

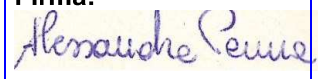
DIPARTIMENTO TERRITORIALE PIEMONTE NORD OVEST
Struttura semplice "Attività di Produzione"

PIANO ESECUTIVO CONVENZIONATO
AMBITO 13.2/A NIZZA
Comune di TORINO

Fase di Specificazione dei contenuti del Rapporto Ambientale

CONSULTAZIONE DEI SOGGETTI CON COMPETENZE IN MATERIA AMBIENTALE

CODICE DOCUMENTO: F06_2020_02797_001

Redazione	Funzione: Tecnico SS Attività di Produzione	Data: 07/08/2020	Firma: 
	Nome: Alessandra Penna		
Verifica e Approvazione	Funzione: Responsabile SS Produzione		
	Nome: Carlo Bussi		

ARPA Piemonte

Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017

Dipartimento territoriale Piemonte Nord Ovest

Struttura Semplice Attività di Produzione

Tel 0111968351 - fax 01119681441

P.E.C.: dip.torino@pec.arpa.piemonte.it

Premessa

Oggetto della presente relazione è la valutazione della documentazione, relativa al Piano Esecutivo Convenzionato. (P.E.C.) - Z.U.T. Ambito 13.2/A Subambito B e D parte, noto anche come ex Scalo Vallino, predisposta per la fase di Specificazione dei contenuti del Rapporto Ambientale (RA), procedura di V.A.S., ai sensi dell'art. 13 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. e della D.G.R. n. 125-2977 del 29 febbraio 2016 che aggiorna e in parte sostituisce la D.G.R. 12-8931 del 09 giugno 2016.

Nell'ambito della fase di consultazione in merito alle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale, Arpa Piemonte fornisce il proprio contributo in qualità di Soggetto con Competenze in materia Ambientale (SCA).

Contenuti del Rapporto Ambientale

Nel Documento Tecnico Preliminare (D.T.P.) si indicano le finalità del P.E.C. e si definiscono gli approfondimenti che si intendono effettuare per la redazione del RA che paiono coerenti con quanto indicato nei documenti "Contenuti del Rapporto ambientale di cui all'art. 13" (Allegato VI del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.) nonché di quelle presenti nella D.G.R. 12 gennaio 2015, n. 21-892 "Valutazione Ambientale Strategica. Approvazione del documento tecnico di indirizzo "Contenuti del Rapporto Ambientale per la pianificazione locale", aggiornato da Regione Piemonte con Determina Dirigenziale n°31 del 19 gennaio 2017, tuttavia non si condivide l'approccio metodologico utilizzato come verrà di seguito esposto.

Nella fase di verifica della Variante n°291 al P.R.G.C. del Comune di Torino, riguardante l'ambito ex Scalo Vallino, l'Agenzia aveva rilevato che occorreva definire scenari sostenibili di trasformazione dell'area, in relazione alle criticità evidenziate, essenzialmente traffico indotto, condizioni acustiche e contaminazione del suolo: non assoggettando la Variante alla fase di valutazione si rimandava l'analisi di tali scenari al momento della definizione del P.E.C.

Considerato infatti che la scheda normativa relativa a tale ambito prevede un mix di funzioni con valori minimi e massimi, le cui ricadute non erano state approfondite a livello di Variante, a livello di P.E.C. occorreva definire le "quantità" che avrebbero reso sostenibili gli interventi di trasformazione dell'area, in relazione alle criticità evidenziate nel suddetto parere: pur trattandosi di un P.E.C., uno strumento attuativo, le caratteristiche della scheda normativa consentono, per la sua definizione, la valutazione di scenari alternativi in base al mix di funzioni, l'analisi degli stessi da un punto di vista delle ricadute ambientali e la definizione della soluzione che minimizzi gli impatti in relazione alle caratteristiche del contesto.

Nel D.T.P. si legge invece che *"le alternative prese in considerazione nel corso della progettazione hanno avuto una evoluzione legata alle esigenze del mercato ed ai possibili operatori, andando a definire una soluzione finale che ha assunto una valenza più commerciale. La soluzione finale, oggetto del presente documento, è stata definita con l'obiettivo di liberare la zona del PEC posta a sud al fine della sua destinazione ad aree a servizio del quartiere, come richiesto dalla Circoscrizione. Inoltre è stato perseguito l'obiettivo di creare un'area verde attrezzata, libera da costruzioni, in affaccio su via Nizza, ceduta alla Città"*.

L'Agenzia evidenzia che l'approccio nella V.A.S. deve essere pro-attivo, ossia deve guidare le scelte, mentre, quanto prospettato nel D.T.P. è che a scelta fatta, nel RA si identificheranno le modalità per mitigare e compensare gli impatti.

Nel RA si richiede venga effettuata quindi un'analisi delle alternative che, evidenziando gli effetti ambientali delle stesse, porti a definire l'alternativa che li minimizzi per quanto riguarda il traffico

indotto e che sia compatibile, considerate le caratteristiche dell'area, dal punto di vista acustico e alle caratteristiche del suolo che dovrà essere bonificato asportandolo o operando una messa in sicurezza permanente e che quindi condizioneranno le scelte progettuali limitando la permeabilità e alcuni utilizzi, quali ad esempio il verde in piena terra.

In relazione alla necessità che la Valutazione Ambientale Strategica sia un processo trasparente e ripercorribile, si chiede che nel Rapporto Ambientale sia inserita la descrizione di tutti i passi effettuati, delle metodologie utilizzate, delle scelte effettuate durante il processo di elaborazione della Variante e di valutazione ambientale, compresa, come anticipato, la definizione delle alternative ragionevoli e la descrizione comparata dei loro effetti significativi sull'ambiente.

Il Rapporto Ambientale non deve limitarsi ad esporre i contenuti del P.E.C. ed a descrivere la situazione ambientale del territorio su cui esso insiste ma deve anche descrivere il processo di "costruzione" del Piano basato sull'integrazione ambientale.

Si ricorda infine che il Rapporto Ambientale costituisce anche il documento centrale del processo di partecipazione del pubblico, pertanto occorre individuare e descrivere le modalità con cui si promuove e permette tale partecipazione.

Per quanto riguarda gli aspetti trasportistici¹ e gli impatti dello strumento urbanistico sulla **viabilità** e il **traffico** e sulle matrici ambientali coinvolte (emissioni in atmosfera e clima acustico), descritti nello *Studio d'impatto sulla viabilità, Revisione III*, del 12.12.2019 (D4)² si formulano le seguenti osservazioni:

- a. l'estensione della rete non coincide con l'ambito territoriale di riferimento del P.E.C.
- b. i rilievi del traffico effettuati sono insufficienti a qualificare lo stato di fatto;
- c. l'indotto residenziale pare sottostimato;
- d. la distribuzione dell'indotto residenziale su ingresso/uscita non è motivata;
- e. manca una valutazione degli eventuali impatti su traffico/viabilità e matrici connesse durante le fasi di cantiere;
- f. manca un raffronto efficace fra stato di fatto e stato di progetto;
- g. manca una valutazione degli impatti indiretti su aria e rumore e salute umana derivanti dall'incremento del traffico.

Le osservazioni *a* e *b* riguardano il **rilievo dello stato di fatto**, l'osservazione *c* e *d* la **generazione del traffico indotto** e le osservazioni *e*, *f*, *g* la **simulazione dello stato di progetto**.

Rilievo dello stato di fatto.

Anzitutto si rileva che la cosiddetta area di studio e cioè la rete considerata nei rilievi e nelle simulazioni (D4, pp.6-8) che si attesta a N-NE all'altezza di Corso Sommeiller e di Via Valperga Caluso non coincide con l'ambito territoriale di riferimento del rapporto ambientale (RA) che a N-NE si estende fino a Corso Marconi (D1, p.132). Anche considerando l'estensione dell'area di studio a S-SO, la sua limitazione alle vie che costituiscono il confine N dell'area del P.E.C. e consecutive non è comprensibile, visto che le caratteristiche strutturali della rete a N dell'area di piano sono identiche a quella della rete a S, che invece è inclusa nell'area di studio. Sarebbe quindi necessario motivare tale limitazione o, meglio, estendere l'area di studio facendola coincidere con l'ambito territoriale di riferimento del RA, visto che, altrimenti, gli impatti indiretti su aria e rumore per la porzione di area esclusa non sarebbero stimabili.

¹ Il contributo trasportistico è stato redatto dall'arch. Paolo Demaestri – S.S. Attività di Produzione – Dipartimento Arpa territoriale del Piemonte Nord Est.

² d'ora in avanti citato anche come *studio* o *studio viabilistico*.

In secondo luogo, considerato che lo stato di fatto è stato dimensionato su un unico rilievo di un'ora, effettuato fra le 17 e le 18 di venerdì 24 maggio 2019 (D4, p.23), per ovvi ed evidenti motivi il quadro che ne deriva non può essere considerato rappresentativo dello stato di massimo carico della rete. Lo studio non fornisce alcun elemento utile a caratterizzare venerdì 24 maggio 2019 come una giornata tipo, esemplare delle condizioni di traffico sulla rete e, anche se lo facesse, ciò non sarebbe statisticamente accettabile. Ciò detto, il rilievo effettuato non può essere ritenuto significativo ai fini della determinazione dello stato di massimo carico della rete.

Per stimare l'impatto che il traffico addizionale potrebbe avere sulla viabilità esistente ed in progetto, il Proponente richiama più volte i criteri di valutazione esposti all'art.26, comma 3ter, lettera c, del testo coordinato delle DD.CC.RR. di attuazione della L.R.28/1999³. Riguardo allo stato di fatto, il comma citato prevede che venga considerato ***“il traffico ordinario, assumendo sia il maggior valore su base oraria stimato tra le ore 17 e le ore 19 del venerdì e del sabato sia il maggior valore rilevato nell'arco di 2 settimane continuative [il grassetto è nostro, ndr] con esclusione dei mesi di agosto e dicembre”***. Visto che tali indicazioni non sono state seguite non si può affermare, come invece si legge nello studio, che ***“la valutazione dell'impatto che il traffico addizionale prodotto ed attratto da tale offerta complessiva di parcheggio nelle aree commerciale-residenziali avrà sulla viabilità esistente ed in progetto, è stata condotta secondo le indicazioni dell'art. 26 della [...] DCR 191-43016/2012”*** (D4, p.2).

Per essere utilizzabile nello studio d'impatto sulla viabilità, il rilievo dello stato di fatto dovrebbe conformarsi indicativamente alle specifiche di cui all'art.26, comma 3ter, lettera c), della D.C.R. 191-43016 del 20.11.2012 già citata, o perlomeno basarsi su rilievi effettuati sull'intero arco della giornata in un numero significativo di giorni feriali, prefestivi e festivi.

Generazione del traffico indotto.

Per stimare il traffico indotto, il Proponente si basa sul fabbisogno complessivo di parcheggi, derivandone variamente il numero di veicoli attratti o generati dall'area di piano (D4, pp.49-62). Si ritiene che l'utilizzo di tale criterio per le funzioni residenziali non sia cautelativo. Applicando il criterio sintetico di stima della capacità insediativa residenziale ex art.20 della L.R.56/1977 e s.m.i., avremmo $(6430 \cdot 3) / 75 = 257$ abitanti che, al tasso di motorizzazione della provincia di Torino⁴, corrispondono a $257 \cdot 0.658 = 169$ autoveicoli. Si ritiene più opportuno adottare questa misura, in quanto più realistica e cautelativa rispetto a quella proposta, che presupporrebbe un tasso di motorizzazione pari a 0.23 autoveicoli per abitante. Oltre a ciò andrebbe motivata l'ipotesi distributiva del traffico residenziale (80% in ingresso, 20% in uscita).

Simulazione dello stato di progetto.

Date le premesse, l'assegnazione dei flussi indotti non può verosimilmente simulare i possibili impatti sul traffico dell'attuazione del piano. Perché ciò accada occorrerebbe che il rilievo dello stato di fatto e la generazione del traffico indotto rispondessero ai requisiti di cui sopra o comunque ad una impostazione statistica e metodologica che consideri adeguatamente i rilievi e le osservazioni sopra riportate.

Detto questo, nello studio manca una valutazione degli eventuali impatti su traffico/viabilità e matrici connesse durante le fasi di cantiere, che dovrebbe essere sviluppata con riferimento al

³ Cfr. il *Testo coordinato dell'allegato A alla Deliberazione del Consiglio Regionale 29 ottobre 1999, n.563-13414 (Indirizzi generali e criteri di programmazione urbanistica per l'insediamento del commercio al dettaglio in sede fissa, in attuazione del Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n.114) come risultante dopo le ultime modifiche intervenute con la Deliberazione del Consiglio Regionale 20 novembre 2012, n.191-43016, reperibile alla URL: <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/sviluppo/commercio/dcr-n-191-43016-20-novembre-2012>*

⁴ Cfr. https://www.arpa.piemonte.it/reporting/indicatori-on_line/uso-delle-risorse/trasporti/trasporti_parco-veicoli-circolanti

cronoprogramma dei lavori (in particolare in caso di deviazioni e/o limitazioni del traffico derivanti dall'attuazione del P.E.C.)

Manca anche un raffronto efficace fra stato di fatto e stato di progetto, non potendosi considerare tale l'ampio ma dispersivo commento testuale ai risultati delle simulazioni. Sarebbe quindi opportuno elaborare delle tabelle di raffronto sugli archi e (separatamente) sulle intersezioni della rete interessata, con eventuale supporto di cartogrammi tematici nei quali evidenziare, ad esempio, gli archi (e i nodi) su cui i livelli di servizio sono stazionari, sono peggiorati o sono migliorati, in modo tale da avere una visione immediatamente comprensibile degli impatti dell'attuazione del piano su traffico e viabilità.

Lo studio dovrebbe essere infine integrato da un'opportuna valutazione modellistica degli impatti del traffico indotto sulle componenti aria e rumore, con relativa valutazione delle eventuali misure di compensazione/mitigazione.