

71/3-14

CITTA' DI TORINO

Provvedimento del Consiglio Circostrizionale n. 3
"San Paolo, Cenisia Cit Turin, Pozzo Strada"

Estratto del verbale della seduta del

17 LUGLIO 2014

Il Consiglio di Circostrizione n. 3 "San Paolo, Cenisia Cit Turin, Pozzo Strada" convocato nelle prescritte forme in **1^ convocazione** per la seduta d'urgenza del **17 Luglio 2014**, alle ore **18,30** nell'aula consiliare in **C.so Peschiera 193** presenti, oltre al Presidente **Daniele VALLE**, che presiede la seduta,

i Consiglieri: **BELLO, BOLOGNESI, BOSTICCO, CARDILE, CASCIOLA, DANIELE, GENINATTI TOGLI, GRASSANO, IANNETTI, MAGAZZU', MAGGIORA, NOCCETTI, OLMEO, PAOLI, PILLONI, RUSSO, STALTERI, STEFANELLI, TORCHIO e TROISE.**

In totale, con il Presidente, n. 20 Consiglieri.

Assenti i Consiglieri: **CANELLI, DONNA, FURNARI, GRASSANO e MILETTO.**

Con l'assistenza del Segretario **Dr. Francesco DANTE**

ha adottato in

SEDUTA PUBBLICA

il presente provvedimento così indicato all'ordine del giorno:

C. 3 - PARERE IN MERITO A: "PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO DELLA CITTA' DI TORINO - PIANO D'AZIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 4 DEL D.LGS. 194/2005 E PIANO DI CONTENIMENTO ED ABBATTIMENTO DEL RUMORE DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI AI SENSI DEL D.M. 29 NOVEMBRE 2000. APPROVAZIONE"

CITTÀ DI TORINO

CIRC. 3 - SAN PAOLO - CENISIA - POZZO STRADA

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI CIRCOSCRIZIONE

OGGETTO: C. 3 - PARERE IN MERITO A: "PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO DELLA CITTA' DI TORINO - PIANO D'AZIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 4 DEL D.LGS. 194/2005 E PIANO DI CONTENIMENTO ED ABBATTIMENTO DEL RUMORE DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI AI SENSI DEL D.M. 29 NOVEMBRE 2000. APPROVAZIONE".

Il Presidente VALLE, di concerto con il Coordinatore della II Commissione STEFANELLI e con il Coordinatore della VI Commissione CANELLI, riferisce:

La Direzione Territorio e Ambiente – Area Ambiente con nota del 12/06/2014 prot. n. 4492, pervenuta alla Circoscrizione il 16/06/2014 prot. n. 7858 2.160,2 ha richiesto di esprimere il parere di competenza, ai sensi degli artt. 43 e 44 del Regolamento del Decentramento, in merito a: “Piano di Risanamento Acustico della Città di Torino - Piano d'Azione ai sensi dell'articolo 4 del D.Lgs. 194/2005 e Piano di Contenimento ed Abbattimento del rumore delle Infrastrutture Stradali ai sensi del D.M. 29 novembre 2000. Approvazione”.

L'inquinamento acustico generato dal traffico veicolare rappresenta anche per Torino, come per tutte le più importanti città europee, un elemento di disturbo per la popolazione a causa degli elevati livelli di rumore diurni e notturni presenti lungo le infrastrutture di trasporto.

Quale risposta a questo inquinamento, la Legge Quadro 447 del 26 ottobre 1995 ed i relativi disposti attuativi nonché il D.Lgs. 194/2005 che recepisce la Direttiva Europea 2002/49/CE relativa alla determinazione ed alla gestione del rumore ambientale, prevedono che i gestori delle infrastrutture individuino le aree rumorose (in particolare con la predisposizione di mappature acustiche) e redigano piani per individuare le azioni per il risanamento dal rumore generato dalle infrastrutture stesse.

Per ciò che concerne i decreti attuativi nazionali della Legge Quadro, il D.P.C.M. del 14 novembre 1997, oltre ai valori limite di livello sonoro cui fare riferimento nelle classi di suddivisione del territorio definite attraverso il Piano di Classificazione Acustica (P.C.A.), prevede che in corrispondenza delle infrastrutture di trasporto vengano definite apposite fasce territoriali di pertinenza sovrapposte al PCA, all'interno delle quali sono previsti valori limite di rumorosità propri dell'infrastruttura stessa.

Il D.P.R. 142 del 30 marzo 2004 stabilisce la larghezza delle fasce di pertinenza acustica per tutte le tipologie di infrastrutture stradali ed i valori limite di rumore, suddivisi tra infrastrutture esistenti e di nuova realizzazione, per le infrastrutture stradali di tipo A, B, C e D; per le strade minori di tipo E ed F, l'assegnazione dei valori massimi è invece demandata ai singoli comuni in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane.

La deliberazione del Consiglio Comunale del 20 dicembre 2010 (mecc. 2010 06483/126) di approvazione del Piano di Classificazione Acustica, in adeguamento al citato D.P.R., ha quindi assegnato per le strade di tipo acustico E ed F (classificazione coordinata con il Piano Urbano del Traffico) ai generici recettori limiti di immissione pari a 65 dB(A) diurni e 55 dB(A) notturni ed alle strutture sensibili limiti di immissione pari a 50 dB(A) diurni e 40 dB(A) notturni.

Con la definizione dei limiti di riferimento per tutte le tipologie di infrastrutture stradali cittadine, è quindi pienamente applicabile quanto previsto dal D.M. del 29 novembre 2000, che prevede che le società e gli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture debbano individuare le porzioni di territorio in cui il rumore prodotto determina il superamento dei limiti di legge (fase 1); in tali aree gli stessi gestori devono, in una fase successiva, predisporre ed attuare un Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore (fase 2).

La Direttiva Europea 2002/49/CE non fissa invece limiti o obiettivi di risanamento specifici ma richiede anch'essa la mappatura dei livelli di rumore e la predisposizione di un Piano d'Azione, volto ad evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi, compreso il fastidio, dell'esposizione al rumore ambientale, nonché a conservare la qualità acustica dell'ambiente laddove non interessato da tali effetti, al fine di conseguire e garantire un elevato livello di tutela della salute e dell'ambiente.

La normativa nazionale ed il recepimento delle direttiva europea presentano finalità e previsioni in parte simili, pur fornendo indicazioni tecniche e metodologiche non pienamente compatibili.

La Città, pur in assenza dell'armonizzazione legislativa prevista ma non ancora emanata, ha ritenuto tuttavia opportuno coordinare per quanto possibile i diversi disposti normativi in tema di risanamento acustico delle infrastrutture stradali, nel quadro più generale del processo di pianificazione del risanamento acustico comunale previsto dall'articolo 7 della Legge 447/1995.

In applicazione del D.Lgs. 194/2005, la Città ha predisposto (giugno 2007) la mappatura acustica delle infrastrutture stradali principali affidando specifico incarico all'A.R.P.A Piemonte (determinazioni dirigenziali n. 574 del 20 luglio 2006 - mecc. 2006 05616/126 e n. 900 del 22 novembre 2006 - mecc. 2006 09093/126); la mappatura è stata inviata, ai sensi dell'articolo 3 del citato D.Lgs., ai competenti uffici della Regione Piemonte e della Provincia di Torino (prot. S147 n. 12675 del 29 giugno 2007).

La mappatura è poi stata estesa all'intero territorio cittadino, ai sensi della Legge 447/1995 e del D.M. del 29 novembre 2000 (dicembre 2007).

Tale estensione, alla luce dei limiti definiti dal P.C.A., consente di rispondere a quanto richiesto dal D.M. 29 novembre 2000 in merito all'individuazione delle aree dove sia stimato o rilevato il superamento dei limiti previsti.

Gli studi hanno riscontrato la presenza di livelli acustici tipici di una grande città quale Torino, caratterizzata da elevati livelli sonori nella gran parte del proprio territorio, come peraltro per molte importanti aree urbane italiane ed europee.

Il numero di persone che vivono in abitazioni esposte a livelli superiori L_{DEN} di 65 dB(A) è stimato in circa 450.000 (di cui il 76% ha almeno una facciata silenziosa), a livelli superiori L_{giorno} di 65 dB(A) è stimato in circa 360.000 (di cui il 62% ha almeno una facciata silenziosa), mentre per livelli superiori a $L_{night} > 55$ dB(A) è stimato in circa 600.000 persone (il 60% ha almeno una facciata silenziosa).

Per quanto riguarda scuole, ospedali, case di cura e di riposo, i dati evidenziano come la quasi totalità delle strutture scolastiche presenti livelli sonori oltre il livello limite di 50 dB(A) nel periodo diurno, mentre per gli ospedali e le case di cura e di riposo, il rumore è sempre superiore

ai limiti di 50 dB(A) nel periodo diurno e 40 dB(A) nel periodo notturno; si evidenzia che tali livelli sono estremamente prudenziali (anche inferiori alle raccomandazioni OMS) e poco aderenti ai contesti urbani.

Occorre precisare che le stime sono ricavate per l'ambiente esterno e non sono immediatamente correlabili con i livelli interni agli ambienti di vita, per i quali sono determinanti la disposizione dei locali (lato strada ovvero lato cortile) nonché le caratteristiche dei serramenti.

Le stime presentano uno scostamento di +3dB(A) rispetto a quanto richiesto dalla Direttiva 2002/49/CE, in ragione delle diverse indicazioni della normativa italiana circa l'esclusione del contributo della riflessione; in questo modo tuttavia le stime sono direttamente confrontabili con le misure fonometriche.

Le stime si dimostrano particolarmente affidabili per le aree più rumorose, mentre tendenzialmente sovrastimano i livelli nelle aree più silenziose; le modalità adottate per la calibrazione del modello matematico sono in generale conservative poiché possono includere nella stima dei livelli una quota parte dovuta al fondo antropico urbano.

Il Piano d'Azione redatto ai sensi del D.Lgs. 194/2005 è indirizzato prioritariamente al conseguimento del rispetto dei valori limite del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto fissati ai sensi della Legge Quadro; tuttavia, il risanamento acustico di un'area urbana non è inteso esclusivamente come progetto di riduzione dei livelli di rumore entro specifiche soglie limite, da attuare in tempi definiti, bensì deve essere attuato nell'ambito di un processo più ampio, volto al miglioramento della qualità ambientale complessiva della Città.

Al fine di perseguire tale obiettivo, la Città adotta una modalità d'azione volta alla riduzione costante e continua dell'inquinamento acustico complessivo ed alla riduzione del disturbo attraverso l'attuazione di politiche ed azioni di contenimento e risanamento del rumore sul medio e lungo termine in sinergia con gli altri strumenti di governo del territorio.

Il Piano privilegia pertanto quali azioni di risanamento gli interventi di pianificazione e sviluppo sostenibili del territorio e della mobilità, i programmi di riqualificazione urbana, l'incremento dell'efficacia del trasporto pubblico, la moderazione della circolazione e della velocità del traffico veicolare privato, l'incremento della mobilità personale lenta, al fine di ridurre alla sorgente le emissioni sonore e valorizzare le sinergie con le azioni per il miglioramento della qualità urbana, della sicurezza stradale, della qualità dell'aria.

Per questa ragione, con deliberazione della Giunta Comunale del 17 giugno 2008 (mecc. 2008 03493/126) è stato istituito un tavolo di lavoro permanente tra le Divisioni (ora Direzioni) competenti per inquinamento acustico, infrastrutture e mobilità, edilizia pubblica, urbanistica ed edilizia e Polizia Municipale, con la partecipazione di ARPA Piemonte e GTT S.p.A..

Il Piano affronta in modo integrato la problematica dell'inquinamento acustico da traffico veicolare ed assume come ambito di azione l'intera rete stradale, considerando sia il traffico veicolare privato sia il trasporto pubblico locale.

In relazione a quanto stabilito dal D.Lgs. 194/2005, il Piano individua specifiche azioni relative agli assi stradali principali su cui transitano più di 3.000.000 di veicoli all'anno attraverso la definizione di specifiche azioni strategiche ed ambiti prioritari di intervento.

Per quanto concerne il rumore prodotto dal trasporto pubblico, gli interventi per il contenimento ed abbattimento restano, ai sensi della normativa vigente, in carico al Gruppo Torinese Trasporti (GTT), che li attua in accordo con l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (AMM). Al fine di garantire maggiore efficacia nelle attività di contenimento del rumore, il Piano d'Azione individua comunque interventi da attuare da parte di GTT, il cui Piano dovrà essere coordinato e coerente con il Piano d'Azione.

Il Piano d'Azione è coordinato con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS adottato con deliberazione del Consiglio Comunale del 7 Febbraio 2011 - mecc. 2010 03195/006) che per parte sua ha già recepito i risultati delle mappature acustiche, gli elementi della proposta di Piano d'Azione e gli obiettivi di risanamento a lungo termine; si evidenzia che il coordinamento tra pianificazione della mobilità e risanamento acustico è peraltro richiesto dall'articolo 7 della Legge 447/1995. Sono inoltre assunti gli obiettivi di incremento degli spostamenti in bicicletta individuati dal Piano della Mobilità Ciclabile (approvato con deliberazione del Consiglio Comunale del 18 ottobre 2013 - mecc. 2013 01294/006).

In linea con i criteri individuati dalla deliberazione della Giunta Comunale del 17 giugno 2008 (mecc. 2008 03493/126) nel quadro delle attività del Tavolo Tecnico, la Città ha redatto, con il supporto tecnico-scientifico di ARPA Piemonte (determinazione dirigenziale n. 369 del 26 giugno 2008 - mecc. 2008 03978/126) una prima proposta di Piano d'Azione, inviata alla Regione Piemonte (prot. S147 n. 11569 del 18 luglio 2008) al fine di ricevere le prime considerazioni tecniche.

Con deliberazione della Giunta Comunale del 31 luglio 2012 (mecc. 2012 04227/126) accompagnato dalla mappatura acustica delle infrastrutture stradali, redatta ai sensi della Legge 447/1995 e del D.Lgs. 194/2005 è stato adottato il Piano, avviandone in tal modo l'iter di approvazione.

Il Piano d'Azione è accompagnato dal rapporto preliminare per la verifica di assoggettabilità al processo di Valutazione Ambientale Strategica, redatto ai sensi dell'articolo 6 del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, secondo gli indirizzi operativi della deliberazione della Giunta Regionale 9 giugno 2008, n. 12-8931. Per il Piano d'Azione, che non rientra tra i piani elencati all'articolo 6 comma 2 ma costituisce quadro di riferimento per la predisposizione di progetti di risanamento acustico nonché individua criteri di priorità in merito agli ambiti territoriali nei quali realizzare tali interventi, l'autorità competente ai sensi dell'articolo 3 bis del D.Lgs. 152/2006 deve infatti valutare se si producano impatti significativi sull'ambiente.

La citata deliberazione della Giunta Comunale del 31 luglio 2012 (mecc. 2012 04227/126) ha dato quindi mandato al Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali di avviare il processo di Valutazione Ambientale Strategica del Piano.

A tal fine è stata individuata quale autorità procedente la Direzione Urbanistica, che con nota prot. n. 3359 dell'8 novembre 2012, ha inviato all'Organo Tecnico Comunale V.I.A., al Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali, al Servizio Urbanizzazioni, all'ARPA, alla Provincia di Torino Direzione Area Sviluppo Sostenibile, Regione Piemonte Settore Compatibilità ambientale e procedure integrate, all'A.S.L. TORINO 1 Servizio Igiene del Territorio ed all'Ente di gestione delle Aree Protette del Po e della Collina Torinese le convocazioni alla Conferenza dei Servizi di verifica preventiva di assoggettabilità al processo di V.A.S, svoltasi il giorno 26 novembre 2012.

Durante tale conferenza ARPA Piemonte evidenziava la necessità di alcune precisazioni, in merito al rapporto con il PUMS e la pianificazione urbanistica, nonché rispetto al monitoraggio del Piano; al termine i componenti dell'Organo Tecnico comunale nonché gli Enti presenti esprimevano parere circa la verifica preventiva di assoggettabilità al processo di Valutazione Ambientale Strategica del Piano d'Azione, stabilendone il non assoggettamento in quanto piano redatto per esigenze di tutela ambientale, in applicazione di specifico disposto normativo e direttamente finalizzato al miglioramento della qualità acustica in ambiente urbano, attraverso la riduzione dell'impatto della rumorosità del sistema dei trasporti veicolari.

Con atto dirigenziale n. 161 del 12 giugno 2013 (mecc. 2013 42347/057), pubblicato dal 2 ottobre 2013 al 31 ottobre 2013, (allegato 4) è stato pertanto determinato di non assoggettare

alla fase di valutazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi dell'articolo 12, del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., secondo le indicazioni dalla D.G.R. 9 giugno 2008 n. 12-8931, il Piano di Risanamento Acustico della Città di Torino - Piano d'Azione, prescrivendo:

- di fornire indicazioni in merito agli interventi di risanamento di medio lungo periodo e non solo individuare gli interventi da attuare nel periodo di riferimento del Piano d'Azione;
- di prevedere la definizione di linee guida per la pianificazione urbanistica ed in particolare l'individuazione di criteri e vincoli per l'edificabilità nelle aree critiche dal punto di vista acustico che sono state evidenziate nella mappatura acustica della Città;
- di evidenziare nell'ambito del piano di monitoraggio gli aspetti propri del piano rispetto agli indicatori riferibili ad "azioni esterne" che possono essere ritenuti "indicatori di contesto" nonché di inviare il rapporto di monitoraggio ad Arpa al fine di poter verificare l'efficacia del Piano d'Azione.

Il Piano d'Azione adottato è stato pertanto aggiornato recependo le prescrizioni formulate e in particolare è stato rivisto il paragrafo 3, meglio precisando gli indirizzi strategici di medio e lungo periodo. Nello specifico si è evidenziato come la ricerca delle possibili sinergie con gli interventi di pianificazione del territorio e della mobilità, ottimizzando quanto già previsto o programmato dalla Città, consenta di avviare politiche di lungo termine per riduzione dell'inquinamento acustico mentre il coordinamento con le attività gestionali consenta nel medio periodo di affiancare azioni in ambiti sub-critici agli interventi programmati nelle aree individuate come prioritarie per la gravità dei livelli di inquinamento.

È stata inoltre individuata, quale azione strategica per garantire compatibilità tra gli obiettivi del Piano e la pianificazione urbanistica, l'adozione di linee guida per le azioni di prevenzione e risanamento, anche in capo ai soggetti terzi, per gli ambiti di nuova urbanizzazione ed edificazione. L'adozione di tali linee guida dovrà assumere come principi quello di evitare che nuove previsioni urbanistiche comportino l'incremento della popolazione potenzialmente esposta a livelli di rumore superiori ai limiti vigenti, fissati per le infrastrutture stradali nonché quello di limitare, attraverso l'applicazione delle migliori pratiche, l'esposizione al rumore delle quote di popolazione insediata in aree acusticamente critiche, in seguito all'attuazione edilizia di previsioni urbanistiche già approvate.

È stata infine precisata la tipologia di indicatore (di contesto o di piano) nel quadro dell'azione di monitoraggio.

Così come rivisto, il Piano d'Azione, precisati alcuni aspetti generali, riporta quindi una sintesi dei risultati della Mappatura Acustica e, sulla base di questi, individua:

- gli indirizzi strategici, i quali definiscono le diverse possibili azioni che la Città intende adottare per il contenimento e la riduzione complessiva del rumore nell'intero territorio cittadino in un orizzonte temporale di medio e lungo periodo; le azioni individuate in capo a diversi soggetti responsabili costituiscono una sintesi delle politiche già definite dalla cui attuazione ci si può ragionevolmente attendere benefici dal punto di vista acustico ovvero delle migliori pratiche condotte a livello internazionale;
- gli ambiti di intervento prioritari, nei quali, applicando gli indirizzi strategici, verranno realizzate le opere di mitigazione acustica nel breve e medio periodo; l'individuazione degli ambiti di intervento definisce i criteri di priorità che la Città intende assumere per lo sviluppo delle azioni di mitigazione e risanamento.

Nel caso di sopravvenute modifiche gestionali ed organizzative, il Piano prevede che la denominazione dei soggetti responsabili indicata sia aggiornata con determinazione del Direttore Generale.

Tra gli indirizzi strategici, come anticipato, si ritiene fondamentale la mitigazione del rumore attraverso sinergie con le azioni volte alla pianificazione ed alla gestione del territorio e dei trasporti già definite dalla Città. Si intendono così ottimizzare gli interventi già previsti, quali ad esempio lo sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano, le linee di Metropolitana, la realizzazione di Zone 30, al fine di mitigare le problematiche legate all'inquinamento acustico.

La riduzione diretta alla sorgente del rumore prodotto è l'azione da perseguire prioritariamente; mentre si attende una progressiva riduzione delle emissioni sonore con la revisione degli standard di omologazione (veicoli e pneumatici) attraverso Direttive Europee, la Città può intervenire con:

- la riduzione dei flussi veicolari privati, favorendo l'utilizzo di mobilità alternativa (mezzi pubblici, mobilità ciclabile e pedonale);
- la riduzione della velocità di percorrenza, attraverso il rispetto dei limiti di velocità e creazione di Zone 30;
- la posa di pavimentazioni stradali silenti;
- per il trasporto pubblico, con il rinnovo del parco veicolare, sostituendo i veicoli più vecchi e rumorosi, e con una gestione ottimale della rete laddove sia presente maggiore popolazione esposta. Sono inoltre previsti interventi sperimentali per l'abbattimento del rumore sul parco veicolare in esercizio.

In particolare dall'attuazione delle previsioni del PUMS si attende una riduzione generalizzata dei livelli di 3dB(A), dovuto al riequilibrio dello split modale tra trasporto pubblico e privato (anche attraverso il potenziamento della rete metropolitana avviata negli anni 2000), all'adozione sistematica di manti modificati per le strada a maggior flusso ed alla realizzazione di zone a traffico lento.

Qualora gli interventi alla sorgente non siano in grado di raggiungere gli obiettivi previsti, il Piano prevede di verificare la fattibilità di azioni da realizzare lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore e, in ultima istanza, direttamente sul ricettore, secondo l'ordine di priorità individuato dalla normativa nazionale.

Gli interventi lungo la via di propagazione del rumore possono essere attuati sia aumentando la distanza tra sorgente e recettore (in caso di nuove realizzazioni), sia schermandoli reciprocamente (attraverso apposite barriere acustiche).

L'azione di risanamento eseguita direttamente sul ricettore può diventare invece l'unica soluzione possibile per garantire il rispetto dei limiti interni laddove non siano tecnicamente conseguibili quelli in facciata. Tale soluzione è tipicamente riservata ai siti sensibili (scuole, ospedali) o per nuovi ricettori in aree fortemente condizionate da vincoli urbanistico-edilizi di allineamento al filo edificio o al filo stradale. L'intervento consiste essenzialmente nella posa di infissi ad alto isolamento acustico. È previsto dal Piano che gli interventi di risanamento siano condotti in sinergia con il risanamento energetico degli edifici, tenendo conto anche dei benefici relativi al conseguente risparmio energetico.

Oltre alle azioni di risanamento da realizzare nelle porzioni di territorio con livelli sonori elevati, il Piano si prefigge di approfondire la conoscenza dello stato dell'inquinamento acustico e di promuovere le attività di informazione e partecipazione del pubblico.

Gli ambiti di intervento definiscono le aree su cui verranno prioritariamente progettate le opere di mitigazione acustica e forniscono una prima indicazione sulle possibili azioni da attuare.

Quale primo ambito di intervento, il Piano individua i tratti stradali che determinano livelli di immissione notturni superiori ai 70 dB(A). Le infrastrutture ricadenti in questo ambito sono:

- corso Moncalieri - corso Casale;
- via Po;

- corso Principe Oddone - via Stradella;
- strada di Settimo.

Quale secondo ambito di intervento, il Piano individua le strutture scolastiche a maggiore criticità, ovvero quelle caratterizzate da livelli di immissione diurna superiore a 70 dB(A).

Il terzo ambito di intervento è rappresentato dalle strutture ospedaliere, dalle case di cura e dalle case di riposo. In particolare il Piano individua come prioritario il risanamento acustico della Zona Ospedali.

Il quarto ambito di intervento è costituito dalla porzione di territorio delimitato dalla ZTL Centrale. Gli interventi di risanamento acustico in tale area sono connessi strettamente al processo avviato per limitare gli accessi veicolari, incentivando forme di mobilità sostenibile compatibili con l'ambiente.

In merito alle previsioni del D.M. 29 novembre 2000, la sintesi dei risultati della mappatura acustica riportata nel Piano d'Azione costituisce la fase 1 prevista per la redazione del Piano di Abbattimento e Contenimento (articolo 2 comma 2), mentre l'individuazione degli indirizzi strategici e degli ambiti prioritari di risanamento stabilisce in via generale i criteri per l'individuazione degli interventi e le relative modalità di realizzazione, il grado di priorità di esecuzione e le motivazioni per eventuali interventi sui ricettori per la fase 2 (articolo 2 commi 2 e 4).

La progettazione e l'attuazione degli interventi di riduzione del rumore è da realizzare prioritariamente nel quadro dei Programmi Triennali delle OO.PP., attraverso l'attività di coordinamento del Tavolo Tecnico, con la redazione di piani operativi di risanamento acustico, quali piani stralcio a completamento della fase 2 del Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore.

I piani operativi di risanamento saranno oggetto di specifiche approvazioni ed i relativi impegni di spesa saranno assunti con successivi atti deliberativi, nel limite delle previsioni di bilancio, considerato che le risorse per l'attività di risanamento, fermo restando il loro specifico finanziamento nel quadro dei bilanci annuali, sono previste in quota non inferiore al 7 per cento dei fondi di bilancio per gestione, manutenzione e potenziamento della viabilità e delle infrastrutture stradali (comma 5, articolo 10 della Legge 447/1995 e s.m.i.).

Circa la fattibilità e l'efficacia degli indirizzi strategici, a partire dal 2009 la Città ha via via rafforzato il proprio coordinamento tecnico nel quadro delle attività del Tavolo Tecnico e ha condotto, con il supporto tecnico-scientifico di ARPA Piemonte (deliberazione della Giunta Comunale approvata il 3 novembre 2009 - mecc. 2009 07142/126 e successiva determinazione dirigenziale n. 362 del 6 novembre 2009 - mecc 2009 07388/126; deliberazione della Giunta Comunale del 26 luglio 2011 - mecc. 2011 04173/126 e successiva determinazione dirigenziale n. 217 del 10 agosto 2011 - mecc. 2011 04486/126; deliberazione della Giunta Comunale del 13 novembre 2012 - mecc. 2012 05764/126 e successiva determinazione dirigenziale n. 284 del 19 novembre 2012 - mecc. 2012 06247/126) azioni di monitoraggio e sperimentazioni tecnologiche al fine di rafforzare le proprie conoscenze in merito alla mitigazione del rumore da traffico veicolare.

Le Commissioni II e VI, riunitesi in data 1 luglio 2014, hanno esaminato e discusso il Piano proposto.

Alla luce di quanto suesposto, e preso atto che durante il dibattito non sono emerse osservazioni contrarie all'approvazione del Piano in oggetto, si propone di esprimere parere favorevole in merito a "Piano di Risanamento Acustico della Città di Torino - Piano d'Azione ai sensi dell'articolo 4 del D.Lgs. 194/2005 e Piano di Contenimento ed Abbattimento del rumore delle Infrastrutture Stradali ai sensi del D.M. 29 novembre 2000. Approvazione".

Tutto ciò premesso,

LA GIUNTA CIRCOSCRIZIONALE

- Visto l'art. 54 dello Statuto della Città di Torino;
- Visto il Regolamento sul Decentramento approvato con deliberazione del Consiglio Comunale 133 (n.mecc. 9600980/49) del 13 maggio 1996, esecutiva dal 23/07/96 e n. 175 (n. mecc. 9604113/49) esecutiva dal 23/07/96, il quale dispone, tra l'altro, agli artt. 43 e 44 in merito ai pareri di competenza attribuiti ai Consigli Circoscrizionali, cui appartiene l'attività in oggetto;
- Dato atto che il parere di cui all'art. 49 del Testo Unico sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs 18 agosto 2000 n. 267 è:
favorevole sulla regolarità tecnica;
Viste le disposizioni di legge sopra richiamate;

PROPONE AL CONSIGLIO DI CIRCOSCRIZIONE

di esprimere, per le considerazioni e le motivazioni illustrate in premessa, e che qui integralmente si richiamano, **parere favorevole** in merito a “Piano di Risanamento Acustico della Città di Torino - Piano d'Azione ai sensi dell'articolo 4 del D.Lgs. 194/2005 e Piano di Contenimento ed Abbattimento del rumore delle Infrastrutture Stradali ai sensi del D.M. 29 novembre 2000. Approvazione”.

Il Presidente del Consiglio di Circoscrizione pone in votazione per alzata di mano il presente provvedimento.

Accertato e proclamato il seguente esito:

Risulta assente al momento della votazione il Consigliere Iannetti.

Presenti	19
Astenuti	6 (Bello, Bolognesi, Bosticco, Geninatti Togli, Noccetti e Paoli)
Votanti	13
Voti favorevoli	13

DELIBERA

di esprimere, per le considerazioni e le motivazioni illustrate in premessa, e che qui integralmente si richiamano, **parere favorevole** in merito a “Piano di Risanamento Acustico della Città di Torino - Piano d'Azione ai sensi dell'articolo 4 del D.Lgs. 194/2005 e Piano di Contenimento ed Abbattimento del rumore delle Infrastrutture Stradali ai sensi del D.M. 29 novembre 2000. Approvazione”.

