



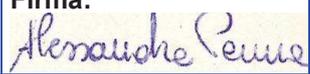
DIPARTIMENTO TERRITORIALE PIEMONTE NORD OVEST
Struttura semplice "Attività di Produzione"

Programma Integrato Ambito 9.33 Damiano
(area ex OGM)
in Variante al Piano Regolatore Generale.

Comune di Torino

Procedura di VAS
FASE di Specificazione dei contenuti del Rapporto Ambientale
Consultazione dei Soggetti con Competenze in materia Ambientale

CODICE DOCUMENTO: F06_2020_003322_001

Redazione	Funzione: Tecnico SS Produzione	Data:	Firma:
	Nome: Alessandra Penna	02/11/2020	
Verifica e Approvazione	Funzione: Responsabile Struttura	Firmato digitalmente da: Ivana Bottazzi	
	Nome: Ivana Bottazzi	Data: 03/11/2020 10:27:36	

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 Programma Integrato (PR.IN) Ambito 9.33 Damiano (area ex O.G.M.) in Variante al Piano Regolatore Generale. La documentazione è stata predisposta per la procedura di V.A.S, fase di Specificazione dei contenuti del Rapporto Ambientale, 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.

Contenuti del Rapporto Ambientale

Il progetto, che riguarda la trasformazione urbanistica dell'area ex O.G.M. nel Comune di Torino, area ex industriale completamente dismessa da decenni, situata nel Quartiere Aurora e delimitata a Nord da Corso Vigevano, a Est da Corso Vercelli, a Sud da Via Carmagnola, a Ovest da Via Damiano, e sezionata trasversalmente in direzione Ovest-Est da Via Cuneo, denominata "ZUT Ambito 9.33 – Damiano" può essere riassunto come segue:

- Insediamento di nuove e differenti destinazioni d'uso (logistica, E-Commerce, residenze per anziani e studenti, attività turistiche ricettive, commercio al dettaglio e attività di ristorazione).
- Insediamento di nuovi parcheggi, pubblici e privati, prevalentemente interrati o in struttura.
- Mantenimento della Via Cuneo e sua pedonalizzazione.
- Realizzazione di un grande parco nella zona a Sud, con una maggiore attenzione alla permeabilità delle aree in trasformazione.
- Riqualficazione delle infrastrutture a rete e dei sottoservizi (fognature bianche e nere, acquedotto, reti energetiche e telematiche, rete gas, ecc.).
- Riqualficazione della viabilità al contorno (nuove corsie e marciapiedi, adeguamento della pista ciclabile su corso Vercelli, realizzazione di Zona a 30 km/h in via Damiano e Carmagnola, conferma delle fermate per i mezzi pubblici, nuove alberature su corso Vercelli).

Il Rapporto Ambientale (RA) dovrà essere redatto sulla base delle indicazioni "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".

Quanto riportato nel Documento Tecnico Preliminare, DTP, pare coerente con quanto indicato nei documenti sopracitati per la redazione del RA, di seguito si forniscono comunque alcune indicazioni, anche metodologiche, utili alla redazione del RA.

Si ricorda che:

- il Rapporto Ambientale non deve limitarsi ad esporre i contenuti della Variante del PR.IN. e a descrivere la situazione ambientale del territorio su cui esso insiste, ma deve descrivere il processo di "costruzione del Piano" basato sull'integrazione ambientale.
- il Rapporto Ambientale costituisce anche il documento centrale del processo di partecipazione del pubblico, pertanto occorre individuare le modalità con cui si promuove e permette tale partecipazione.



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 del PR.IN. e di valutazione ambientale, compresa la definizione delle alternative ragionevoli e la descrizione comparata dei loro effetti significativi sull'ambiente.

A tal proposito l'Agenzia evidenzia che l'approccio nella V.A.S. deve essere pro-attivo, ossia deve guidare le scelte di pianificazione: quanto prospettato nel D.T.P. è che, nel RA si identificheranno le modalità per mitigare e compensare gli impatti in base alla scelta di pianificazione per la trasformazione dell'Ambito (Alternativa 2), confrontata con l'alternativa 1 (opzione 0) e con l'alternativa 3 (PR.IN originario), quando né l'opzione zero né il PR.IN originario sono alternative perseguibili.

L'Agenzia è consapevole che il PR.IN in variante presentato costituisce una modifica ad un piano, peraltro non sottoposto alla procedura di VAS, e che tale modifica parrebbe migliorativa rispetto a quanto approvato precedentemente, ma in ogni caso si deve effettuare un'analisi delle alternative che hanno portato alla definizione di quella che minimizzerà gli effetti ambientali connessi alla sua attuazione.

Per la **definizione delle alternative** si deve partire dall'**analisi territoriale**, finalizzata ad evidenziare le sensibilità ambientali e le criticità pregresse o ipotizzabili a seguito dell'adozione dello strumento urbanistico.

In questo caso si tratterà presumibilmente degli effetti connessi al traffico indotto, delle caratteristiche acustiche dell'area e dello stato di contaminazione del suolo: relativamente alle criticità riscontrate, la variante al PR.IN dovrebbe avere appunto come finalità la loro risoluzione o per lo meno il non peggioramento delle condizioni ambientali attuali.

Si ritiene opportuna, come alternativa da valutare, anche una scelta urbanistica che riduca il numero di parcheggi, in modo da non incidere ulteriormente sul traffico presente e sulla viabilità: in questo modo si aumenterebbero le aree permeabili ed in piena terra, compatibilmente agli esiti della bonifica.

Occorre inoltre verificare la possibilità di prevedere la maggior parte dei parcheggi nella struttura degli edifici, o al di sotto degli stessi, appurando se tale soluzione sia compatibile con la soggiacenza della falda: in questo modo si aumenterebbero ulteriormente le aree a verde/permeabili e le aree di aggregazione, migliorando l'intervento di riqualificazione.

La contaminazione del suolo potrebbe pregiudicare le scelte progettuali, in particolare lo sviluppo delle aree a verde e la permeabilità del suolo, nel caso sia necessaria una messa in sicurezza permanente.

Relativamente alla definizione dello stato di qualità ambientale del suolo e sottosuolo, si ritiene necessario acquisire una planimetria di sovrapposizione che riporti:

- le impronte degli edifici *presenti* in sito e di quelli demoliti;
- gli impianti che erano *presenti* all'interno dei capannoni evidenziando le possibili sorgenti di contaminazione;
- la traccia dei sottoservizi;
- i punti di indagine condotti adeguatamente rappresentati;
- la rappresentazione delle previsioni urbanistiche, indicando le opere interrato previste.

Per quanto riguarda le "Terre e Rocce da scavo", essendo noti la superficie delle aree interessate dagli scavi, i luoghi in cui si scaverà, la profondità degli scavi e la quantità del materiale che potrebbe essere utilizzato per i re-interri o la realizzazione delle aree verdi, la documentazione dovrebbe indicare i quantitativi di terre e rocce da scavo in gioco ed ipotizzare quali impatti si



abbiano in fase di cantiere, nel caso in cui le stesse debbano essere conferite all'esterno e quali volumi potrebbero essere riutilizzati in sito.

La documentazione redatta per la variante al PR.IN. non deve limitarsi quindi ad indicare esclusivamente come verranno trattate le "Terre e Rocce da scavo", descrivendo le possibili modalità di gestione in base alle loro caratteristiche secondo le disposizioni normative.

Nell'ottica di massimizzare le aree verdi, o per lo meno le aree pienamente permeabili e non il verde su soletta, sarebbe utile a tal fine che, oltre alle aree a parcheggio, fossero realizzate al di sotto degli edifici anche le aree dedicate agli spazi tecnici, quali per esempio le vasche di laminazione, le vasche di recupero acque piovane e le vasche antincendio.

Sarebbe necessario classificare le **aree verdi**, che si intende realizzare e che costituiscono un elemento qualificante del progetto, in base a quanto indicato nelle *Linee guida per la gestione del verde urbano e prime indicazioni per una pianificazione sostenibile*, redatte dal Comitato per lo sviluppo del verde pubblico (MATTM, 2017), linee guida che forniscono le modalità per "affrontare" il tema del verde comunale.

Bisognerebbe quindi effettuare una classificazione tipologica del verde (fruibile/non fruibile, gestito/non gestito, arboreo-arbustivo/erbaceo); una classificazione funzionale del verde (di connessione ecologica, di mitigazione, tecnologico) ed esplicitare quali siano i criteri di realizzazione delle aree verdi per migliorare la qualità dell'ambiente urbano, che è uno degli obiettivi del "progetto".

Dovrebbe quindi esser affiancato alla variante al PR.IN. un "progetto del Verde" che permetta di verificare se quanto previsto sia aderente ai Criteri Minimi Ambientali di cui al decreto 1 ottobre 2017, criteri che si ritengono applicabili a tutte le aree verdi che saranno cedute o assoggettate all'uso pubblico¹.

Come riportato nelle Linee guida sopracitate le nuove realizzazioni dovranno essere progettate *"...considerando come prioritario il loro inserimento nel sistema del verde urbano esistente, allo scopo di costituire elementi integrati alla rete di spazi verdi esistente.*

L'organizzazione spaziale delle nuove realizzazioni dovrà perseguire il massimo accorpamento delle aree evitando frammentazione e collocazioni residuali delle singole superfici, garantendo qualità estetica e funzionale e ottimizzando i costi presenti e futuri attraverso, ad esempio, la corretta scelta di specie vegetali (specie autoctone, rustiche, etc.) e l'adozione di soluzioni tecniche a bassi input (energetici, idrici, etc). Naturalmente tali criteri progettuali riguardano sia la componente biotica che quella abiotica, e tra i principali si ricordano:

- *semplificazione (non banalizzazione) della composizione delle aree: disposizione vialetti, disposizione delle superfici con arbusti, collocazione oculata degli arredi, tipologia degli arredi che faciliti la manutenzione e la pulizia, riduzione del numero degli ostacoli all'interno dell'area e attenzione della distanza tra gli stessi, valutazione delle pendenze delle scarpate, ecc.;*
- *progettazione orientata ad una bassa esigenza gestionale (naturalizzazione nel trattamento di cura, attenzione allo sviluppo a maturità del soggetto in funzione del luogo d'impianto per contenere interventi di potatura;*
- *durabilità dell'opera nel tempo;*
- *riduzione impiego energetico per la costruzione ed in fase di esercizio;*
- *uso di materiali ecocompatibili e materiali riciclati;*
- *filiera corta dei materiali con predilezione verso quelli di provenienza locale;*
- *progetto orientato al risparmio dell'acqua, sia nella scelta della composizione specifica che individuando opzioni di ricarica delle falde con l'acqua meteorica;*
- *riduzione della produzione dei rifiuti in fase realizzativa e gestionale;*

¹ A tal proposito si chiede di verificare l'opportunità dell'utilizzo del Leccio, specie mediterranea e del Tasso, specie velenosa.



- *reinserimento di pratiche agronomiche abbandonate;*
- *orientamento alla connettività ecologica ed alla biodiversità, ad esempio agevolando composizioni vegetali miste rispetto a quelle in purezza, utilizzando specie che permettano l'alimentazione e il rifugio per insetti, uccelli e piccoli mammiferi e dell'avifauna."*

La realizzazione di residenze/strutture ricettive deve tener conto delle criticità acustiche presenti. Quest'Agenzia rileva che la valutazione di compatibilità acustica presentata dal tecnico competente incaricato affronta efficacemente le diverse tipologie di intervento previste nell'area, per cui si è concordi con le conclusioni riportate di piena compatibilità tra la classificazione attuale (classe IV) e le future destinazioni, tra cui il corpo del supermercato "Esselunga", nell'area a nord di via Cuneo, mentre per la porzione di ZUT a sud di tale via sarà necessaria una modifica dall'attuale classe IV alla classe III (e classe II relativamente alla prevista RSA).

Relativamente alla valutazione di clima acustico, per quanto completa e rispondente alla D.G.R. 46-14762 del 14 febbraio 2005, si denotano comunque potenziali criticità per la prevista RSA, in relazione alla rumorosità prodotta dal traffico veicolare, con evidenti esuberi dei limiti di 50/40 dB(A) diurni/notturni sulle facciate più esposte.

Il tecnico competente individua, quali soluzioni per rispondere alla normativa vigente, il rispetto dell'isolamento acustico di facciata ($D_{2mnT} \geq 40$ dB) e l'adozione di un impianto di VMC/condizionamento centralizzato per consentire di tenere i serramenti esterni chiusi durante la stagione calda.

Non si condivide l'adozione di una tale soluzione in un ambito territoriale di trasformazione dove il rispetto dei limiti in ambiente esterno dovrebbe essere garantito in ogni caso per le destinazioni d'uso residenziali e sensibili.

Si ritiene pertanto che, qualora venga confermata la previsione di insediamento di una RSA, debba essere effettuato un approfondimento progettuale, che potrà essere condotto su diversi livelli:

- valutazione sulla possibile organizzazione degli spazi interni che circoscriva l'esposizione a livelli superiori a 50/40 dB(A) diurni/notturni in corrispondenza delle facciate in cui sono ubicati ambienti poco sensibili al rumore (bagni, ripostigli, vani tecnici, uffici...), garantendo il rispetto di tali soglie limite per gli ambienti destinati alla degenza;
- valutazione su possibili alternative localizzative della struttura all'interno dell'area in progetto;
- valutazione su un possibile cambio di destinazione d'uso dell'edificio.

Per quanto riguarda gli impatti dello strumento urbanistico sulla viabilità e il traffico e sulle matrici ambientali coinvolte (emissioni in atmosfera e clima acustico) questi sono stati descritti in dettaglio nello Studio d'impatto viabilistico, Revisione 02 del gennaio 2020 (EU.R.09) d'ora in avanti citato anche come studio o studio viabilistico.

Rispetto al rilievo dello stato di fatto e alla determinazione dell'ora di punta, si ritiene che i rilievi effettuati (2005 e 2018) non siano basi sufficienti a ricostruire uno scenario statisticamente rappresentativo e quindi significativo. Rispetto ai rilievi del 2005 si segnalano, come elementi di difformità rispetto alla situazione odierna, la differenza dei tassi di motorizzazione 2005 e 2018 (61,7 e 65,8), l'evoluzione delle modalità di utilizzo e delle caratteristiche morfologiche del parco macchine, la presumibile diversità di offerta di trasporto pubblico, le possibili differenze urbanistiche del contesto odierno rispetto alla data dei rilievi e la diversa caratterizzazione del mercato lavorativo locale. Un rilievo di 15 anni fa, seppure correttamente impostato, non può essere ritenuto valido per ricostruire la domanda di trasporto attuale.

Per quanto riguarda il rilievo 2018, la sua circoscrizione a due ore di un venerdì e di un sabato consecutivi ne pregiudica l'utilizzabilità come base per la modellizzazione dello stato di fatto. Anche in ragione della quota residenziale prevista nel comparto (80%), sarebbe stato opportuno adottare i criteri di valutazione esposti all'art. 26, comma 3ter, lettera c, del testo coordinato delle



DD.CC.RR. di attuazione della L.R.28/1999. Riguardo al rilievo dello stato di fatto, l'articolo 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 consecutive con esclusione dei mesi di agosto e dicembre". Pur non avendo, in questo procedimento, valore cogente, le indicazioni delle DD.CC.RR. definiscono un quadro di riferimento temporalmente esteso e pertanto esaustivo, che dovrebbe essere almeno parzialmente attuato, prevedendo, ad esempio, indagini in almeno una settimana continuativa e due fine settimana.

Per quanto riguarda la stima della domanda di trasporto, cioè la generazione del traffico indotto, premesso che, date le modalità di determinazione e modellizzazione dello stato di fatto, l'ora di punta determinata potrebbe non essere l'ora di massimo carico e pertanto la consistenza del traffico indotto dovrà essere, nel caso, rideterminata in funzione di uno stato di fatto statisticamente fondato:

- dovrebbero essere specificati i criteri utilizzati per la generazione del traffico del comparto logistico (pp.83-84) e le loro fonti. Nello studio si legge solo che "la stima dell'indotto veicolare è stata effettuata assumendo i dati forniti dall'operatore desunti da analoghi insediamenti già attivi sul territorio nazionale";
- dovrebbero essere dettagliati i motivi per cui gli utenti dei 10620 mq di studentato "non generano spostamenti veicolari aggiuntivi nell'ora di punta del venerdì e del sabato" (p.84), un'affermazione che contraddice apparentemente la tempistica degli spostamenti della popolazione studentesca.

Date le premesse, l'assegnazione dei flussi aggiuntivi sulla rete non si ritiene utilizzabile ai fini della stima degli impatti dell'attuazione del piano su traffico e viabilità e matrici ambientali connesse.

Sarebbe opportuno riformulare lo studio viabilistico a partire da una campagna di rilievi aggiornata ed estesa ad un arco temporale almeno indicativamente riconducibile alle disposizioni dell'art. 26, comma 3ter, lettera c, del testo coordinato delle DD.CC.RR. di attuazione della L.R.28/1999.

La definizione del **quadro ambientale di riferimento** deve inoltre focalizzarsi su:

- stato delle attuali reti infrastrutturali (fognature, acqua potabile, ecc.): devono essere fornite informazioni in merito alla necessità di risorse, verificata la loro congruità con gli interventi previsti, indicata l'entità e i tempi di massima previsti per le implementazioni delle reti infrastrutturali e dei servizi, qualora necessarie;
- mobilità e accessibilità: si chiede di approfondire il tema del trasporto pubblico e verificare la necessità di una sua incentivazione ai fini di una migliore sostenibilità;
- aspetti paesaggistici, facendo riferimento ai seguenti documenti redatti dalla Regione Piemonte: "Linee guida per l'analisi, la tutela e la valorizzazione degli aspetti scenico-percettivi del Paesaggio" (maggio, 2014); "Indirizzi per la qualità paesaggistica degli insediamenti. Buone pratiche per la progettazione edilizia" e "Indirizzi per la qualità paesaggistica degli insediamenti. Buone pratiche per la pianificazione locale", approvati con D.G.R. n. 30-13616 del 22 Marzo 2010.

Nel DTP sono stati indicati anche **obiettivi di sostenibilità ambientale** e definite le azioni per il loro perseguimento: devono essere ancora individuate le soglie di compatibilità ed i target, elemento chiave per il monitoraggio del PR.IN.

Le azioni dovranno trovare effettive modalità di attuazione; di conseguenza si ritiene debbano essere previste apposite Norme la cui descrizione dovrà essere riportata nel Rapporto Ambientale.



Il Rapporto Ambientale come già evidenziato, dovrà esplicitare le eventuali **misure** che si intendono avviare per **limitare** e **compensare gli impatti** negativi previsti. Ciascuna misura dovrà essere specificata indicando le azioni, aggiuntive, da prevedersi in fase di attuazione del piano stesso. Si rammenta che, anche per queste misure, sarà opportuno prevederne il **monitoraggio**. Sulla base di quanto disposto dall'Articolo 18 del D.Lgs. 152//2006 e s.m.i., il monitoraggio dovrà evidenziare gli impatti significativi, ma anche verificare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati².

Gli indicatori prescelti possono essere:

- indicatori descrittivi: indicatori di contesto relativi alle condizioni ambientali di base, indicatori degli effetti ambientali del piano;
- indicatori di tipo prestazionale relativi agli obiettivi e al raggiungimento di target di sostenibilità.

Occorrerà porre attenzione ai seguenti aspetti:

- deve essere chiaramente esplicitata l'unità di misura di ogni indicatore;
- gli indicatori devono essere sensibili alle azioni di piano, devono quindi essere in grado di evidenziare le ricadute ambientali derivanti dall'attuazione del piano;
- gli indicatori devono essere misurabili ed aggiornabili periodicamente, rilevati con una frequenza adatta ad evidenziare i cambiamenti (nel Ra si deve indicare ogni quanto si prevede un report);
- per ogni indicatore proposto occorre individuare a quale azione si riferisca, in modo da poter meglio individuare le azioni correttive.

Il Rapporto Ambientale dovrà essere corredato dei risultati del monitoraggio dello stato iniziale in modo da poter valutare le modifiche conseguenti all'attuazione del PR.IN.

Nell'ambito del monitoraggio ambientale, si dovrà inoltre verificare che quanto ipotizzato nella relazione trasportistica sia corretto e che non vi siano situazioni di criticità.

Il monitoraggio degli aspetti acustici sarà effettuato nell'ambito delle valutazioni richieste dalla normativa vigente, i cui risultati potranno far parte del monitoraggio della Variante.

² Ad esempio obiettivi di qualità energetica degli edifici, di risparmio idrico, di permeabilità dei suoli, di incremento aree verdi, etc.