

Completato in Conferenza di Servizi
del 17.12.15.

DIREZIONE TERRITORIO E AMBIENTE
Prov. 3566 Data: 17-12-2015
n. 76 di 20 Data: 7/12

REGIONE
PIEMONTE

Direzione Ambiente, Governo e Tutela del territorio

Valutazioni Ambientali e Procedure Integrate

valutazioni.ambientali@regione.piemonte.it

Data 16 DIC. 2015

Protocollo 41099 /A16.05A

Classificazione 13.200.60 - 010COM2015

ns. rif. n. 40493 in data 11.12.2015

Organismo Adempimenti Tecnico Ambientali

Prot. n. 10692 del 18 DIC. 2015

III. 6 cl. 90 Fasc. 15/24

Ex Tr. cl. Fasc. 1

Al Settore regionale Copianificazione
Urbanistica Area Nord-Ovest

E, p.c. alle Direzioni regionali

Competitività del sistema regionale

Opere pubbliche, Difesa del suolo,
Montagna, Foreste, Protezione civile e
Logistica

Oggetto: Procedura di Valutazione ambientale strategica (VAS)

Fase di VALUTAZIONE (d.lgs. 152/2006, l.r. 40/1998, d.g.r. n. 12-8931 del 2008).

Città di TORINO - Accordo di Programma in variante al PRGC ai sensi del combinato disposto dall'art. 34, D.Lgs n. 267/2000 e dell'art. 17bis, comma 2, l.r. 56/77 e s.m.i. inerente l'immobile denominato Palazzo del Lavoro e le aree limitrofe. **Contributo dell'Organo Tecnico regionale per la VAS**

Con riferimento alla Fase di Valutazione della procedura di Valutazione ambientale strategica (VAS) in oggetto, a seguito dell'istruttoria condotta dai Settori interessati delle Direzioni regionali *Ambiente, Governo e Tutela del territorio, Competitività del sistema regionale e Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile e Logistica*, si trasmette il contributo dell'Organo Tecnico regionale ai fini della formulazione del parere unitario della Regione nell'ambito dei lavori della seconda seduta della Conferenza dei Servizi; il contributo dovrà essere inviato al Comune di Torino, contenendo indicazioni che dovranno essere oggetto di valutazione ai fini della predisposizione della Relazione dell'Organo Tecnico comunale per la VAS.

Previsioni della Variante

L'Accordo di Programma in variante al PRGC prevede la conservazione e valorizzazione del Palazzo del Lavoro e la riqualificazione delle aree limitrofe; prevede, inoltre, l'impegno a realizzare interventi di recupero e riqualificazione del parco Italia 61, la realizzazione di opere di sistemazione superficiale nell'area contigua al Palavela, la possibile localizzazione di ulteriori funzioni ludico-ricreative, tra cui la ruota panoramica, nonché l'adeguamento viabilistico, esteso anche al Comune di Moncalieri, dell'accesso da sud della Città.

Le criticità scaturite dalla interazione delle azioni dell'intervento e il sistema ambientale complessivo risultano essere le seguenti:

- inquinamento atmosferico per l'aumento del traffico veicolare nell'area (*aria*);
- inquinamento della falda (*acqua*);
- rifiuti (*salute umana*);
- diminuzione superficie permeabile (*suolo*);
- nuovo paesaggio urbano legato all'intervento.

Aspetti generali e metodologici

Dalla documentazione tecnica pervenuta si evince che sono state approfondite le richieste effettuate, con nota del 20.04.2015 prot. n. 12045, nella precedente Fase di scoping; in particolare si evidenzia che il Rapporto Ambientale (RA), è caratterizzato dalla presenza, in linea generale, degli elementi richiesti dal D.Lgs. 152/2006.

Per quanto riguarda l'analisi del contesto ambientale e degli impatti sul territorio, tra le componenti ambientali il RA prende in considerazione suolo e sottosuolo, atmosfera, acque ed in particolare la presenza dell'Area di salvaguardia della captazione di acqua superficiale, con annesso impianto di potabilizzazione, ubicata al confine con il Comune di Moncalieri, in sponda sinistra del fiume Po definita ai sensi del Regolamento Regionale 15/R/2006, LR 29/12/2000, n. 61. Sono inoltre stati trattati i temi energia, rifiuti, viabilità.

Il Rapporto ambientale è comprensivo della Sintesi non tecnica e delle descrizioni delle misure previste in merito al monitoraggio.

Coerenza esterna

L'analisi di coerenza esterna, è stata condotta con riferimento agli strumenti pianificatori sovraordinati del Piano Territoriale Regionale, Piano Paesaggistico regionale, il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino (PTC2) e con riferimento alla normativa settoriale per singoli i temi ambientali trattati.

In particolare è stata condotta l'analisi di coerenza esterna al riferimento al Piano stralcio della mobilità e del Piano regionale della logistica per lo scenario di area vasta che la Variante riveste ed in particolare con riferimento al tema della viabilità che resta un nodo che presenta significative criticità.

Valutazione delle alternative

Le alternative progettuali prese in considerazione riguardano lo scenario in assenza del Piano "l'alternativa zero", nella quale si evidenzia che lasciando inalterate le condizioni attuali dell'area non si risolvono in particolare le criticità legate alla qualità del paesaggio urbano. L'immobile in oggetto di trasformazione è in forte stato di degrado e abbandono.

Nel merito, il dettagliato studio sulla valutazione delle alternative prende in considerazione le diverse soluzioni progettuali per risolvere le criticità di tipo viabilistico ed in particolare quelle legate al nodo della rotatoria di corso Maroncelli, valutandone anche gli eventuali impatti ambientali con una analisi multicriteria.

Le alternative progettuali per fluidificare il traffico, in entrata ed uscita dalla città metropolitana, riferito al nodo della rotonda di corso Maroncelli, contemplano le seguenti soluzioni:

- a raso – by pass ad 1 e due corsie;
- sottopasso;
- viadotto.

Dal punto di vista ambientale, le alternative progettuali sopra descritte, in particolare quelle che contemplano il sottopasso ed il viadotto, comportano significativi impatti sull'ambiente.

Analisi delle azioni di Piano e Valutazione degli effetti ambientali

Di seguito si segnalano i principali elementi ambientali riscontrabili sul territorio comunale da tenere in particolare considerazione, le principali criticità riscontrate relativamente alle previsioni della Variante, nonché alcune indicazioni per modificare e/o integrare le Norme tecniche di attuazione ai fini di una maggior sostenibilità ambientale del Piano.

Adempimenti in materia di VIA

Le previsioni relative alla realizzazione del nuovo centro commerciale all'interno dell'edificio prevedono il successivo assoggettamento del progetto preliminare alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale, ai sensi della LR 40/1998 allegato B1.17: "costruzione di centri commerciali classici o sequenziali e di grandi strutture di vendita di cui all'allegato A della DCR 29.10.1999, n. 563-13414 e s.m.i".

Aree Naturali Protette

L'area oggetto di intervento è limitrofa alla fascia fluviale del Po, tratto torinese, e non ha ricadute sulle aree naturali protette presenti nella medesima.

Rumore

Dalla documentazione presentata si prende atto della verifica di compatibilità acustica degli interventi in previsione.

Nel merito, si evidenzia che nell'area oggetto di variante i valori acustici risultano attualmente elevati e, con riferimento alle analisi effettuate, si ritiene opportuno includere nella verifica acustica altri recettori sensibili localizzati nelle immediate vicinanze (es. scuola, asilo). Inoltre, qualora i limiti acustici ammissibili siano superati, si ritiene opportuno predisporre le eventuali azioni mitigative/compensative al fine di eliminare o ridurre gli impatti prodotti dall'inquinamento acustico con riferimento ai recettori maggiormente sensibili.

Bonifiche

Il documento "01ter_Allegato 2 - Indagini ambientali_firmato.pdf" comprende più allegati, relativi ad attività di indagine effettuate in aree prossime all'edificio del Palazzo del Lavoro, in aree ed in momenti differenti. Si richiede di produrre un unico documento riassuntivo dello stato qualitativo di suolo, sottosuolo ed acque sotterranee sull'area oggetto del proposto intervento.

Considerato che la documentazione di "Pentagramma Piemonte", relativa alle indagini di giugno-agosto 2010, evidenzia diffusi superamenti di metalli, di IPA e di

idrocarburi pesanti rispetto alle CSC di colonna A del D.Lgs. 152/2006, nonché la presenza di materiale di riporto costituente il sottosuolo, si richiede di:

- specificare la destinazione d'uso delle aree in oggetto;
- fornire elementi circa la possibile presenza o meno di riporto contaminato in corrispondenza del sottosuolo dell'edificio e disporre, se necessario, l'esecuzione di sondaggi geognostici per verificare il rispetto dei limiti di bonifica;

La medesima documentazione contiene una carta che riporta l'ubicazione dei piezometri P1, P2 e P3, non risultano, tuttavia, allegati gli esiti dei campionamenti delle acque sotterranee in corrispondenza di tali piezometri.

Acque sotterranee

Dalla documentazione presentata si rileva che non è stata redatta la caratterizzazione idrogeologica sia dell'acquifero superficiale sia della falda in essa contenuta.

Risulta necessario provvedere ad integrare quanto già predisposto al fine di:

- comprendere l'interferenza delle opere che si intendono realizzare nel sottosuolo (parcheggio sotterraneo, eventuale sottopasso "rotatoria Maroncelli") con la base dell'acquifero superficiale per evitare il miscelamento della falda superficiale con quella profonda;
- individuare sia la direzione di deflusso della falda superficiale che la sua fluttuazione al fine di comprendere se esistono fenomeni di sbarramento al deflusso naturale delle acque sotterranee (effetto diga delle opere previste) che potrebbero generare rigurgiti e deviazioni della falda verso il "monte idrogeologico".

Pertanto, per il prosieguo dell'istruttoria, il proponente dovrà predisporre i seguenti elaborati:

- n. 4 sezioni idrogeologiche disposte ortogonalmente tra loro, redatte a scala ed estensione adeguata in cui si dovranno individuare la quota in valore assoluto (m s.l.m.) della base dell'acquifero superficiale come indicato nella cartografia allegata alla DD n.900 del 3.12. 2012, livello piezometrico sulla scorta della ricostruzione piezometrica locale, livello topografico, e le quote di massimo scavo per le opere in progetto;
- produrre i dati del livello della fluttuazione della falda superficiale con frequenza almeno mensile (sarebbe opportuno quindicinale) per un anno solare confrontando il loro andamento con il periodo storico riferibile al piezometro di piazza d'Armi (dati scaricabili dal sito web regionale);
- produrre una cartografia piezometrica a scala non inferiore ad 1:5000, in un areale di indagine significativo di area vasta e rappresentativo del periodo di morbida stagionale della falda superficiale. Sulla cartografia dovranno essere riportate i punti di misura del livello piezometrico, le isopiezometriche con quote in valore assoluto (m s.l.m.), la direzione di deflusso della falda superficiale, la proiezione planimetrica del massimo scavo delle opere in sotterraneo con quote in valore assoluto (m s.l.m.) del parcheggio sotterraneo, e dell'eventuale sottopasso "rotatoria Maroncelli";
- carta della minima soggiacenza in un areale di indagine significativo di area vasta riportante le profondità di minimo valore stagionale della soggiacenza della falda e

la proiezione planimetrica dell'area di scavo delle opere in sotterraneo, con i rispettivi valori di profondità sia del parcheggio che dell'eventuale sottopasso;

- relazione illustrativa delle risultanze ottenute dalla caratterizzazione idrogeologica che evidenzia la non interferenza delle opere in sotterraneo come proposte e la falda superficiale, viceversa, nel caso si verificassero interferenze dovranno essere previste e predisposte le azioni progettuali del caso finalizzate ad evitare qualsiasi interferenza.

Utilizzo delle acque sotterranee ai fini geotermici

Vista la proposta di utilizzare impianti di geotermia per il solo raffrescamento estivo si ritiene evidenziare quanto segue:

- si sconsiglia, visto lo stato qualitativo critico dell'acqua della falda superficiale, l'utilizzo di geotermia a circuito chiuso che solitamente prevede la realizzazione di sonde piuttosto profonde (oltre 80 m) che se non ben realizzate creerebbero il potenziale rischio di messa in comunicazione dell'acquifero superficiale con quello profondo con conseguente miscelazione delle acque di falda;
- si suggerisce viceversa di verificare la possibilità dell'utilizzo della geotermia a circuito aperto, sfruttando le acque di falda contenute nell'acquifero superficiale.

Commercio e terziario

Sulla base della documentazione esaminata si evidenzia quanto segue:

- le soluzioni proposte relative alla viabilità dell'area e del suo intorno come descritte all'Allegato 1 - *Alternative Viabilistiche* - costituiscono, in questa fase di studio, il "livello minimo" e ipotesi di opere da realizzare ed eventualmente da implementare, a seconda delle risultanze che emergeranno da approfonditi studi d'impatto sulla viabilità ed in proporzione agli interventi commerciali, che saranno richiesti nell'area ai sensi dell'art. 26 della DCR 563-13414/99 e s.m.i.;
- il fabbisogno di parcheggi e standard relativi ad insediamenti commerciali è disciplinato dall'articolo 25 della DCR 563-13414/99 e s.m.i., in particolare si fa presente che per le grandi strutture di vendita il soddisfacimento di posti a parcheggio di cui al comma 3 del citato articolo è obbligatorio e non derogabile ai fini del rilascio delle autorizzazioni commerciali. Nel caso di medie o grandi strutture di vendita previste all'interno di uno degli addensamenti commerciali urbani il fabbisogno di posti a parcheggio di cui all'articolo 25 potrà essere reperito all'interno dell'addensamento commerciale o, con opportune soluzioni funzionali all'insediamento commerciale, anche in aree limitrofe;
- si ricorda che secondo quanto previsto dal comma 4 dell'art. 24 della DCR 563-13414 del 29/10/99 s.m.i. la destinazione d'uso commerciale abilita alla realizzazione di insediamenti commerciali solo nei casi in cui siano rispettate le norme degli articoli 12, 13, 14, 17 e i vincoli ed i requisiti di natura urbanistica di cui agli articoli 23, 25, 26 e 27.

Viabilità, Accessibilità, Trasporto Pubblico Locale, Percorsi ciclopedonali

In generale l'analisi di coerenza dovrebbe evidenziare le relazioni tra le trasformazioni previste nell'Accordo di Programma e l'offerta multimodale di accessibilità, con particolare attenzione alle modalità più sostenibili, in coordinamento con le previsioni, attuali o future, degli strumenti di pianificazione/programmazione di settore con un approccio di area vasta.

Nello specifico, al fine di integrare la documentazione, per quanto riguarda i singoli temi, si forniscono le seguenti osservazioni.

Viabilità:

per quanto concerne la richiesta di approfondimenti emersa in sede di Specificazione ovvero che: *"Il Rapporto Ambientale dovrà contenere, attraverso le previste rilevazioni di traffico, lo studio degli scenari di traffico (attuali, fase di cantiere e post operam) al fine di valutare l'idoneità delle soluzioni viabilistiche prospettate. In particolare per le rotonde nuove e/o modificate il Proponente dovrà indicare i flussi attuali e quelli previsti nel post operam per i vari rami nonché i livelli di servizio"*, il Proponente ha prodotto un elaborato denominato Allegato 3 "Componenti mobilità, sistema dei trasporti e traffico" nel quale vengono affrontati tali aspetti. Dall'esame del documento emergono alcuni aspetti che necessitano di ulteriori approfondimenti. In particolare ci si riferisce all'assenza delle verifiche prestazionali (anche con simulazioni di lunghezze code e tempi di attesa) sulle direttrici ed intersezioni interessate, con particolare riferimento a:

- intersezione tra Corso Maroncelli e Via Ventimiglia;
- intersezione tra Via Ventimiglia/Corso Rosselli/Via Puccini;
- nuova rotonda in progetto Via Garzigliana/ accesso parcheggio centro commerciale;
- uscite / entrate in progetto dei parcheggi interrati previste su Corso Maroncelli e Corso Unità d'Italia;
- intersezione Via Ventimiglia/innesti con sottopasso Lingotto.

Infatti occorre verificare che tali direttrici mantengano un livello di servizio accettabile (requisito minimo: "Livello LOS C" secondo la classificazione dei flussi contenuta nel Manuale HCM) e nel caso emergessero delle criticità di poter predisporre adeguati accorgimenti volti a risolverle.

Nell'Allegato 1 "*Alternative Viabilistiche*" vengono illustrate le alternative progettuali per risolvere le criticità emerse nel corso dello studio del traffico e della mobilità per il delicato nodo della rotonda di Corso Maroncelli, e delle immissioni/uscite da e per corso Unità di Italia lato Fiume Po. Lo studio è costituito da 4 alternative: 2 a raso, una soluzione in sottopasso ed una in sovrappasso (per consentire al flusso che va da corso Trieste a corso Unità d'Italia di bypassare la rotonda Maroncelli).

Le soluzioni a raso, come peraltro indicato nello studio, permettono di alleggerire la rotonda in maniera molto parziale, mentre le soluzioni a livelli sfalsati consentono la risoluzione delle criticità, presenti e future, sia dal punto di vista della fluidità del traffico che della sicurezza stradale, di un nodo di importanza elevata per la città.

Si ritiene pertanto che le soluzioni 3 e 4 (in sottopasso e in sovrappasso) siano quelle condivisibili, ricordando che la viabilità di accesso al sottopasso/sovrappasso (corsie di scambio, piste di accelerazione/decelerazione) dovranno rispettare i dettami del D.M. 19.04.2006 "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali*".

Anche l'accessibilità al parcheggio interrato previsto su corso Maroncelli dovrà rispettare i principi del Codice della Strada per un accesso fluido e sicuro e dovrà essere effettuato uno studio circa le code per l'accesso e gli eventuali perturbamenti ai flussi ordinari a causa delle stesse valutando le opportune misure per la risoluzione delle criticità che dovessero emergere.

Accessibilità al Centro multifunzionale/commerciale e parcheggi:

L'Allegato 3 "Componenti mobilità, sistema dei trasporti e traffico" valuta le necessità di parcheggio secondo quanto previsto nella D.C.R. 563-13414/99 e s.m.i. per il dimensionamento degli stessi nei centri commerciali, pur specificando che le opportune verifiche verranno fatte in sede autorizzativa dell'insediamento. Nel verificare l'eventuale presenza di ulteriori aree parcheggio nella zona di influenza dell'insediamento stesso, lo studio tiene conto del parcheggio di interscambio di Piazza Bengasi ad oggi ancora da definire e non valuta l'alternativa "opzione zero" relativa a tale parcheggio (cioè la non realizzazione). Anche al fine di un effettivo interscambio con le linee di trasporto pubblico occorre valutare tale opzione di non realizzazione e verificare l'effettiva disponibilità di parcheggio di interscambio in prossimità delle fermate delle linee di trasporto pubblico più vicine all'insediamento.

Trasporto Pubblico Locale:

In fase progettuale dovrà essere sviluppato il tema dell'accessibilità alla struttura commerciale attraverso i servizi di trasporto pubblico locale, verificando la capacità dei servizi attuali a soddisfare il previsto aumento di domanda nell'area ed a individuare le eventuali integrazioni di servizi necessarie (eventualmente anche servizi di trasporto pubblico a carico di soggetti privati).

Percorsi ciclopedonali:

In fase progettuale dovrà essere sviluppato il tema dell'accessibilità all'area da parte di pedoni e ciclisti, con particolare riferimento a :

- analisi di sicurezza degli attraversamenti pedonali/ciclabili presenti e in progetto nei nodi e nelle tratte stradali interessate;
- individuazione di percorsi pedonali e ciclabili all'interno dell'area di intervento funzionali e continui che garantiscano un agevole e sicuro collegamento con i percorsi esistenti e programmati nel contesto.

Paesaggio

Il contesto territoriale interessato dall'Accordo di programma in argomento è localizzato nell'Ambito di Integrazione Territoriale n. 9 "Torino" del PTR, nell'Ambito di paesaggio n. 36 del PPR.

L'area interessata dagli interventi ricade, per una limitata porzione, in ambiti soggetti a tutela paesaggistica ai sensi degli artt. 136-157 del d.lgs. 42/04. In particolare, così come riportato nella tav. P2 e nel Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte - Prima parte (elaborati del Piano Paesaggistico Regionale riadottato dalla Giunta Regionale con deliberazione n.20-1442 del 18/05/2015), la porzione dell'area che comprende parte del Palazzo a Vela e del Parco di Italia 61 fino a corso Unità d'Italia ricade nell'area vincolata ai sensi del D.M. 11/01/1950 avente per oggetto "Dichiarazione di notevole interesse pubblico delle sponde del Po nel tratto che il fiume attraversa la Città' di Torino". In tale area le previsioni progettuali dovranno essere coerenti con le prescrizioni, poste in salvaguardia, degli articoli 3, 13, 14, 15, 16, 18, 23, 26, 33 e 39 delle norme di attuazione del sopraccitato Ppr, nonché con le specifiche prescrizioni d'uso contenute nella scheda A140 del Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte, Prima parte.

Si rileva, inoltre, che il Ppr, all'interno delle componenti percettive-identitarie, individua l'area di Palazzo a Vela, Palazzo del Lavoro e Parco Italia 61 quale "elemento caratterizzante di rilevanza paesaggistica". Pertanto in riferimento alle

ipotesi di risoluzione delle problematiche viabilistiche, si evidenziano perplessità in merito alla ipotizzata soluzione di superamento, con un viadotto, dell'attuale rotatoria di via Maroncelli. L'intervento determinerebbe la compromissione della percezione del Palazzo del Lavoro, nonché introdurrebbe più in generale un elemento di detrazione visiva del contesto paesaggistico interessato, che non risulterebbe aderente con gli indirizzi e le direttive contenute nel Ppr.

Mitigazioni e compensazioni ambientali

Si ritiene opportuno individuare, oltre alle compensazioni di carattere di verde urbano, anche misure di compensazione ambientale relativamente agli effetti negativi irreversibili dovuti alla realizzazione degli interventi previsti dal Piano, in particolare in riferimento agli effetti indotti dovuti dall'aumento del traffico veicolare.

A tal proposito, si richiede di individuare idonee azioni di mitigazione ambientale per ridurre o eliminare gli effetti negativi irreversibili dovuti alla realizzazione degli interventi indicati nelle diverse soluzioni progettuali per superare la criticità del l'aumento di traffico sulla rotatoria di corso Maroncelli ed in particolare mitigazioni per l'alternative che prevedono il sottopasso ed il viadotto.

Piano di monitoraggio

Si raccomanda di verificare l'elenco degli indicatori selezionati evitando indici non inerenti il Piano oppure non definiti in maniera chiara ed univoca.

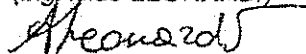
Risulta inoltre opportuno aggiungere, alla lista già individuata, indicatori inerenti i seguenti aspetti:

- raccolta differenziata, anche per monitorare l'attuale elevata efficacia della stessa sul territorio comunale;
- indicatori che valutino l'efficacia delle misure di mitigazione e compensazione ambientale.


Conclusioni

Viste le analisi e le valutazioni ambientali, tenuto conto del contesto ambientale e paesaggistico, si portano all'attenzione le indicazioni dei precedenti paragrafi del presente contributo, affinché vengano recepiti nella successiva fase di definizione del Progetto definitivo dello strumento urbanistico per prevenire, mitigare e compensare i potenziali effetti che l'attuazione dello strumento urbanistico potrebbe avere sull'ambiente.

Il Dirigente del Settore
(ing. Aldo LEONARDI)



referenti:

 ing. Mario Longhin
telefono: 011 4325451

arch. Elio Minuto
telefono: 011 4323993