



CITTÀ DI CHIVASSO

## AREA GOVERNO DEL TERRITORIO

**OGGETTO : CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE IN DATA 16/05/2022 PROT. 21640 RELATIVE AL PIANO ESECUTIVO CONVENZIONATO IN AREA 5.1.2 DEL VIGENTE PRGC - PROGETTO DI NUOVO POLO LOGISTICO**

Si fa seguito all'osservazione pervenuta in data 16/05/2022 prot. 21640, allegata alla presente, per controdedurre ai rispettivi punti:

### **“ Suolo e paesaggio, valore agricolo”**

Con riferimento a questo tema di osservazione, si fa presente che il nuovo Polo Logistico non intacca in alcun modo un “ecosistema agricolo” perchè non sorge su un'area agricola. Al contrario, il Polo interessa una parte interna al muro di cinta dell' ex-stabilimento Lancia, in origine destinata a pista prove e spedizione autovetture.

Solo il lungo processo di abbandono dell'area ha portato alla crescita di una vegetazione infestante, di cui il progetto tiene comunque conto, progettando gli interventi di riforestazione (secondo le indicazioni della Regione Piemonte) in aree poste in vicinanza del Po (compensazioni forestali).

È quindi del tutto infondato, per restare a quanto sostenuto nell'osservazione, che l'area occupata dai fabbricati produrrebbe “calorie teoriche sufficienti a sostenere oltre 200 persone”: l'area nel suo stato attuale, è del tutto priva di qualsiasi produzione agricola.

Si evidenzia inoltre che ormai, da oltre mezzo secolo, l'area è classificata urbanisticamente come “zona industriale”, e non come area agricola: il progetto di PEC infatti non comporta variazioni nella destinazione urbanistica dell'area, che era e resta a destinazione industriale.

I terreni oggetto di Piano Esecutivo Convenzionato, in area 5.1.2 del vigente PRGC, sono appezzamenti che ricadono comunque in classe 3a produttiva, quindi con limitazioni consistenti; inoltre, essendo aree di radura residuali, non sarebbe pensabile alcuna coltivazione intensiva di seminativi, tra la vegetazione arborea.

Si precisa altresì che, così come indicato nell'elaborato PEC 18B “Relazione di invarianza idraulica” e nell'elaborato PEC 19B “Relazione geologica”, la zona non è a rischio di inondazione.

I bacini di laminazione sono previsti per mantenere l'invarianza idraulica dell'area come previsto nel Piano Territoriale della Città Metropolitana.

Nelle mappe di pericolosità del Piano di Gestione dei Rischi Alluvione (PGRA), approvato con DPCM del 27/10/2016 in osservanza alla Direttiva Europea 2007/60/CE "Direttiva Alluvione" e recepita in Italia con il DLgs 49/2010, l'area in oggetto ricade al di fuori degli scenari di alluvioni.

Il Piano di Stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI) – Interventi sulla rete idrografica e sui versanti, redatto dall'Autorità di bacino del Fiume Po ai sensi della Legge n. 183 del 18/05/1989, art. 17 comma 6-ter e adottato con deliberazione del Comitato Istituzionale n. 18 in data 26/04/2001, non riporta perimetrazioni inerenti l'area in esame.

L'area in esame, inoltre, ai sensi del R.D.L. 16/1926, L.R.45/1989 e circolare n. 3/AMB del 31/08/2018, non è soggetta a vincolo idrogeologico.

Per quanto concerne la valutazione di compatibilità acustica dell'intervento, l'analisi delle norme e dei piani urbanistici di riferimento, hanno riscontrato che il progetto risulta coerente e compatibile con il Piano di Classificazione Acustica adottato e sono rispettati i limiti assoluti di immissione, emissione e differenziali di cui all'art. 3 del DPCM 14/11/97, determinando l'area idonea all'intervento di PEC.

Il tecnico di A.r.p.a. Piemonte, ha dato atto della coerenza tra la documentazione acustica e la normativa acustica vigente; l'accostamento critico residuo non è stato creato dai promotori del Piano Esecutivo Convenzionato, ma va letto e contestualizzato con le preesistenti destinazioni d'uso, frutto della storia del territorio del comune di Chivasso.

La Regione Piemonte ha inoltre suggerito "per un'eventuale futura revisione della classificazione acustica dell'intera zona", di considerare, non solo il nuovo Polo Logistico oggetto del PEC, ma anche le attività già insediate e le aree agricole limitrofe, l'eventuale necessità di adozione di piani di risanamento acustico ai sensi della l.r. 52/2000.

Tuttavia, i limiti da rispettare presso i ricettori sensibili posti in classe III, non sono quelli della destinazione industriale, ma proprio quelli previsti per le aree di tipo misto.

Risulta quindi irrilevante al momento attuale, se sia o meno stata rivista la classificazione acustica dell'intera area in quanto, a tali ricettori, dovrà essere garantito il clima acustico previsto per tale zona.

Per quanto riguarda invece la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) si evidenzia che gli Enti competenti, nel corso delle varie sedute svoltesi, hanno ritenuto di non assoggettare a Valutazione Ambientale Strategica il PEC, così come peraltro anche indicato nella nota di Città Metropolitana del 07/01/2022 prot. 564 che aveva ritenuto il Piano Esecutivo convenzionato e la Variante semplificata da non sottoporre a VAS e la cui documentazione è allegata al Provvedimento Finale dell'Organo Tecnico Comunale.

Il Comune ha comunque provveduto a convocare la conferenza di servizi in data 28/01/2022 che si è conclusa rimandando al Tavolo Tecnico dell'11/02/2022 e del 15/02/2022 la conclusione dell'iter di verifica di valutazione ambientale strategica degli strumenti urbanistici in oggetto al fine di rendere ambientalmente sostenibili le pianificazioni urbanistiche in atto.

In data 18.02.2022, l'organo tecnico comunale ha emesso il provvedimento finale che ha disposto che, ai sensi dell'art. 12 comma 4 del D.Lgs. 152/06 e smi, la proposta progettuale trasmessa in data 06.08.2021 con nota Prot. 35724 e successive integrazioni relativa all'istanza di piano esecutivo convenzionato relativo al comparto 5.1.2 dell'area 5.1 del Vigente P.R.G.C. e contestuale variante al P.R.G. ai sensi dell'art. 17 bis della L.R. 56/77 e smi, a firma dell'Ing. Scaglia Elisabetta e Ing. Oliveri Giorgio non vengano sottoposti alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica – V.A.S., ai sensi delle disposizioni contenute nella D.G.R. n. 25-2977 del 29.02.2016 in quanto le compensazioni ambientali derivanti dalla trasformazione della superficie boscata e dal consumo di suolo sono state ritenute sostenibili ambientalmente.

### **“Pianificazione e congestione – Lavoro”**

Con riferimento a questo tema di osservazione, è necessario inquadrare l'intervento nella globalità del sistema logistico, con preciso riferimento al Piemonte.

In Piemonte, la programmazione regionale degli interporti ha infatti individuato, fin dal 1980, un sistema di interporti (intesi come impianti logistici dotati di doppia potenzialità, stradale e ferroviaria) basato su tre poli: l'impianto SITO di Torino/Orbassano; l'impianto CIM di Novara, gli impianti nella zona di Alessandria/Tortona.

Non ha infatti senso, né dal punto di vista economico, né dal punto di vista funzionale, moltiplicare sul territorio i punti di scambio strada/ferrovia: si tratta infatti di impianti complessi e costosi, che hanno bisogno di alti volumi di traffico per poter funzionare al meglio (Il CIM di Novara tratta oltre 200.000 container/anno, che salgano ad oltre 300.000 al “Quadrante Europa” di Verona).

Al contrario, tutto il sistema economico (di produzione e di consumo) ha bisogno di essere sorretto da una fitta rete di centri logistici “connessi alla viabilità”, in cui possono essere depositate e trattate le merci (sfuse e/o in container) che si muovono lungo il sistema autostradale europeo.

È questa la funzione del Polo Logistico di Chivasso, che è ottimamente connesso all'autostrada A4 e che quindi ha diretto accesso sia al movimento “via interporti” (data la sua vicinanza con CIM e con SITO), sia al traffico interalpino, che giunge dal Frejus e dal Monte Bianco.

Il dato che pare piuttosto importante analizzare è la necessità di non avere contrasti tra l'accesso al Polo Logistico ed il traffico ordinario dei luoghi, in cui il Polo stesso sorge.

Nel caso di Chivasso, questo problema è risolto, in quanto il Polo Logistico ha diretto accesso dallo svincolo A4 “Chivasso Centro”, senza interessare nuclei abitati.

Inoltre, il PEC che dà attuazione al Polo Logistico ha previsto un completo rifacimento dell'asse della SS 26, dallo svincolo alla nuova rotatoria di ingresso, che raccoglie anche il traffico del complesso PICHI: l'abitato di Chivasso è quindi posto al completo riparo dal traffico indotto dal Polo Logistico.

Si evidenzia inoltre che il Polo Logistico darà lavoro a circa 400 persone .

## **“Compensazioni e greenwashing”**

Per quanto riguarda questo tema di osservazione si precisa che gli alberi che verranno messi a dimora internamente, sia nelle aree del comparto sia nelle aree da cedere alla città di Chivasso sono da considerarsi opere di mitigazione alla struttura.

Le compensazioni per la perdita di suolo e per la trasformazione del bosco sono oggetto di progetti che verranno realizzati nella città di Chivasso e in aree condivise con gli Enti sovraordinati ed indicate nei verbali della conferenza di servizi e dei tavoli tecnici che si sono svolti.

Gli interventi proposti si pongono l'obiettivo comune di potenziare il collegamento ecologico e funzionale delle aree interessate (oggi fortemente frammentate) realizzando nuove dotazioni di unità polivalenti o densificandone parti esistenti.

Si precisa inoltre che, essendo il terreno in classe 3a di capacità d'uso del suolo, il Piano Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana, consente interventi edificatori che non sono invece consentiti nei terreni di classe 1a e 2a .

## **“Aria”**

Per quanto riguarda questo tema di osservazione si evidenzia che non ci saranno emissioni che possano derivare da lavorazioni o da produzione.

## **“La logistica è strategia per il territorio”**

Il progetto proposto prevede pertanto un'implementazione dei margini e degli spazi pubblici con un'attenzione particolare alle connessioni con il sistema vario esistente, prevedendo inoltre un progetto del verde e delle opere di urbanizzazioni tali da consentire la continuità con un contesto esistente, risultando coerente con gli obiettivi e i dettami normativi del Piano Paesaggistico Regionale, perseguendo la tutela e la valorizzazione dell'ambiente nella sua integrità naturale e nella sua proiezione culturale.

La progettazione del nuovo Polo Logistico è stato quindi pensato come un completamento ed una riqualificazione dell'area industriale già esistente.

**IL DIRIGENTE AREA GOVERNO DEL TERRITORIO**

**Ing. Fabio MASCARA**

Firmato digitalmente

Come comitato ambientale Vivi Chivasso osservazioni quanto segue:

La società KSI Italia (APRC Croup Francesi) propone di occupare 80% dei locali ex pista di collaudo Lancia Abarth con una copertura di circa 12 ettari per un polo logistico e un parcheggio per 1200 posti auto.

#### POLO LOGISTICO A Chivasso UNA SCELTA IRRAGIONEVOLE E DAGLI ENORMI IMPATTI

Alla ex Lancia di via Caluso è in previsione un nuovo polo logistico da realizzarsi su aree preesistenti, per una superficie complessiva di circa 12 ettari (124000 metri quadri) che ospiterà i capannoni ( di superficie coperta) e le relative aree dei servizi e renderà impermeabile il terreno.

Di seguito alcune valutazioni degli impatti, un elenco di incongruenze a livello di scelta pianificatoria e alcune domande per cui si vorrebbe una risposta dalla politica.

#### Aria

Il polo logistico produrrà migliaia di nuovi spostamenti di mezzi al giorno. La mancanza della linea ferroviaria di fatto fa sì che neppure una tonnellata di merci arriverà su ferro. In un contesto in cui l'Italia è in infrazione rispetto alla qualità dell'aria e in particolare di un bacino padano costantemente fuori dai limiti sanitari, come è valutato questo aumento di emissioni sul Piano dell'Aria regionale?

#### Pianificazione e congestione

Com'è possibile che la pianificazione metropolitana consenta di fare un nuovo polo logistico lontano dalla linea ferroviaria

COMUNE DI CHIVASSO

Copia cartacea conforme di originale informatico conservato dall'Ente.

Protocollo N.0024301/2022 del 31/05/2022

Firmatario: FABIO MASCARA

**Oggetto:** Osservazioni interesse pubblico Area 51.2 PRGC Polo Logistico

**Mittente:** comitato ambientale Vivi Chivasso <comitatoambientalevivichivasso@gmail.com>

**Data:** 16/05/2022, 10:00

**A:** protocollo@comune.chivasso.to.it

Come comitato ambientale Vivi Chivasso osservo quanto segue:

La società KSI Italia (APRC Croup Francesi) propone di occupare 80% dei locali ex pista di collaudo Lancia Abarth con una copertura di circa 12 ettari per un polo logistico e un parcheggio per 1200 posti auto.

## POLO LOGISTICO A Chivasso UNA SCELTA IRRAGIONEVOLE E DAGLI ENORMI IMPATTI

Alla ex Lancia di via Caluso è in previsione un nuovo polo logistico da realizzarsi su aree preesistenti, per una superficie complessiva di circa 12 ettari (124000 metri quadri) che ospiterà i capannoni (di superficie coperta) e le relative aree dei servizi e renderà impermeabile il terreno.

Di seguito alcune valutazioni degli impatti, un elenco di incongruenze a livello di scelta pianificatoria e alcune domande per cui si vorrebbe una risposta dalla politica.

### Aria

Il polo logistico produrrà migliaia di nuovi spostamenti di mezzi al giorno. La mancanza della linea ferroviaria di fatto fa sì che neppure una tonnellata di merci arriverà su ferro. In un contesto in cui l'Italia è in infrazione rispetto alla qualità dell'aria e in particolare di un bacino padano costantemente fuori dai limiti sanitari, come è valutato questo aumento di emissioni sul Piano dell'Aria regionale?

### Pianificazione e congestione

Com'è possibile che la pianificazione metropolitana consenta di fare un nuovo polo logistico lontano dalla linea ferroviaria, condannando le merci del polo a viaggiare solo su gomma? Perché non si va all'Interporto dotato di ferrovia e gestito dal Pubblico?

Il posizionamento a nord della Città risulta particolarmente sbagliato: le merci che dall'Europa arrivano in Italia da Nord attraversando le Alpi hanno alte percentuali di utilizzo di treno, ma poi giunte negli interporti come Orbassano per raggiungere l'area di Chivasso, non servita da treno, sarebbero obbligate ad essere trasferite su gomma; le merci che provengono da sud, invece, per raggiungere l'area di Chivasso dovranno per forza passare attraverso Torino congestionando ancor di più la città e il nodo autostrada/tangenziale.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato dal Consiglio della Città metropolitana di Torino del 2020 una riduzione di CO2 pari al 27,8%. L'eventuale insediamento di tale funzione è condizionato alla presenza ad un adeguato livello di servizio di trasporto pubblico metropolitano per garantire lo spostamento degli addetti non essendoci il collegamento ferroviario. In pratica mentre il PUMS si dà l'obiettivo di diminuire gli spostamenti del traffico a favore del trasporto collettivo, con lo scopo di migliorare la mobilità e ridurre le sostanze inquinanti nell'aria, questa norma fa esattamente il contrario: ci si preoccupa solo dell'apporto di traffico e inquinamento prodotto dagli eventuali addetti per recarsi al luogo di lavoro, che rischia di essere trascurabile rispetto a quello generato dai mezzi di trasporto delle merci dirette al polo.

### Suolo e paesaggio, valore agricolo.

L'area cementificata è enorme, in un contesto ancora prevalentemente agricolo (confine lato sud frazione Betlemme) ed in una zona a rischio idraulico medio. Da una parte vengono impermeabilizzati di ettari, dall'altra si dovranno fare bacini di laminazione per accogliere l'acqua che cadrà sulle aree

impermeabilizzate.

Si segnala che i circa 12 ettari sacrificati dal progetto equivalgono ad una produzione di cibo di circa 47 tonnellate/anno di grano, che producono calorie teoriche sufficienti a sostenere oltre 200 persone. Il suolo consumato sarà per sempre sottratto alla possibilità di essere coltivato e la piantumazione di alberi a "compensazione" è solo un misero contentino.

L'area in oggetto, quale impoverita di reale valore paesaggistico e naturalistico, ha perso completamente i valori naturali.

Il PTM si pone 5 sfide, la prima delle quali è tutelare il suolo, che ha quale obiettivo quello di "assicurare cibo sano, aria pulita, acqua abbondante, le risorse più preziose che il suolo produce per la salute dei viventi, contrastando la dispersione insediativa e salvaguardando gli ecosistemi". Sempre il PTM dichiara che "la Sfida 1 riguarda il territorio rurale, articolato nell'ecosistema agricolo". Le Norme riguardanti gli ecosistemi agricoli non prevedono interventi di nuova edificazione o aumenti della volumetria complessiva, con la sola eccezione degli edifici per servizi agricoli.

Peraltro nelle comunicazioni stampa della Città Metropolitana si dice che questo intervento rientra nel 3% di consumo di suolo fissato dalla L.R. 56/77 e successive modifiche.

Non vorremmo però che questa affermazione mediatica non fosse sostanziata da una effettiva contabilizzazione. Siamo infatti ancora in una fase transitoria della LR 56/77 e successive modifiche (che sconta già proroghe di un anno): non è chiaro se sia già vigente il calcolo del 3% o se inizierà al 2022. Ci sono garanzie che tra qualche anno non si scopra che queste aree non sono state contabilizzate?

E' stato effettuato dalla città metropolitana un censimento dei capannoni vuoti e delle aree dismesse idonee ad ospitare attività di logistica? E' in atto un piano per favorire il riuso invece della trasformazione del territorio urbanizzato? Il nuovo PTM è il primo Piano di area vasta adottato dopo la nuova legge regionale urbanistica, che a parole punta sulla rigenerazione urbana: non dovrebbe dunque esserci un cambio di rotta? Oppure si è ceduto al mercato internazionale della logistica, per cui i parametri di scelta di un'area sono la velocità con cui questa è resa disponibile?

Il polo logistico proposto sembra non essere stato soggetto alla necessaria Valutazione ambientale e di uno strumento di Pianificazione territoriale sovraordinato. Senza una valutazione ambientale preventiva non potrebbe entrare nella pianificazione che determina trasformazioni del territorio e dunque sarebbe una previsione illegittima. Com'è la situazione della VAS del polo logistico di Chivasso? Dalla conferenza dei servizi del 28/01/2022 ne sono uscite valutazioni precise o meglio lasciate intendere e coperte da compensazioni. Da notare in quella occasione intervento della Dottoressa Buttiglione Arpa Piemonte come ha lasciato incerto le sue valutazioni perché mancano di dati certi come: Compatibilità acustica classe IV anziché VI art. 6 L.R. 52/200 vietato valori limiti più di 5 db e attualmente critico classe III a est e a sud. La stessa Arpa in quella conferenza dichiara che la variante semplificata e PEC non sono sostenibili ambientalmente in quanto non ci sono compensazioni adeguate.

#### Lavoro

Il lavoro è fondamentale in un momento di crisi come quello attuale. Ma non può essere disgiunto dal modello di economia e di società che la politica vuole costruire. La trasformazione del territorio proposta a scatola chiusa da un gruppo internazionale è quello che ci serve? Si conoscono i nomi delle aziende che opererebbero all'interno del polo? Quali garanzie sono state fornite circa la loro solidità economica e capacità di garantire lavoro di qualità, stabile, adeguatamente remunerato e tutelato e che gli annunciati 700 posti di lavoro non siano di tipo precario e non qualificato?

Sarà una logistica che andrà ad incrementare ancora di più il ruolo dell'e-commerce e colpire altre attività di vendita diretta sul territorio?



**Compensazioni e greenwashing.**

Usare impropriamente la piantumazione di alberi come argomento per parlare di interventi sostenibili e di "compensazione".

Il suolo perso è un intervento irreversibile che comporta danni alla produzione di cibo, alla capacità di assorbire acqua, di mitigare il calore estivo, di ospitare forme di vita. Piantare alberi può compensare solo una minima parte di questi interventi. Inoltre è del tutto inefficace contro la quantità di inquinamento ed emissioni generati da un intervento simile.

Anche la terminologia utilizzata per illustrare i progetti ai cittadini non deve essere ingannevole ma invece deve essere precisa. La sostenibilità esiste se non si consumano risorse non rinnovabili e se il saldo emissivo di gas serra è pari a zero. In questo caso nessuna di queste condizioni è garantita, anzi si peggiora drasticamente lo stato ambientale. Ci si chiede come questa situazione possa essere giudicata in una Valutazione Ambientale Strategica (che comunque sembra mancare)

La logistica è strategica per il territorio?

Secondo l'analisi dell'Istituto IRES della CGIL che commenta la situazione di Piacenza (territorio ad alta vocazione di logistica) : "Da un punto di vista strutturale, ....è da evidenziare come la scelta di costruire un modello produttivo sulla logistica non abbia prodotto un vantaggio competitivo in termini di generazione del valore aggiunto"

In attesa di un confronto saluti.

Franchi Ugo presidente

Toscano Orazio segretario

Comitato ambientale Vivi Chivasso

— Carya identità e CF.jpeg —

— Comitato ambientale Vivi Chivasso.jpg —

— Allegati: —

Carya identità e CF.jpeg	1,0 MB
Comitato ambientale Vivi Chivasso.jpg	147 kB

COMUNE DI CHIVASSO

Copia cartacea conforme di originale informatico conservato dall'Ente.

Protocollo N.0024301/2022 del 31/05/2022

Firmatario: FABIO MASCARA