione attuale e nella maggioranza dei casi tra le 100 e le 1.000 volte inferiori al punto percentuale. Incrementi così ridotti delle emissioni non determinano effetti apprezzabili sullo stato di qualità dell'aria nei comuni interessati, anche se localizzati in area critica;
- gli incrementi di traffico risultano sempre inferiori allo 0,5% della capacità delle infrastrutture interessate. In nessun caso il traffico aggiuntivo porta a superare la capacità delle strade interessate. Va tuttavia rilevato che alcuni tratti stradali presentano allo stato attuale flussi di traffico prossimi alla capacità dell'infrastruttura nell'ora di punta mattutina, in particolare alcuni tratti delle Tangenziali Nord e Sud di Torino.

Lo studio consente di verificare che l'effetto del traffico aggiuntivo, indotto dal modello di esercizio alternativo solo su gomma, non causa impatti ambientali significativi rispetto al modello di esercizio misto ferro / gomma autorizzato, ed individua alcuni interventi gestionali e ambientali al fine di mitigare gli impatti residui.

Considerato che:

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota prot. n. 645022 del 27/07/2011 del Settore Navigazione, Trasporto Merci e Logistica della Regione Piemonte
- nota prot. n. 28003 del 22/07/2011 del Comando Provinciale Vigili del Fuoco
- nota prot.n.73034 del 25/07/2011 dell'Arpa Piemonte
- nota prot. 16866/66 del 6 settembre 2011 del Comune di Rivalta;
- nota prot. 5792/DB1202 del 7 settembre 2011 della Direzione Trasporti, Logistica Mobilità e Infrastrutture della regione Piemonte

L'istruttoria tecnica condotta, le note sopra citate dei soggetti interessati, le risultanze della conferenza dei servizi, hanno consentito l'evidenziazione, relativamente al progetto in oggetto, di quanto di seguito elencato:

- dal punto di vista della pianificazione di settore:

In sede di istruttoria, prendendo atto delle scelte indicate dal PPGR e dai piani e programmi di settore, in merito agli aspetti del trasporto dei rifiuti in ingresso ed uscita dall'inceneritore, è stato rilevato che, la possibilità di trasferire parte dei rifiuti, con un sistema integrato gomma-ferro, dalle aree territoriali della zona sud della Provincia di Torino, determina il coinvolgimento, oltre a TRM, anche di una pluralità di soggetti: i Consorzi di bacino, l'Associazione d'Ambito torinese (ATO-R), la Regione Piemonte, i Comuni coinvolti, la Rete Ferroviaria Italiana (RFI), e questa Provincia come ente coordinatore.

Considerato che ad oggi, per questioni di tipo gestionale, logistico ed amministrativo, la previsione della movimentazione dei rifiuti su ferro non è stata resa operativa ed attuabile dal complesso dei soggetti coinvolti, e che risultano da approfondire ed aggiornare gli studi propedeutici, fino ad una vera e propria progettazione, si è ritenuto idoneo lo strumento della Conferenza dei Servizi ai sensi della L.241/90 e s.m.i., per coinvolgere tutti gli enti interessati dal sistema ferro-gomma, in modo da definire il modello e la suddivisione dei compiti.

In seguito alle risultanze di tale Conferenza, la società TRM dovrà effettuare gli approfondimenti tecnici (in coerenza con gli studi finora effettuati: modello logistico dello studio ECOLOG del 2006), necessari per la valutazione ambientale degli scenari che verranno delineati.

Si evidenzia inoltre che la Provincia, in qualità di soggetto a cui è delegata la programmazione dei Rifiuti, ha dato corso ad un aggiornamento del PPGR: PPGR2010 che, contiene, a partire dalla situazione attuale, una verifica dei presupposti di base - programmi e obiettivi - con la ridefinizione temporale degli impegni e l'attivazione di ulteriori strumenti di regolazione e di governo attraverso un coinvolgimento dei vari referenti del sistema per ricercare soluzioni condivise ed integrate, con una impostazione di confronto e concertazione.

- dal punto di vista tecnico-progettuale e ambientale:

Durante l'istruttoria si sono evidenziate ed affrontate principalmente le problematiche tecnico-viabilistiche ed ambientali (impatto atmosferico e traffico), indotte dai due scenari del trasporto dei rifiuti:

- movimentazione mista ferrovia-gomma;
- movimentazione solo su gomma.

Nel complesso il confronto tra i due scenari non fa emergere incrementi significativi, ma si evidenziano alcune situazioni in cui l'incremento del traffico (nello scenario solo gomma) andrebbe ad incidere su situazioni locali nelle quali sono state rilevate nello studio presentato, già nello stato

attuale, alcune situazioni prossime alla saturazione della capacità delle infrastrutture. Pertanto sarà necessario un approfondimento che definisca le ore di servizio per i mezzi di trasporto dei rifiuti in modo tale da evitare la sovrapposizione nelle ore di punta del traffico per i tratti più congestionati.;

La previsione del trasporto di una significativa quota di rifiuti su ferro costituisce un elemento qualificante e distintivo del progetto approvato. Pertanto si ritiene che la sospensione della prescrizione debba essere subordinata ad un percorso di approfondimento che garantisca tempi e modalità per pervenire ad una definizione più precisa ed aggiornata di un modello logistico con che consenta il trasporto su ferro di una parte dei rifiuti.

In particolare sono necessari i seguenti approfondimenti:

- confrontare, con uno studio di fattibilità tecnico-economico-ambientale, la soluzione prevista nel progetto autorizzato di trasporto su ferro fino al terminal ferroviario dell'impianto, con la soluzione di utilizzare lo scalo ferroviario di Orbassano come ultima fermata in ferrovia e quindi successivamente inviare le casse su autoarticolati fino all'avanfossa dell'impianto;
- prevedere uno studio di fattibilità, concordato tra i soggetti coinvolti dalla programmazione/gestione del sistema ferro-gomma, che individui i centri di raccolta, trasferta e/o di stoccaggio dei rifiuti da inviare al termovalorizzatore del Gerbido, sia per la fase transitoria (solo gomma), che per quella a regime (mista ferro-gomma). In tale studio si chiede di valutare le ipotesi per il trasferimento delle scorie in uscita ipotizzando siti di smaltimento e/o riutilizzo.

Ritenuto che:

- sulla base delle valutazioni previsionali effettuate, il modello di esercizio transitorio solo su gomma, nei periodi di sospensione della prescrizione, non comporta impatti negativi e significativi aggiuntivi, rispetto allo scenario ferro-gomma autorizzato, sulle principali componenti ambientali potenzialmente interessate;
- si debba perseguire l'obiettivo di precisare ed aggiornare un modello logistico che consenta il trasporto su ferro di una parte dei rifiuti
- per le motivazioni sopra espresse, **la sospensione in progetto possa essere esclusa dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale ex art. 12 l.r. 40/98 e smi, subordinatamente al rispetto di tutte le prescrizioni di seguito riportate:**

Prescrizioni operative dirette alla Società TRM

1) In riferimento all'ipotesi di trasporto solo su gomma, dovrà essere definito da TRM SPA, in collaborazione con ATIVA e in accordo con i Consorzi di bacino di gestione dei rifiuti e l'Associazione d'ambito Torinese per il governo dei Rifiuti (ATO-R), un studio sulle ore di servizio per i mezzi di trasporto. In tale studio si dovrà prevedere il passaggio dei mezzi articolati nelle ore di magra per il traffico, evitando movimenti nell'ora di punta, in particolare per i casi in cui sono state già rilevate nello studio presentato, alcune situazioni prossime alla saturazione della capacità delle infrastrutture nella situazione attuale:

- la Tangenziale Nord tra gli svincoli della SS24 - SP176 e tra gli svincoli della SP176 e Regina Margherita, entrambi in carreggiata interna. I flussi sono determinati dai mezzi in provenienza da Basse di Stura al Termovalorizzatore di Gerbido, oltre 10 mezzi monodirezionali al giorno
- la Tangenziale Sud tra gli svincoli con la tangenziale Nord e Corso Francia e tra gli svincoli di Corso Francia e Corso Allamano, entrambi in carreggiata esterna. Tale rotta è quella con i maggiori flussi di mezzi, in quanto si sommano ai flussi della Tangenziale Nord quelli provenienti dalla Val di Susa, per un totale di circa 20 mezzi monodirezionali al giorno.
- la viabilità di accesso/uscita all'area SITO (Società Interporto di Torino) dovrà essere valutata con uno studio dei flussi aggiuntivi indotti dal modello solo gomma, valutare

l'eventuale aggravio all'interno dell'area SITO e definire le eventuali soluzioni di mitigazione.

- 2) Dovrà essere redatto da TRM (con il coinvolgimento di RFI) un approfondimento su costi, funzionalità e ricadute ambientali relativo al tratto finale su ferro, compreso tra lo scalo ferroviario di Orbassano e lo scalo dell'impianto del Gerbido. In particolare si dovrà confrontare in termini tecnici-economici/ambientali con un'analisi multicriteria il sistema presentato in progetto (stazione fino al terminal ferroviario), con l'alternativa di prevedere come ultimo scalo ferroviario quello di Orbassano e quindi successivamente inviare le casse su autoarticolati fino all'avanfossa dell'impianto, quanto sopra anche con riferimento alle scorie in partenza dall'impianto. Nella seconda ipotesi si dovranno considerare eventuali interferenze e/o sinergie con le aree di proprietà SITO

Gli studi prescritti ai sopra citati punti 1) e 2) dovranno essere conclusi e trasmessi a questa Provincia entro 6 mesi dalla data di emanazione del presente procedimento.

In relazione alle risultanze di quanto richiesto ai suddetti punti verranno definite specifiche prescrizioni di aggiornamento della deliberazione 1317-433230/2006 (giudizio positivo di compatibilità ambientale), nonché indicazioni ai Consorzi di Bacino per ciò che riguarda il punto 1).

Indicazioni dirette ai soggetti coinvolti nella raccolta dei rifiuti urbani e nella programmazione/gestione del sistema ferro-gomma

- 3) La Provincia di Torino dovrà avviare e concludere una Conferenza dei servizi (ai sensi della L.241/90 e s.m.i.) con i Consorzi di bacino di gestione dei rifiuti, ATO-R e RFI per definire e le modalità e la suddivisione dei compiti con cui procedere ad un approfondimento e un aggiornamento del modello logistico dello studio ECOLOG del 2006 necessario per dare operatività al un modello misto ferro-gomma, che verifichi e valuti (sotto il profilo logistico, economico e ambientale) per ciascuno dei bacini di gestione dei rifiuti urbani le necessità di dotazione di aree di trasferta e di scali ferroviari e che valuti, in base alle risultanze del piano di gestione delle scorie in corso di predisposizione da parte di ATO-R, anche il modello di trasporto delle scorie ai siti di smaltimento o recupero previsti.

Nell'ambito di tale analisi sul sistema, TRM dovrà effettuare gli approfondimenti tecnici (in coerenza con gli studi finora effettuati) necessari per la valutazione ambientale degli scenari che verranno delineati.

Lo studio di aggiornamento, da effettuare con il supporto conoscitivo di RFI, dovrà avere i seguenti contenuti minimi:

verifica della situazione aggiornata dello stato delle infrastrutture ferroviarie negli scali individuati, al fine di individuare effettivamente lo loro fattibilità tecnico/economico/ambientale rispetto a:

- numero e stato dei binari da destinare al trasporto dei rifiuti;
- dimensione e accessibilità del piazzale dello scalo dove effettuare il carico/scarico delle casse;
- accessibilità dello scalo;
- interventi infrastrutturali negli scali eventualmente necessari;
- nella valutazione delle emissioni generate dal trasporto su strada occorre considerare un parco veicoli attualizzato all'anno di entrata in funzione del termovalorizzatore;
- valutazione delle emissioni dei mezzi d'opera da utilizzare nei singoli scali per il trasferimento dei cassoni (gru o quant'altro) e in caso di ferrovia non elettrificata le emissioni dei trattori ferroviari;
- monitoraggio dei flussi di traffico a partire dall'entrata in esercizio dell'impianto;
- Costi economici di investimento e di gestione del trasporto ferroviario.

Tale studio, dovrà essere concluso entro 12 mesi dalla conclusione della Conferenza dei Servizi ai sensi della L.241/90 e s.m.i., di cui al presente punto 3).

In relazione alle risultanze di quanto richiesto al punto 3) verranno definite indicazioni ai Consorzi di Bacino e ulteriori tempistiche e/o prescrizioni a carico di TRM.

L' articolazione dei tempi sopra definita consente di concludere le fasi di studio e di approfondimento richieste con la conclusione della fase di costruzione e l'entrata in esercizi provvisorio prevista per il 2013, anno nel quale l'impianto gestirà comunque un flusso di rifiuti ridotto (circa il 50%) rispetto a quello previsto nelle condizioni ordinarie. Prima della entrata in esercizio definitivo, a pieno carico, potranno pertanto, sulla base di quanto sopra richiesto e approfondito, essere ridefinite o confermate ulteriori prescrizioni o condizioni.

Visti:

Visti i pareri pervenuti dai soggetti interessati;
vista la l.r.40/1998 e smi;
visto il D.Lgs. 152/2006 e smi;
visti gli artt. 41 e 44 dello Statuto.

Atteso che la competenza all'adozione del presente provvedimento spetta al Dirigente ai sensi dell'articolo 107 del T.U. delle leggi sull'ordinamento degli enti locali approvato con D.Lgs. n. 267 del 18/8/2000 e dell'art. 35 dello Statuto Provinciale

DETERMINA

per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono interamente richiamate nel presente dispositivo:

1. di escludere il progetto "*Termovalorizzatore dei rifiuti della Provincia di Torino: richiesta di sospensione della prescrizione n. 23 della DGR n.1371-433230/2006*", presentato dalla Società TRM SPA, dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale di cui all'art. 12 della l.r. 40 del 14/12/1998 e smi, subordinatamente al rispetto delle condizioni e prescrizioni riportate in premessa.
2. di comunicare gli esiti della presente fase di verifica all'Assessore competente, al fine di proporre i necessari provvedimenti di aggiornamento della Deliberazione della Giunta Provinciale 1317-433230/2006 (giudizio positivo di compatibilità ambientale).

Copia della presente determinazione verrà inviata al proponente e ai soggetti interessati di cui all'articolo 9 della l.r. 40/1998 e smi e depositata presso l'Ufficio di deposito progetti della Provincia.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso davanti al Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, nel termine di sessanta giorni dalla data di ricevimento del presente atto o dalla piena conoscenza.

Il presente provvedimento, non comportando spese, non assume rilevanza contabile.

Data: 16 Settembre 2011

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina