

## COMUNE DI ORBASSANO



### VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ AL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Art. 12 – D.LGS. 152/2006 e s.m.i - D.G.R. n. 12-8931 del 9/06/2008.

#### RELAZIONE TECNICA

#### PIANO ESECUTIVO CONVENZIONATO

COMPARTO EDILIZIO P.R.G.C.

13.1.2 13.1.2.1

Progettista:  
Architetto Corrado Goldin  
Via Circonvallazione 44  
10020 Pecetto T.se, (TO)

Arch. CORRADO GOLDIN  
Ord. Arch. TO - 45454  
Via Circonvallazione, 44  
Tel. 011.856326 PECETTO T.se (TO)

## INDICE

|  |    |
|--|----|
| INTRODUZIONE .....   | 3  |
| 1. CONTENUTI DEL PIANO ESECUTIVO CONVENZIONATO .....                 | 4  |
| 2. ANALISI DEI POSSIBILI IMPATTI GENERATI DAL PIANO .....            | 7  |
| 2.1. Aria .....  | 8  |
| 2.2. Sistema idrogeologico e consumo della risorsa idrica .....      | 9  |
| 2.3. Suolo .....   | 10 |
| 2.4. Flora, fauna e vegetazione .....                                | 11 |
| 2.5. Rifiuti .....   | 11 |
| 2.6. Clima Acustico .....  | 12 |
| 2.7. Energia .....   | 13 |
| 2.8. Sistema della Mobilità .....                                    | 14 |
| 2.9. Ricadute socio economiche del P.E.C. ....                       | 15 |
| 3. AZIONI PER LA MINIMIZZAZIONE E LA MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI ..... | 16 |
| 4. SINTESI E CONCLUSIONE .....                                       | 17 |

## INTRODUZIONE

La presente relazione costituisce il Documento Tecnico per la Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Esecutivo Convenzionato localizzato in zona 13.1.2 e 13.1.2.1 come individuate nella cartografia del PRGC vigente del Comune di Orbassano.

Il seguente elaborato è stato redatto facendo riferimento agli indirizzi ed ai criteri operativi in materia ambientale specificati dal provvedimento ministeriale D.Lgs. n° 152/2006 "*Norme in materia ambientale*" che elenca i contenuti per la verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica così come successivamente modificato dal D.Lgs n°4/2008. Metodologicamente, il documento è stato redatto in conformità ai contenuti della deliberazione della Giunta Regionale del 9/6/2008 n°12-8931 "*Norme in materia ambientale. Primi indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure in materia di Valutazione Ambientale Strategica di piani e programmi*".

L'obiettivo del documento è quello di fornire all'autorità competente i dati e le analisi sugli impatti ambientali, economici e sociali generati dal Piano necessari per la valutazione di assoggettamento del Piano al procedimento di V.A.S.

L'autorità preposta al processo di VAS è stata individuata con quella competente all'approvazione dello strumento urbanistico: l'Amministrazione comunale è l'autorità preposta e responsabile a svolgere le procedure valutative regolate all'Allegato 2, punto 2 della DGR e, per svolgere tale attività, si avvale del proprio organo tecnico, se istituito ai sensi dell'art. 7 della l. r. 40/98, o di altra struttura individuata secondo le modalità previste dalla DGR n. 12-8931 del 9.6.2008.

L'autorità con competenze ambientali individuate sono la Provincia di Torino, l'ARPA Piemonte e la ASL competente.

## 1. CONTENUTI DEL PIANO ESECUTIVO CONVENZIONATO

Il P.R.G.C. vigente del Comune di Orbassano, approvato G.R. con Delib. N. 14-25592 del 7/10/1998, così come integrato dalle successive varianti parziali, individua l'area in oggetto all'interno del Comparto edilizio con sigla 13.1.2 e 13.1.2.1 nella cartografia, con destinazione d'uso propria produttiva e sfruttamento urbanistico assoggettato a S.U.E.



Figura 1.1. Inquadramento territoriale P.E.C.

### ***Peculiarità del sito d'intervento***

Il P.E.C. si localizza in un'area caratterizzata da una forte infrastrutturazione: a nord dei confini delineati dallo strumento esecutivo è presente il sito individuato dalla città di Torino per la localizzazione dell'impianto di termovalorizzazione dei rifiuti urbani, la cui realizzazione è in fase di completamento; ad ovest è presente lo scalo merci della città di Orbassano e le strutture ad esse connesse (Interporto SITO); in ultimo è da segnalare la presenza della Tangenziale Sud di Torino, una delle più importanti infrastrutture viarie dell'intera Provincia. La viabilità esistente, lungo i perimetri del P.E.C., è costituita da una strada in proprietà delle Ferrovie dello Stato che fiancheggia tutto il P.E.C. verso lo scalo merci e da una rotatoria realizzata dalla Provincia di Torino in prossimità del sottopasso stradale, a servizio della viabilità di accesso al TRM.

Rimarcare la presenza di una così forte infrastrutturazione è necessario per poter contestualizzare il piano oggetto del presente documento. Le peculiarità del sito d'intervento dovranno essere tenute in considerazione per effettuare l'analisi degli impatti attesi: le analisi sulle componenti ambientali di seguito proposte hanno come obiettivo, quindi, quello di valutare gli impatti che le

scelte del Piano Esecutivo hanno sull'ambiente circostante, tenendo in considerazione le peculiarità del contesto in cui si inseriscono.

### **La proposta progettuale**

La proposta progettuale in oggetto prevede la realizzazione di fabbricati a destinazione produttiva, la cui edificazione avverrà presumibilmente mediante l'utilizzo di elementi prefabbricati sia per quanto riguarda la struttura portante, sia per quanto concerne i tamponamenti ed i rivestimenti in facciata.

Il P.E.C. prevede la sua attuazione identificando due Comparti edificatori distinti:

- COMPARTO A: costituito dalle aree localizzate a nord della tangenziale di Torino;
- COMPARTO B: costituito dalle aree localizzate a sud della tangenziale di Torino.

Ciascun Comparto edificatorio (A e B) è dotato di aree a servizi pubblici (standard) proporzionate alle quantità edificatorie previste per ogni Comparto e delle necessarie opere di urbanizzazione primaria per il funzionamento della viabilità, dello smaltimento delle acque nere e piovane e per l'allacciamento ai pubblici esercizi di reti esistenti.



Figura 1.2. Delimitazione Comparti P.E.C.

La loro attuazione potrà avvenire in tempi diversi, non condizionanti tra loro, senza che il P.E.C. individui alcun Comparto di attuazione prioritaria. Sono previsti in progetto n° 6 lotti edificatori industriali – produttivi. L’accesso a ciascun edificio è garantito sia da strade interne al P.E.C., sia attraverso parcheggi pubblici e, successivamente, da spazi esclusivamente privati all’interno delle recinzioni.

Gli edifici, come già detto, saranno di tipo industriale – produttivo, realizzati con elementi prefabbricati e con parametri edilizi uguali o inferiori ai valori massimi previsti dal P.R.G.C.. Le sagome e le tipologie edilizie, solo indicative del P.E.C. , esemplificano le possibilità attuative nel rispetto dei valori minimi di verde privato (10% Sup. Fond.) e di parcheggio privato (15% Sup. Fond.).

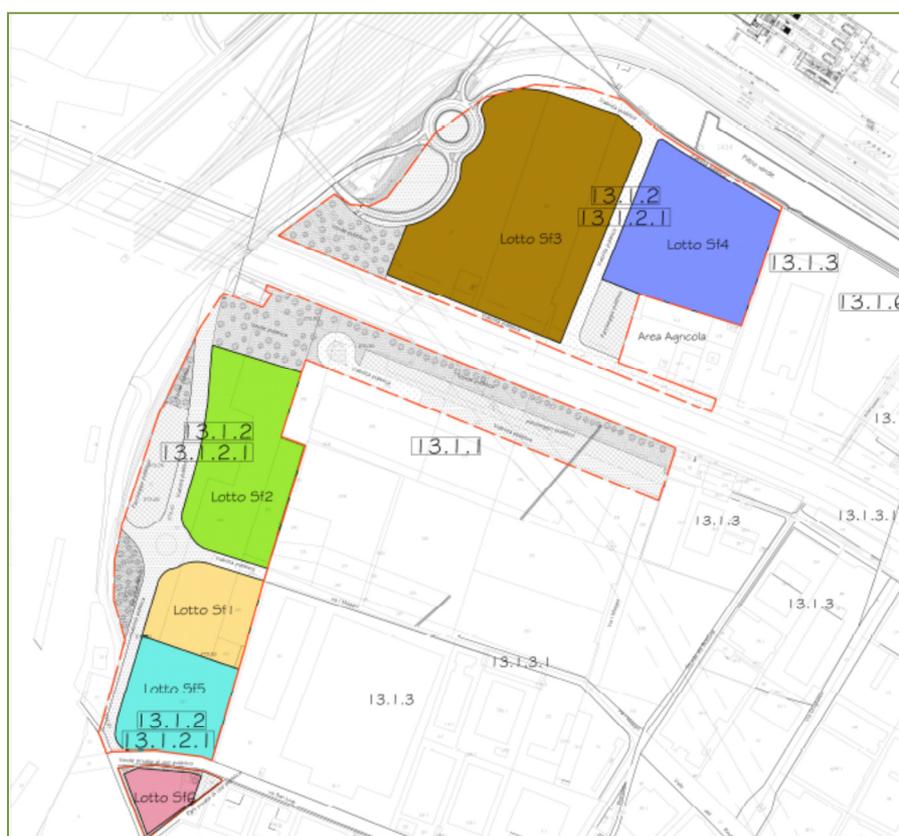


Figura 1.3. Suddivisione in lotti dei comparti oggetto del P.E.C.

#### Aspetti quantitativi del Piano

|                     | COMPARTO<br>A | COMPARTO<br>B | TOTALE  |
|---------------------|---------------|---------------|---------|
| Sup. fondiaria (mq) | 61.330        | 36.798        | 105.105 |
| SLP (mq)            | 43.775        | 20.225        | 57.053  |
| Servizi (mq)        |               |               | 39.470  |

La viabilità in progetto prevede:

- Realizzazione di una nuova strada in parte adiacente la tangenziale sud di Torino con sezione stradale mai inferiore a 15 m eccetto l'accesso al verde pubblico V5 di sezione 7 m, in parte a separazione dei due lotti fondiari Sf3 e Sf4 con sezione mai inferiore a 15 m ed in parte a nord dei lotti con inserimento nella nuova rotonda realizzata dalla Provincia con sezione variabile tra i 15 m e 5 m (la parte più stretta di manutenzione alla bealera a nord del lotto Sf4), corredata da marciapiedi rialzati di sezione mai inferiore a 1,5 m.
- Realizzazione di bretella di raccordo tra la viabilità provinciale esistente e la via I Maggio comunale esistente, di sezione stradale mai inferiore a 15 m, corredata da marciapiedi rialzati;
- Realizzazione di un raccordo di nuovo tratto di viabilità pubblica comprensivo di inversione di marcia a sud della tangenziale di Torino, con sezione stradale mai inferiore a 15 m, corredata da marciapiedi rialzati.

Tutta la viabilità pubblica ed i parcheggi pubblici del P.E.C. risultano comunque ben collegati al sistema di viabilità esistente o previsto dal P.R.G.C.

I SUE individuati con numerazione 13.1.2. e 13.1.2.1 sono stati analizzati all'interno dell'elaborato RIR predisposto dall'amministrazione Comunale. La vulnerabilità ambientale dovuta alla vicinanza ad attività a rischio incidente (CERESA SPA) è stata rilevata non critica. In termini operativi questo influenza l'ammissibilità della tipologia di attività ma non la realizzazione degli interventi previsti dal P.E.C.

## **2. ANALISI DEI POSSIBILI IMPATTI GENERATI DAL PIANO**

Identificati i contenuti del Piano Esecutivo è possibile procedere con l'analisi degli impatti attesi sulle componenti ambientali caratterizzanti l'area d'intervento. Al fine di agevolare la lettura del documento, viene di seguito descritta, sineticamente, la metodologia e i criteri operativi utilizzati per la realizzazione delle analisi ambientali.

### ***Metodologia***

Nell'espletazione delle analisi necessarie per l'individuazione dei possibili impatti sulle componenti ambientali del Piano in oggetto è stato fatto riferimento ai Comparti operativi come ad un unico elemento, con l'obiettivo di perseguire un'analisi globale delle ricadute generate dall'intervento.

L'aproccio è stato ritenuto coerente avendo riscontrato l'effettiva omogeneità di caratteristiche ambientali delle aree su cui ricadono i diversi comparti.

Gli impatti analizzati sono riferiti principalmente alla fase di cantierizzazione del progetto in quanto non sono determinabili gli effetti specifici della fase di esercizio (dipendente dalla tipologia di attività insediata non al momento prevedibile). Ciò nonostante è stato ritenuto opportuno analizzare globalmente l'intervento accennando anche agli impatti minimi attesi dall'ubicazione di un'attività produttiva, considerando più probabile che la tipologia insediata sia riconducibile alla tipologia terziaria logistica.

Nello studio degli impatti si è scelto di considerare approfonditamente le componenti ambientali che risultano più influenzate dal tipo d'intervento: aria, acqua, suolo, flora, fauna e vegetazione, clima acustico, rifiuti ed energia.

Infine sono stati analizzate anche le ricadute sulla sfera economica e sociale del territorio generate dall'intervento, al fine di **analizzare il progetto in un'ottica di sostenibilità globale.**

## 2.1.Aria

Gli impatti sulla qualità dell'aria e sull'atmosfera analizzati fanno riferimento sia alla fase di cantierizzazione sia alla fase di esercizio. Nella fase di cantiere l'impatto sarà generato soprattutto mediante l'emissione di polveri sollevate dalla movimentazione di materiali (terreno, materiali da costruzione, ecc.), dovute al passaggio dei mezzi di cantiere (per i quali è da considerare anche la quantità di emissioni dovute agli scarichi), il caricamento dei silos o contenitori di calce e cemento. Per il cantiere in oggetto non sono però previste demolizioni di manufatti preesistenti, di fatto minimizzando una delle componenti di maggiore impatto. Le emissioni d'inquinanti causati dai mezzi di cantiere e quelli necessari all'approvvigionamento dei materiali e all'allontanamento dei rifiuti, saranno composte prevalentemente da NO<sub>x</sub> (ossidi e biossidi di azoto), CO (Monossido di Carbonio), CO<sub>2</sub> (Anidride Carbonica), PM 10 (Polveri fini). Le emissioni connesse ai mezzi operativi riguarderanno soprattutto le aree circostanti il cantiere, mentre quelle originate dal traffico indotto interesseranno le aree adiacenti i tracciati viari interessati. In relazione a quest'ultimo aspetto si rileva l'ottima localizzazione dell'area d'intervento rispetto alla struttura viaria del contesto che rende possibile un agevole collegamento con l'area vasta attraverso la Tangenziale e strade extraurbane senza interferire con l'abitato o insediamenti residenziali. Durante la fase di esercizio gli impatti sulla componente ambientale deriveranno soprattutto dall'aumento del

traffico veicolare dovuto all'insediamento delle attività e alla presenza di punti emissivi costituiti dagli eventuali impianti tecnologici minimi (riscaldamento, raffrescamento) di queste.

L'impatto da traffico veicolare è da considerarsi minimo per la presenza di una buona dotazione infrastrutturale esistente sommata a quella in progetto prevista dal P.E.C. che consente la fluidificazione e lo smaltimento del traffico senza interferire con il centro abitato. E' anche da tenere in considerazione che l'estensione del P.E.C. non consente l'insediamento di un numero elevato di attività tali da generare una situazione di criticità dovuta all'aumento degli eventuali mezzi operativi.

Gli impatti derivati dalle fonti emissive degli impianti tecnologici (riscaldamento, raffrescamento) al servizio delle attività sono facilmente minimizzabili con l'installazione di tecnologie appropriatamente aggiornate (impianti cogenerativi) e/o parzialmente sostenute da energie rinnovabili.

## **2.2.Sistema idrogeologico e consumo della risorsa idrica**

Dall'analisi del sistema idrogeologico, così come analizzato diffusamente nella Relazione Geologica Sismica allegata come documento tecnico obbligatorio per la presentazione del P.E.C. in oggetto di valutazione, risultano le seguenti conclusioni: *“il modello geologico è costituito da un primo livello superficiale di spessore 2,00 metri circa di limi sabbiosi debolmente argillosi e da un secondo livello di argilla limosa e da un terzo livello, più profondo, costituito da un'alternanza di sabbie ghiaiose e sabbie limose talvolta con frazione argillosa preponderante. Secondo la carta piezometrica redatta nel 2002 a seguito del progetto PRISMAS e riportata nella banca dati Piemonte, l'area in esame presenta un valore medio di soggiacenza della falda di circa 35 metri ,tuttavia secondo i rilievi fatti per la redazione del P.R.G. e riportati nella carta Geoidrologica hanno individuato il piano di falda a 25 metri dal p.c.In ogni caso la falda superficiale non interessaerà in alcuna misura le opere in progetto.”*

Da ciò si può desumere che, relativamente alle scelte progettuali e alla realizzazione degli edifici e delle infrastrutture ad essi connesse, il sistema idrogeologico non sia impattato in nessuna delle fasi di sviluppo del Piano esecutivo. Il Piano, inoltre è collocato in un'area priva di vincoli idrogeologici individuati dalla LR 45/1989. In conclusione la Relazione Geotecnica non individua fattori di rischio legati alla realizzazione dell'intervento.

Al fine di fornire una più completa analisi degli eventuali impatti generati dall'intervento si ritiene opportuno analizzare la componente anche sotto il punto di vista del consumo della risorsa idrica.

L'ubicazione di attività produttive comporta sicuramente la richiesta di captazione della risorsa, tuttavia le attività previste, presumibilmente di tipo terziario logistico risultano essere poco impattanti sulla specifica componente ambientale poiché non sono richiesti volumi di acqua per il processo produttivo. L'impatto in fase di cantierizzazione è da ricondursi alle necessità di captazione contingenti alle fasi di lavorazione: in specifico i reflui idrici derivati da tali procedimenti hanno caratteristiche chimiche particolari (carico solido, e alcalinità elevati, ad esempio) e non possono essere reimmessi nella rete idrica senza un adeguato trattamento. Come indicato nel punto 1, le scelte progettuali consentono di minimizzare gli impatti sulla componente ambientale, essendo gli edifici costituiti da elementi prefabbricati e consentendo un utilizzo limitato della risorsa in fase di costruzione. Nel Rapporto Ambientale che corredata il PRGC si afferma inoltre l'adeguatezza del sistema al soddisfacimento dei bisogni delle utenze, comprese quelle derivate da nuovi insediamenti previsti (come il P.E.C.) in oggetto di valutazione.

### 2.3.Suolo

La realizzazione degli interventi previsti nel Piano Esecutivo genera un impatto negativo per quanto riguarda il consumo di suolo agricolo. Come è desumibile dalle cartografie proposte, ad oggi il territorio sottoposto ad intervento è coltivato a seminativi ed appartiene alle Classi di capacità d'uso del suolo I e II. In termini generali il consumo di suolo è da ritenersi un fattore negativo per il bilancio ambientale di un territorio; nello specifico è da considerare il contesto in cui esso si inserisce: le attività agricole ora ubicate nell'area d'intervento risultano intercluse in un'area a prevalente vocazione produttiva. Le aree da assoggettare al Piano esecutivo sono state individuate dall'amministrazione con la volontà di riordinare il tessuto urbano del territorio Comunale. In questo frame pianificatorio si inseriscono le scelte progettuali inerenti alla realizzazione del P.E.C.: esse sono orientate al massimo contenimento del consumo di suolo e prevedono un'attenzione necessaria per la sistemazione del verde nelle aree pubbliche e private ad uso pubblico in quanto queste saranno organizzate a prato e piantumate con essenze arboree ad alto fusto autoctone. La dimensione complessiva del consumo di suolo libero definito dalle previsioni di Piano e riferito al territorio comunale ammontano complessivamente al 4,4%. In tale misura sono comprese anche le aree già disciplinate dal PRGC vigente e su cui grava lo stato di diritto pregresso. La compatibilità ambientale degli impatti generati da queste previsioni globali è stata verificata in sede di valutazione della Variante di riferimento ed è quindi ragionevole concludere che sia verificata anche la sostenibilità dell'intervento parziale del P.E.C.

E' inoltre necessario ricordare che l'intervento si può considerare concorrente alla realizzazione degli obiettivi di sviluppo economico del territorio della provincia di Torino in quanto costituito da azioni previste all'incremento del settore terziario logistico a supporto dell'espansione dei volumi delle attività connesse all'interporto e all'infrastruttura SITO.

#### **2.4.Flora, fauna e vegetazione**

Le aree in oggetto del piano esecutivo non presentano una particolare pressione per la componente ambientale fauna. Sul territorio infatti non sono segnalate particolari presenze di rilevanza faunistica. La realizzazione degli interventi non costituisce inoltre una problematica di interruzione di corridoi naturali in quanto inserita in un contesto ad elevata urbanizzazione, con presenza di infrastrutture pesanti che costituiscono già allo stato di fatto una situazione di criticità nella continuità del tessuto ambientale naturale. Per quanto riguarda l'impatto sulla vegetazione è da segnalare l'area appartenente al comparto B (a sud della tangenziale), che ad oggi ospita, oltre ad una porzione a seminativi, anche un prato arborato. L'intervento ha come obiettivo anche la risistemazione del tessuto urbano, coerentemente con le previsioni urbanistiche del P.R.G.C. vigente che stabilisce per le aree la destinazione produttiva. Nelle scelte progettuali, come indicato precedentemente, si porrà una particolare attenzione al contenimento del consumo di suolo, così come alla sistemazione delle aree verdi ad uso pubblico. Si prevede di raggiungere un obiettivo di razionalizzazione dell'ubicazione e del trattamento delle aree verdi, al fine di renderle fruibili. In termini qualitativi le aree verdi saranno migliorate, quindi per la componente ambientale specifica, l'intervento si configura come qualificante.

#### **2.5.Rifiuti**

Nell'analisi degli impatti provocati dall'aumento di produzione di rifiuti è stata considerata in primis la fase di esercizio delle opere, il periodo in cui le attività ubicate nelle aree del piano risulteranno attive a pieno regime. Non è possibile stabilire con assoluta certezza la tipologia di attività che verrà ubicata nelle aree a destinazione produttiva. Considerando che le aree produttive individuate dal P.R.G. vigente si collocano in un contesto di sviluppo delle infrastrutture logistiche di supporto all'interporto e al SITO è coerente auspicare anche per le aree oggetto di valutazione, la localizzazione di attività di medesima tipologia. Le attività ubicate produrranno comunque una quantità di rifiuti che andrà ad incidere sulla produzione totale nel territorio Comunale. Poiché questa tipologia di attività non prevede la produzione di rifiuti da processi industriali particolari, è possibile escludere dall'analisi gli impatti dovuti alla produzione di rifiuti

pericolosi. L'impatto da produzione di rifiuti in fase di esercizio sarà minimizzato attraverso l'accorciamento delle operazioni di conferimento presso gli impianti preposti alla loro lavorazione, avendo previsto di destinare una parte della superficie del parcheggio privato ad isola ecologica per la raccolta differenziata dei rifiuti. Nell'analisi degli impatti da produzione di rifiuti è stato scelto di tenere in considerazione anche le problematiche legate alla fase di cantierizzazione: sulle aree non sussistono edifici che necessitano di demolizione, quindi le quantità di materiali indifferenziabili da conferire in discarica saranno minime. Gli edifici saranno costituiti da elementi prefabbricati, il che permette di minimizzare anche le quantità di scarto dalle lavorazioni dovute all'assemblamento degli elementi. In conclusione gli impatti dovuti alla produzione di rifiuti in fase di cantierizzazione risultano trascurabili. In conclusione, tenedo conto anche che la percentuale di raccolta differenziata è in crescita nell'intero Comune si ritiene che l'aumento l'impatto generato dall'insediamento delle opere del P.E.C. possa essere ritenuto non influente.

## **2.6.Clima Acustico**

Ai sensi dell'art. 2, comma 1, lettera b, della legge regionale 20 ottobre 2000, n. 52 (Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento acustico) per impatto acustico si intendono gli effetti indotti e le variazioni delle condizioni sonore preesistenti in una determinata porzione di territorio, dovute all'inserimento di nuove infrastrutture, opere, impianti, attività o manifestazioni. La relazione allegata alla presentazione del P.E.C in oggetto di valutazione conclude: "Con riferimento al punto 6 della Deliberazione della Giunta Regionale 2 febbraio 2004, n. 9-11616 evidenziato al §1 si presenta richiesta di provvedimento autorizzativo condizionato alla presentazione delle valutazioni previsionali di impatto acustico in fase di richiesta delle successive autorizzazioni o denunce di inizio attività."

In riguardo alle opere esclusivamente riconducibili alla realizzazione degli edifici oggetto del Piano Esecutivo gli impatti acustici sono generato principalmente dalle movimentazione di terra e dall'uso di macchinari per la realizzazione di cemento e calcestruzzo. La maggiore criticità che si riscontra in questa fase è la compresenza di molteplici sorgenti di rumore, per questo è necessario che la lavorazione sia pianificata strategicamente così da non superare i livelli acustici previsti dalla legge.

Livelli Acustici di legge:

| Classe di destinazione d'uso del Territorio    | Periodo Diurno (6-22) | Periodo Notturno (22-6) |
|--|-----------------------|-------------------------|
| Classe I - Aree particolarmente protette       | 45 dB(A)              | 35 dB(A)                |
| Classe II - Aree destinate ad uso residenziale | 50 dB(A)              | 40 dB(A)                |
| Classe III - Aree di tipo misto                | 55 dB(A)              | 45 dB(A)                |
| Classe IV - Aree di intensa attività umana     | 60 dB(A)              | 50 dB(A)                |
| Classe V - Aree prevalentemente industriali    | 65 dB(A)              | 55 dB(A)                |
| Classe VI - Aree esclusivamente industriali    | 65 dB(A)              | 65 dB(A)                |

Le aree oggetto di valutazione risultano disciplinate dalle prescrizioni dedicate alla Classe VI. Non è possibile a norma di legge la vicinanza di aree la cui classe acustica non sia consequenziale e che quindi presentino insediamenti disomogenei per utilizzo. Nel contesto vasto dell'opera non sono quindi presenti recettori sensibili. E' bene inoltre considerare il contesto in cui l'opera si inserisce e anche rapportarla allo sviluppo dell'area vasta di contesto: come accennato, il contesto dell'opera è fortemente urbanizzato e dotato di infrastrutture del livello sovra Comunale: gli impatti acustici derivanti dal traffico veicolare della tangenziale e dal futuro passaggio dei convogli ferroviari costituiscono di fatto una situazione critica esogena influente sulle aree di P.E.C.; nell'approccio globale della valutazione si raccomanda quindi di provvedere perché l'impatto acustico derivato dalle future attività sia minimizzato quanto possibile, proprio per evitare di influire su una situazione di criticità pregressa. Gli impatti generati direttamente dalla sola attività di cantiere del P.E.C. si ritengono trascurabili.

## 2.7. Energia

La risorsa energia è una delle componenti ambientali su cui si generano impatti significativi principalmente durante la fase di esercizio. Come ripetuto in più punti, non è possibile determinare la tipologia delle attività che si localizzeranno sul territorio del P.E.C. Nel caso di attività particolarmente energivore si raccomanda l'utilizzo di tecnologie per la massimizzazione del risparmio energetico (impianti di cogenerazione per il recupero dei cascami termici e trasformazione in energia elettrica) e la previsione di supplire alla domanda di energia attraverso impianti alimentati ad energia rinnovabile.

Per quanto riguarda la fase di cantierizzazione delle opere essa produrrà sicuramente un impatto sui consumi di energia, dovuti al bisogno di movimentazione delle macchine operanti per la

realizzazione dei basamenti, delle opere di costruzione e delle lavorazioni ad esse connesse. L'impatto è però da ritenersi estemporaneo e limitato alle tempistiche del cantiere.

## **2.8.Sistema della Mobilità**

Gli interventi previsti nel Piano Esecutivo generano impatti sulla mobilità locale dovuti in primo luogo alla presenza di mezzi coinvolti durante la fase di cantierizzazione. E' previsto per la fase contingente alle opere di realizzazione un'aumento di traffico sulla viabilità esistente. Si ritiene che l'impatto possa essere minimizzato con una corretta pianificazione del cantiere, così da non porre in essere situazioni di sovrapposizione critica delle lavorazioni e degli spostamenti dei mezzi ad esse connessi. Le previsioni del P.E.C. per l'adeguamento delle infrastrutture viarie prevede:

- la realizzazione di una nuova strada in parte adiacente la tangenziale sud di Torino con sezione stradale mai inferiore a 15 m eccetto l'accesso al verde pubblico V5 di sezione 7 m, in parte a separazione dei due lotti fondiari Sf3 e Sf4 con sezione mai inferiore a 15 m ed in parte a nord dei lotti con inserimento nella nuova rotonda realizzata dalla Provincia con sezione variabile tra i 15 m e 5 m (la parte più stretta di manutenzione alla bealera a nord del lotto Sf4), corredata da marciapiedi rialzati di sezione mai inferiore a 1,5 m.
- la realizzazione di bretella di raccordo tra la viabilità provinciale esistente e la via I Maggio comunale esistente, di sezione stradale mai inferiore a 15 m, corredata da marciapiedi rialzati;
- la realizzazione di un raccordo di nuovo tratto di viabilità pubblica comprensivo di inversione di marcia a sud della tangenziale di Torino, con sezione stradale mai inferiore a 15 m, corredata da marciapiedi rialzati.



Figura 2.1. Progetto di viabilità. Tavola 4 del PEC

Gli interventi previsti sulla mobilità esistente concorreranno alla razionalizzazione dei flussi di traffico, essendo commisurati per sopperire alla nuova domanda d'infrastruttura generata dalle nuove aree produttive inserite in un contesto a prevalenza industriale.

L'impatto sul sistema della mobilità si considera positivo poiché la realizzazione delle opere si ritiene migliorativa di una situazione di criticità.

## 2.9. Ricadute socio economiche del P.E.C.

Come accennato nel Punto 1 il documento presentato in sede di valutazione ha come obiettivo l'analisi degli impatti generati dagli interventi previsti dal Piano Esecutivo sulle componenti ambientali. Si ritiene opportuno sottoporre ad analisi anche le ricadute positive che l'intervento

comporta sulla sfera economica e sociale del territorio in cui si inserisce, essendo il concetto di **sostenibilità globale** cardine per la sua efficacia. Il Piano infatti non deve limitarsi ad analizzare e verificare la sostenibilità ambientale degli interventi ma deve anche realizzare direttamente o indirettamente benefici nell'ambito dello sviluppo economico e sociale del territorio del Comune di Orbassano.

Le ricadute economiche del Piano sono ascrivibili alla realizzazione di infrastrutture per la localizzazione di attività produttive e alle conseguenti ricadute occupazionali. Nello specifico l'intervento si configura come supporto alla probabile localizzazione di attività di tipo terziario logistico: questo specifico settore è in forte espansione soprattutto sul territorio connesso allo scalo merci ferroviario e all'interporto SITO. Lo sviluppo atteso per queste infrastrutture è direttamente connesso all'aumento dei volumi di traffico delle merci previsti con la realizzazione della linea ferroviaria ad Alta Capacità. La vicinanza a queste strutture in espansione e la nuova connessione viaria in progetto risultano un valore aggiunto per le attività che vi si insedieranno. E' quindi auspicabile lo sviluppo di un business solido e di conseguenza una buona ricaduta occupazionale per il territorio.

### 3. AZIONI PER LA MINIMIZZAZIONE E LA MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI

Di seguito vengono sintetizzate le azioni previste per la minimizzazione e la mitigazione degli impatti generati dalla realizzazione del Piano Esecutivo.

| COMPONENTE AMBIENTALE | IMPATTO  | AZIONI DI MINIMIZZAZIONE EMITIGAZIONE  |
|-----------------------|--|--|
| <b>Aria</b>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Da opere di cantierizzazione e da traffico veicolare dei mezzi di cantiere</li> <li>• Da fonti emissive in fase di esercizio</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• La mitigazione dell'emissione di polveri si attua mediante accorgimenti di carattere logistico e tecnico quali: il contenimento della velocità di transito dei mezzi, la pavimentazione delle piste di cantiere; la bagnatura periodica delle piste e dei cumuli d'inerti; la protezione dei cumuli d'inerti dal vento mediante barriere fisiche (reti anti polvere, new-jersey, pannelli) ed, infine, l'installazione di filtri sugli eventuali silos di stoccaggio del cemento e della calce.</li> <li>• L'installazione di tecnologie appropriatamente aggiornate</li> </ul> |

|                            |   |  |
|----------------------------|---|--|
|                            |   | (impianti cogenerativi) e/o parzialmente sostenute da energie rinnovabili.   |
| Sistema idrogeologico      | Consumo della risorsa idrica in fase di cantierizzazione  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Predisposizione di accorgimenti tecnologici per evitare inutili sprechi di acqua in fase di lavorazione;</li> <li>• Trattamento acque reflue da eventuali lavorzioni</li> </ul> |
| Suolo                      | Consumo di suolo  | Progettazione mirata al contenimento del consumo di suolo  |
| Flora, fauna e vegetazione | Abbattimento alberi   | Razionalizzazione degli spazi verdi e ripiantumazione con specie autoctone   |
| Rifiuti                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Produzione rifiuti in fase di cantiere</li> <li>• Produzione rifiuti in fase di esercizio</li> </ul>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimizzata grazie alle scelte progettuali</li> <li>• Implementazione isola di raccolta differenziata</li> </ul>  |
| Clima Acustico             | Rumori da lavorazione in cantiere   | Accorgimenti quali schermatura del cantiere e contingentazione dei machinari   |
| Energia                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consumo di energia per lavorazioni da cantiere</li> <li>• Consumo di energia in fase di esercizio</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pianificazione fasi di cantiere per evitare sovrapposizioni di utilizzo macchinari energivori</li> <li>• Installazione tecnologie cogenerative o da FER</li> </ul>              |
| Mobilità                   | Aumento traffico veicolare in fase di esercizio   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Relizzazione rete viaria adeguata all'assorbimento della nuova domanda</li> <li>• Razionalizzazione dei flussi di traffico</li> </ul>   |

#### 4. SINTESI E CONCLUSIONE

A conclusione del documento tecnico per la valutazione di Assoggettabilità presentata vengono di seguito sintetizzate le informazioni riportate nei punti precedenti secondo le indicazioni contenute nell'allegato I al Dlgs 4/2008.

Criteri Allegato I D.lgs. 4/08

Rapporto di Screening

*Caratteristiche del P.E.C. tenendo conto in particolare dei seguenti elementi:*

• In quale misura il P.E.C stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o

ill P.E.C non stabilisce un quadro di assetto territoriale per altri piani o progetti e non

|  |  |
|--|--|
| <p>per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse.</p>            | <p>definisce la ripartizione delle risorse per i medesimi.<br/>Il P.E.C. costituisce quadro di riferimento per la realizzazione degli interventi in esso previsti.</p>   |
| <p>• In quale misura il P.E.C. influenza altri piani/programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati</p>  | <p>Il PE.C.nn influenza altri piani/programmi</p>  |
| <p>• La pertinenza del P.E.C.per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.</p> | <p>Il P.E.C. è realizzato integrando l'attenzione per la componente ambientale avendo effettuato scelte di progettazione tali da minimizzare gli impatti sulle componenti analizzate. La sostenibilità del Piano è dovuta all'integrazione dell'attenzione per egli aspetti ambientali e la capacità di produrre ricadute positive sulla sfera socio economica del territorio.</p>   |
| <p>• Problemi ambientali pertinenti al P.E.C.</p>  | <p>Le problematiche ambientali concernenti il P.E.C. riguardano le emissioni in atmosfera, il consumo della risorsa idrica, il consumo di suolo e i rifiuti prodotti. Il P.E.C. affronta queste problematiche con le seguenti azioni di minimizzazione e mitigazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La mitigazione dell'emissione di polveri è attuata mediante accorgimenti di carattere logistico e tecnico in fase di cantiere;</li> <li>• Predisposizione di accorgimenti tecnologici per evitare inutili sprechi di acqua in fase di lavorazione;</li> <li>• Trattamento acque reflue da eventuali lavorazioni;</li> <li>• Soluzioni progettuali mirate al contenimento del consumo di suolo</li> <li>• Minimizzazione rifiuti dalla fase di cantiere dovuta alle scelte progettuali;</li> <li>• Implementazione isola di raccolta differenziata.</li> </ul> |
| <p><i>Caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare dei seguenti elementi:</i></p>       |  |
| <p>• Probabilità, durata e frequenza e reversibilità degli impatti</p>   | <p>Gli impatti, ad esclusione del consumo di suolo, sono giudicati <b>limitati</b> alla durata del cantiere e</p>  |

|   |   |
|---|---|
|   | <b>reversibili.</b> Il P.E.C. affronta l'impatto generato dal consumo di suolo attraverso accorgimenti progettuali, razionalizzazione dei servizi e delle aree a verde.   |
| • <b>Carattere cumulativo degli effetti</b>   | In fase di cantierizzazione una buona pianificazione delle attività eviterà la sovrapposizione degli effetti dovuti agli impatti identificati.  |
| • <b>Natura trasfrontaliera degli effetti</b>   | Gli effetti descritti sono di natura locale. Le <b>ricadute positive</b> sul sistema della mobilità e sullo sviluppo economico del territorio gli effetti possono considerarsi <b>sovralocali</b> .   |
| • <b>Rischi per la salute umana e per l'ambiente (ad esempio in caso d'incidente)</b>   | Per quanto riguarda la fase di cantiere non si segnalano rischi per la salute umana. L'applicazione della normativa vigente di settore limiterà i rischi di incidente in ambito cantieristico.  |
| • <b>Entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate)</b>   | Data la limitazione degli impatti dovuti alla cantierizzazione si riscontra un effetto prettamente locale.<br>Gli effetti positivi dovuti alla realizzazione delle opere viarie interesseranno invece anche il comparto produttivo circostante esistente. |
| • <b>Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale;</li> <li>• del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite;</li> <li>• dell'utilizzo intensivo del suolo</li> </ul> | Non si riscontrano vulnerabilità ambientali particolari. La relazione geologica sismica conferma il giudizio sugli aspetti idrogeologici. Le previsioni del P.E.C. non costituiscono superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori minimi.   |
| • <b>Effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.</b>   | Il P.E.C. non interessa aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.   |

Alla luce delle analisi svolte sulle componenti ambientali degli impatti generati dal P.E.C. sulle aree d'intervento, si propone di non assoggettare il Piano Esecutivo in area 13.1.2 e 13.1.2.1 al procedimento di V.A.S, poiché si ritiene che gli effetti generati risultino trascurabili per la qualità ambientale dell'area direttamente coinvolta e del contesto territoriale.

Torino,

Arch. CORRADO GOLDIN  
Ord. Arch. TO - N. 5454  
Via Circosvalleazione, 44  
Tel. 011.856326 - PECETTO I.se (TO)