



CITTA' DI TORINO

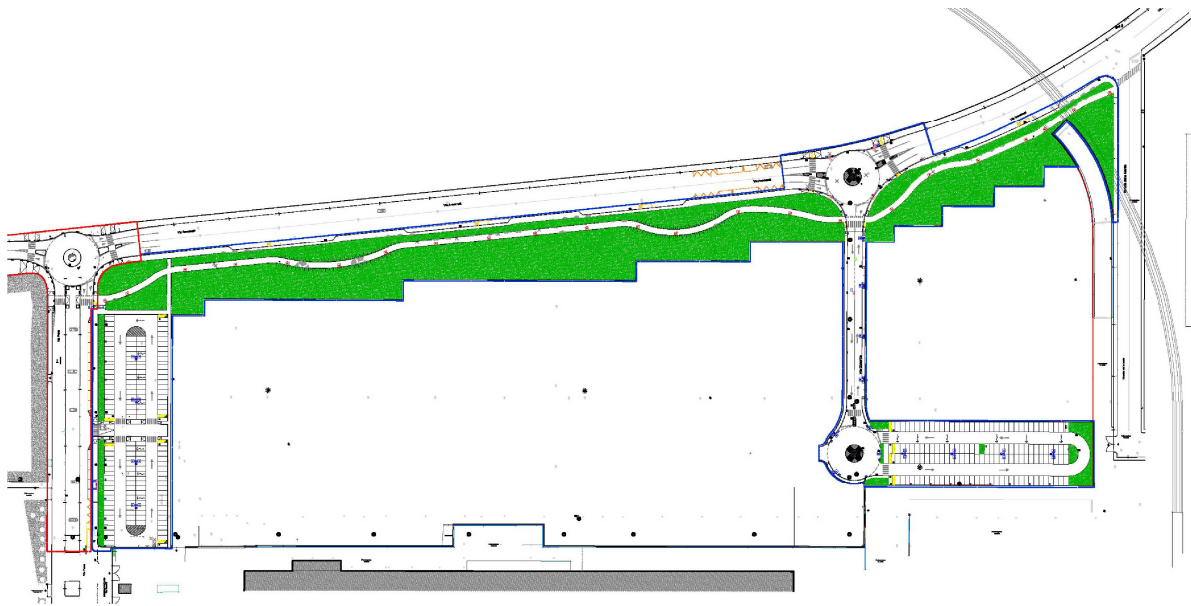
---

## TORINO NUOVA ECONOMIA S.P.A.

---

RIQUALIFICAZIONE ZONA "C" - AREA MIRAFIORI  
ZONA URBANA CONSOLIDATA PER ATTIVITÀ PRODUTTIVE (IN)

---



### PIANO ESECUTIVO CONVENZIONATO

(artt. 43 e 45 della L.U.R.)

### E03 - DOCUMENTAZIONE AMBIENTALE

---

Elaborato

*E03 d) - Verifica preventiva di  
assoggettabilità alla V.A.S.*

---

Proprietà:

**TNE** Torino  
Nuova  
Economia

Torino Nuova Economia S.p.A.  
C.so Marconi, 10 - TORINO

Progettisti:

**ANTHEMIS STUDIO ASSOCIATO**  
via Carlo Alberto, 16 - 10040 LEINI' (TO)  
Tel. 011 9977387 - Fax 011 0432291  
dr.ssa Niclot VIETTI - dr.ssa Marina VITALE

DICEMBRE 2014

Committente: TNE – Torino Nuova Economia  
Corso Marconi, 10  
10100 Torino

Progettista:



**Anthemis Studio Associato**  
dott.ssa Vietti Niclot dott.ssa Vitale

via Carlo Alberto, 16 LEINI' (TO)  
tel. +39.011.99.77.387  
fax +39.011.043.22.91  
www.anthemisassociates.it  
info@anthemisassociates

Elaborato:

Documento di verifica preventiva di  
Assoggettabilità alla Valutazione  
Ambientale Strategica (V.A.S.)

ai sensi dell'art. 12 comma 1 del D.Lgs. n.4/2008  
e s.m.i.

Redatto: Dott.ssa M. Vitale



Agg.: Rev. 0

Data: Novembre 2014



## **Indice**

Premessa .....	2
Quadro normativo .....	4
Caratteristiche del Piano Esecutivo Convenzionato .....	5
Il Permesso di Costruire Convenzionato 2010 (approvato con Deliberazione di Giunta Comunale 8/11/2011) .....	5
La proposta di modifica del Permesso di Costruire Convenzionato (approvato con Deliberazione di Giunta Comunale del 20/05/2014) .....	9
Il Piano Esecutivo Convenzionato (P.E.C.) .....	12
Verifica di coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale .....	16
Il Piano Territoriale Regionale (P.T.R.) .....	17
Il Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.) .....	19
Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del Po (P.A.I.) .....	22
Piano di tutela delle acque (P.T.A.) .....	23
Zone di Protezione Speciale e Siti d'Interesse Comunitario .....	24
Piano d'area del Parco Fluviale del Po .....	25
Corona Verde .....	27
Anagrafe dei siti contaminati .....	30
Attività a rischio di incidente rilevante .....	30
Suolo e sottosuolo .....	30
Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria (P.R.Q.A.) .....	34
Piano Energetico Ambientale Regionale .....	36
Il Piano Territoriale di coordinamento provinciale (P.T.C.2) .....	38
Il Piano Regolatore Generale del Comune di Torino (P.R.G.C.) .....	42
Il Piano di Classificazione Acustica .....	48
Verifica dei Criteri indicati dall'Allegato I del D. Lgs 4/2008 .....	52
Conclusioni .....	63



## **Premessa**

La presente relazione costituisce il Documento Tecnico di Verifica preventiva di assoggettabilità al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), ai sensi dell'art. 12 comma 1 del D.Lgs. n. 4/2008, relativamente alla proposta di Piano Esecutivo Convenzionato (P.E.C.) dell'area sita nel territorio del Comune di Torino (TO) denominata "Zona C - Mirafiori", destinata ad attività produttive manifatturiere tradizionali (ai sensi dell'art. 14 punto 4bis lettera a) delle N.U.E.A. del vigente P.R.G.C.).

A livello regionale tale verifica viene disposta dalla D.G.R. 9 giugno 2008, n. 12-8931 "D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. – Norme in materia ambientale. Primi indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure in materia di Valutazione Ambientale Strategica di piani e programmi" (Allegato II) e fa riferimento ai criteri individuati dall'Allegato I del D.Lgs. n. 4/2008, correttivo del D.Lgs. 152/2006.

L'allegato II dispone quali informazioni e dati devono essere esaminati per l'accertamento della probabilità di accadimento di effetti significativi sull'ambiente conseguenti all'attuazione dello Strumento Urbanistico Esecutivo.

Con l'attuazione della "Nuova Legge Urbanistica Regionale " Legge Regionale 25 marzo 2013 n.3 e s.m.i. sono stati introdotti nuovi campi di applicazione della V.A.S., non limitati solamente alle Varianti degli strumenti urbanistici generali, ma anche ai piani attuativi, sia di iniziativa pubblica che privata. All'art. 40 c.7 è infatti esplicito che *"sono sottoposti alla verifica di assoggettabilità alla VAS esclusivamente i piani particolareggiati attuativi di PRG che non sono già stati sottoposti a VAS o ad analisi di compatibilità ambientale ai sensi della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 (Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione). Non sono sottoposti a VAS o a verifica i piani particolareggiati che non comportano variante quando lo strumento sovraordinato, in sede di VAS o di analisi di compatibilità ambientale ai sensi della L.R. 40/1998, ha definito l'assetto localizzativo delle nuove previsioni e delle dotazioni territoriali, gli indici di edificabilità, gli usi ammessi e i contenuti plano-volumetrici, tipologici e costruttivi degli interventi, dettando i limiti e le condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni previste."*

Nel caso di un P.E.C., ai sensi e nei limiti previsti dall'art. 43, comma 2 la normativa regionale prevede una fase di verifica preventiva di assoggettabilità.

Pertanto questo documento ha l'obiettivo di verificare la coerenza delle azioni previste dal Piano con i riferimenti di sostenibilità ambientale e se la sua attuazione abbia effetti significativi sull'ambiente.



Nello specifico gli indirizzi strategici per la riqualificazione di quest'area erano stati definiti già alla fine del 2005 da un "Protocollo d'intesa" tra Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comune di Torino e la Società Fiat Group Automobiles finalizzato al mantenimento nell'area di Mirafiori di un polo di attività produttive. Fra gli obiettivi del "Protocollo" figurava anche la valorizzazione delle aree su indicate di Mirafiori, cedute dalla Fiat agli Enti Locali, comprese tra i Corsi Orbassano, Settembrini e le vie La Manta e Anselmetti, di cui fa parte la cosiddetta Zona C.

Per qualificare e valorizzare le suddette aree di Mirafiori è nata Torino Nuova Economia S.p.A.: una società mista a capitale prevalentemente pubblico (ca. 98%), i cui soci pubblici sono la Regione Piemonte, il Comune di Torino, la Provincia di Torino oltre alla Società Fiat (ca. 2%).

Sull'area oggetto di P.E.C, redatto ai sensi degli articoli 43 e 45 della Nuova Legge Urbanistica Regionale 25 marzo 2013 n.3 e s.m.i., sono già stati espressi positivamente alcuni pareri tecnico-abilitativi di seguito presentati:

- **Permesso di Costruire Convenzionato (P.C.C. redatto ai sensi dell'art. 49 della L.R. n. 56/1977 e s.m.i. e approvato con Delibera Consiglio Comunale n. 208 del 21 dicembre 2009)**, con il quale è stato predisposto un progetto di trasformazione urbanistico-edilizia che prevede la **realizzazione di opere di urbanizzazione funzionali a un insediamento di attività manifatturiere di tipo tradizionale** (ai sensi dell'art. 14 punto 4bis lettera a) delle N.U.E.A. del P.R.G.C.).
- **proposta di modifica al Permesso di Costruire Convenzionato in "Zona C" – Polo tecnologico Mirafiori, approvata dalla Città con Deliberazione della G.C. del 20 maggio 2014 (mecc. 2014 02349/009)**, che, nel rispetto della tipologia di attività da insediare, prevede la modifica di alcune scelte progettuali che vengono successivamente descritte.



## Quadro normativo

Il presente documento tecnico di verifica è stato redatto secondo i seguenti riferimenti normativi:

**Direttiva 2001/42/CE:** concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente. Ha come obiettivo primo quello di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione delle considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.

**Attuazione della Direttiva 2001/42/CE:** concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

**D.Lgs. n. 152 del 3 aprile 2006:** "*Codice dell'ambiente*". Nella seconda parte del Decreto legislativo si disciplina la Valutazione Ambientale Strategica.

**D.Lgs. n. 4, del 16 gennaio 2008:** "*Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale*".

**L.R. n. 40 del 14 dicembre 1998:** recante "*Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione*". In particolare l'art. 20 "*compatibilità dei piani e dei programmi*".

**D.G.R. 12-8931 del 9 giugno 2008:** "*D.lgs. 152/2006 e s.m.i. Norme in materia ambientale. Primi indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure in materia di Valutazione Ambientale Strategica di piani e programmi*". In particolare l'Allegato II "*Indirizzi specifici per la pianificazione urbanistica*".

**D.C.R. 30 n. 211-34747 del 30 luglio 2008:** "*Aggiornamento degli allegati alla legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 (Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione), a seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), come modificato dal decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4*".

**L.R. n. 3 del 25 marzo 2013:** "*Modifiche alla legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56 (Tutela ed uso del suolo) e ad altre disposizioni regionali in materia di urbanistica ed edilizia*".



## Caratteristiche del Piano Esecutivo Convenzionato

Nei paragrafi seguenti vengono descritti gli elementi essenziali che hanno contribuito alla formulazione del Permesso di Costruire Convenzionato e che sono stati oggetto di determinazioni approvative per gli elementi progettuali strettamente connessi al Piano.

### Il Permesso di Costruire Convenzionato 2010 (approvato con Deliberazione di Giunta Comunale 8/11/2011)

L'area soggetta a Permesso di Costruire Convenzionato (P.C.C. approvato ai sensi dell'art. 49 della L.R. n. 56/1977 e s.m.i. con Delibera Consiglio Comunale n. 208 del 21 dicembre 2009) è localizzata nel territorio del Comune di Torino e fa parte del Compendio Immobiliare di Mirafiori di T.N.E. assumendo la denominazione di "Zona C".

L'area, un tempo adibita a parcheggio delle autovetture prodotte dalla Fiat, è parte di un complesso industriale sorto nel dopoguerra e risulta confinante a sud con Via Plava su cui si affaccia la Scuola dell'infanzia Mariele Ventre, nella porzione est con un'area di proprietà di Fiat Chrysler Automobiles, a nord con Strada della Manta e ad ovest con Via Anselmetti. Dal punto di vista catastale, l'area è individuata dai mappali n° 18 del Fg. 1436 e n° 25 del Fg. 1466 per un'estensione complessiva da catasto di 82.888 m<sup>2</sup>.

La porzione di superficie oggetto dell'intervento, sostanzialmente priva di edifici e pavimentata in conglomerato bituminoso, è un piano leggermente inclinato con pendenza in direzione da Nord-Ovest verso Sud-Est.

A seguito dell'approvazione del P.C.C. (redatto ai sensi dell'art. 49 comma 5 della L.R. 56/77 e s.m.i. e dell'art. 14 delle Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione, N.U.E.A., in coerenza con la Variante Urbanistica n. 115, approvata il 8/02/2010, del P.R.G. del Comune di Torino approvato con D.G.R. 21/04/1995 n°3-45091), che disciplina la realizzazione di un insediamento di attività manifatturiere di tipo tradizionale, è stato predisposto il progetto esecutivo delle Opere di Urbanizzazione dell'area, approvato con Deliberazione della Giunta Comunale dell'8 novembre 2011 (mecc. 2011 05810/033). L'impianto progettuale prevede l'utilizzazione dell'area mediante l'edificazione di una superficie lorda pavimentata complessiva di 33.750 m<sup>2</sup>. Il complesso è previsto articolato in 4 edifici prefabbricati ad un piano, di carattere prettamente produttivo (circa 30.370 m<sup>2</sup>), pressochè allineati sul fronte di Via Anselmetti e i correlati edifici destinati ad attività di servizio (3.380 m<sup>2</sup>), previsti a più piani fuori terra. Il **Permesso di Costruire Convenzionato definisce la cessione gratuita a favore della Città di aree destinate a servizi e viabilità**



**pubblica, l'assoggettamento all'uso pubblico di aree di proprietà privata destinate a servizi e l'assoggettamento ad uso pubblico di aree per viabilità.**

Le opere di urbanizzazione previste (Figura 1 e Figura 2) sono così articolate:

a) Opere pubbliche

- modifiche alla viabilità pubblica interessante la via Anselmetti (per realizzare gli stalli dei parcheggi a lato della carreggiata, alcuni tratti di marciapiede saranno demoliti e ricostruiti con presenza di cordoli in pietra) e gli incroci con via Plava e con la nuova strada consortile assoggettata ad uso pubblico (sezione minima di 10,50 m con marciapiede di larghezza 1,5 m);
- sistemazione con la realizzazione di rotatorie dei sopracitati incroci;
- realizzazione di impianto di irrigazione per l'aiuola centrale della rotatoria all'incrocio con via Plava;
- realizzazione di impianti di pubblica illuminazione per le rotatorie, la pista ciclabile ed il muro di confine in sommità dell'area verde;
- realizzazione del verde pubblico nella fascia in fregio alla via Anselmetti (superficie di 13.350 m<sup>2</sup>, profondità di circa 22 m) previa formazione di terrapieno (pendenza del 15%, larghezza di circa 20-25 m e sezione minima pari a 19,85 m) e relative opere di sostegno, con percorsi ciclo pedonali in conglomerato bituminoso e impianto di irrigazione.

b) Opere assoggettate ad uso pubblico

- viabilità comprensoriale e parcheggio (superficie pari a 3.680 m<sup>2</sup> in cui saranno realizzate 4 file di parcheggi inclinati a 65°) in zona nord-est;
- fognature bianca e nera;
- impianto di pubblica illuminazione;
- cavidotti e pozzetti per le linee di alimentazione dell'energia elettrica, telefoniche e per fibre ottiche.

c) Opere consortili

- muro di recinzione e separazione fra la proprietà Fiat Chrysler Automobiles e la proprietà TNE;
- muro di separazione e sostegno fra l'area da dismettere alla Città lungo la via Anselmetti e l'area privata consortile oggetto delle future edificazioni: sarà realizzato con pannelli prefabbricati in cemento armato, alleggerito per l'utilizzo come strumento formale del foro quadrato dal basso verso l'alto, ed emergerà di circa 3m dalla quota più alta della scarpata verde;
- cabine elettriche di trasformazione al servizio delle future attività che si insedieranno nei lotti.

Tra le opere consortili rientrano anche le opere di sostenibilità ambientale quali:

- strutture per la futura installazione di impianto fotovoltaico a parziale copertura del parcheggio pubblico;





- opere di recupero delle acque bianche per utilizzi irrigui.

La porzione di superficie in fregio a Via Anselmetti, destinata a verde pubblico, è stata oggetto di un piano di caratterizzazione che ha individuato il superamento dei limiti delle CSC previsti per le aree aventi la sopra citata destinazione e pertanto è stato oggetto di una valutazione di "Analisi del rischio" (Determina Dirigenziale n. 391 del 3/12/2010) e di un conseguente progetto di intervento di messa in sicurezza che è stato presentato ai competenti organi per la sua approvazione. Pertanto, nelle opere consortili rientrano anche gli interventi di riqualificazione ambientale che interessano quest'area. In base a quanto previsto dal piano di "messa in sicurezza" (Determina Dirigenziale n.48 del 17/02/2011), le operazioni di scavo e riporto sono gestite con fasi operative e modalità tali da evitare il trasporto di materiale proveniente dagli scavi al di fuori del perimetro dell'area interessata dalla messa in sicurezza, evitando così l'eventuale smaltimento a rifiuto in discarica autorizzata. E', inoltre previsto l'inserimento di uno strato di tessuto non tessuto con caratteristiche di durabilità tali da mantenere separati nel tempo il terreno interessato dal superamento dei limiti di CSC ed il soprastante terreno di riporto e copertura, proveniente da cava di prestito ed avente caratteristiche tali da rientrare nei limiti delle CSC per le zone a verde pubblico.

A scopo cautelativo, comunque, è previsto un deposito provvisorio di materiale da scavo da sottoporre a caratterizzazione analitica su richiesta della Direzione dei Lavori. I cumuli saranno caratterizzati come terreni ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. e alternativamente:

- riutilizzati in sito se conformi alle CSC per suoli ad uso commerciale;
- gestiti come rifiuti e spostati nell'area di deposito temporaneo se non conformi alle CSC per suoli ad uso commerciale.



Figura 1: Stralcio della Tavola 08 "Sezione della fascia verde" - giugno 2012



**Anthemis Studio Associato**

*dott.ssa Vietti Niclot dott.ssa Vitale*

*Via Carlo Alberto, 16 LEINI' (TO)  
tel. +39.011.99.77.387fax +39.011.043.22.91*



**Figura 2: Stralcio della Tavola 04 "Planivolumetrico di progetto" - giugno 2012**



## La proposta di modifica del Permesso di Costruire Convenzionato (approvato con Deliberazione di Giunta Comunale del 20/05/2014)

A seguito della manifestazione di interesse, presentata a T.N.E. per l'acquisto di un lotto fondiario, da parte di un'importante Azienda torinese che intende ricollocare nel territorio comunale il proprio stabilimento produttivo e i propri uffici, al fine di recepirne le esigenze e di adeguare il quadro economico alle mutate esigenze, si è reso necessario apportare alcune modifiche al progetto urbanistico precedentemente delineato.

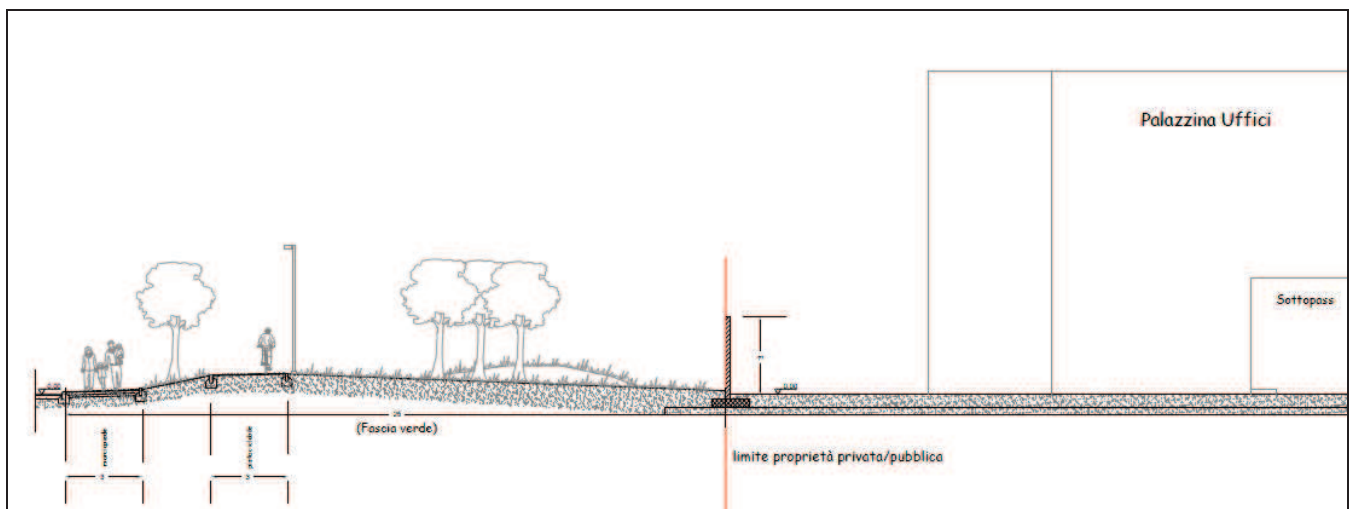
Le variazioni principali (Figura 3 e Figura 4) consistono in:

- *Eliminazione del tratto di strada consortile che collega via Plava con il parcheggio, interno all'area, assoggettato ad uso pubblico:* questa variazione consente di ottimizzare la distribuzione funzionale degli accessi al lotto fondiario principale adeguando lo sviluppo della strada consortile al numero di lotti che è passato dai quattro iniziali individuati dalla configurazione del Progetto originario, ai due individuati dalla configurazione oggetto della variante proposta;
- *Realizzazione di una rotatoria di raccordo del tratto di strada consortile, assoggettato ad uso pubblico, che si prevede di mantenere, con il parcheggio ad uso pubblico interno all'area:* viene in questo modo razionalizzata la viabilità di distribuzione interna all'area migliorando l'accesso al parcheggio ad uso pubblico e agevolando il traffico a doppio senso di circolazione sul tratto di strada consortile;
- *Modifica della configurazione altimetrica della fascia verde, prevista lungo il fronte di via Anselmetti, da cedere alla Città di Torino:* vengono uniformate le caratteristiche morfologiche della fascia verde attrezzata lungo il fronte della Zona C antistante la via Anselmetti con quelle della analoga fascia verde che la Città di Torino ha progettato sulla porzione di area a servizi, ceduta da TNE, facente parte della limitrofa Zona B;
- *Modifica della tipologia e della geometria della recinzione di delimitazione delle aree fondiarie lungo il fronte di via Anselmetti:* questa modifica è correlata alla precedente in quanto la soluzione architettonica originaria del muro in pannelli pieni in calcestruzzo prefabbricato non risulta consona alla nuova conformazione plano-altimetrica - a raso - della fascia verde da cui scaturisce una posizione di maggiore visibilità per i fabbricati da realizzarsi nei lotti fondiari. Conseguentemente la tipologia di recinzione da realizzarsi lungo il suddetto fronte dovrà risultare in linea con le caratteristiche architettoniche di tali edifici. La sua realizzazione viene pertanto stralciata dal progetto di riqualificazione urbanistica in variante e posta a carico dei soggetti privati che si insedieranno.



- *Realizzazione di un parcheggio (da cedere all'uso pubblico) lungo il fronte di via Plava:* questa modifica consente di incrementare la dotazione di parcheggi ad uso pubblico il cui fabbisogno è aumentato in conseguenza delle nuove attività che si sono insediate nell'adiacente Comprensorio industriale. Inoltre la modifica rappresenta anche una miglioria che ottimizza l'insediamento di attività produttive nei confronti del sito scolastico esistente, che costituisce un recettore acusticamente sensibile, in quanto si incrementa la distanza tra il suddetto sito e il primo lotto produttivo della Zona C;
- *Stralcio della rotatoria di raccordo tra via Plava e via Anselmetti:* a fronte dell'impegno a realizzare il suddetto parcheggio fronte via Plava, la rotatoria di raccordo tra le vie Plava e Anselmetti, a seguito di accordi con l'Amministrazione comunale, è realizzata dalla Società FIAT.

Infine, una quota parte delle opere consortili non più previste nella proposta di intervento a cura e spese di T.N.E. sono state previste a carico dei soggetti privati che si insedieranno nell'area, così da garantire la completa funzionalità dell'intervento.



**Figura 3: Stralcio della Tavola "Allegato 2" della Proposta di Modifica al Permesso di Costruire Convenzionato del 9 luglio 2010 - maggio 2014 – Sezione della fascia verde lungo il fronte di via Anselmetti**

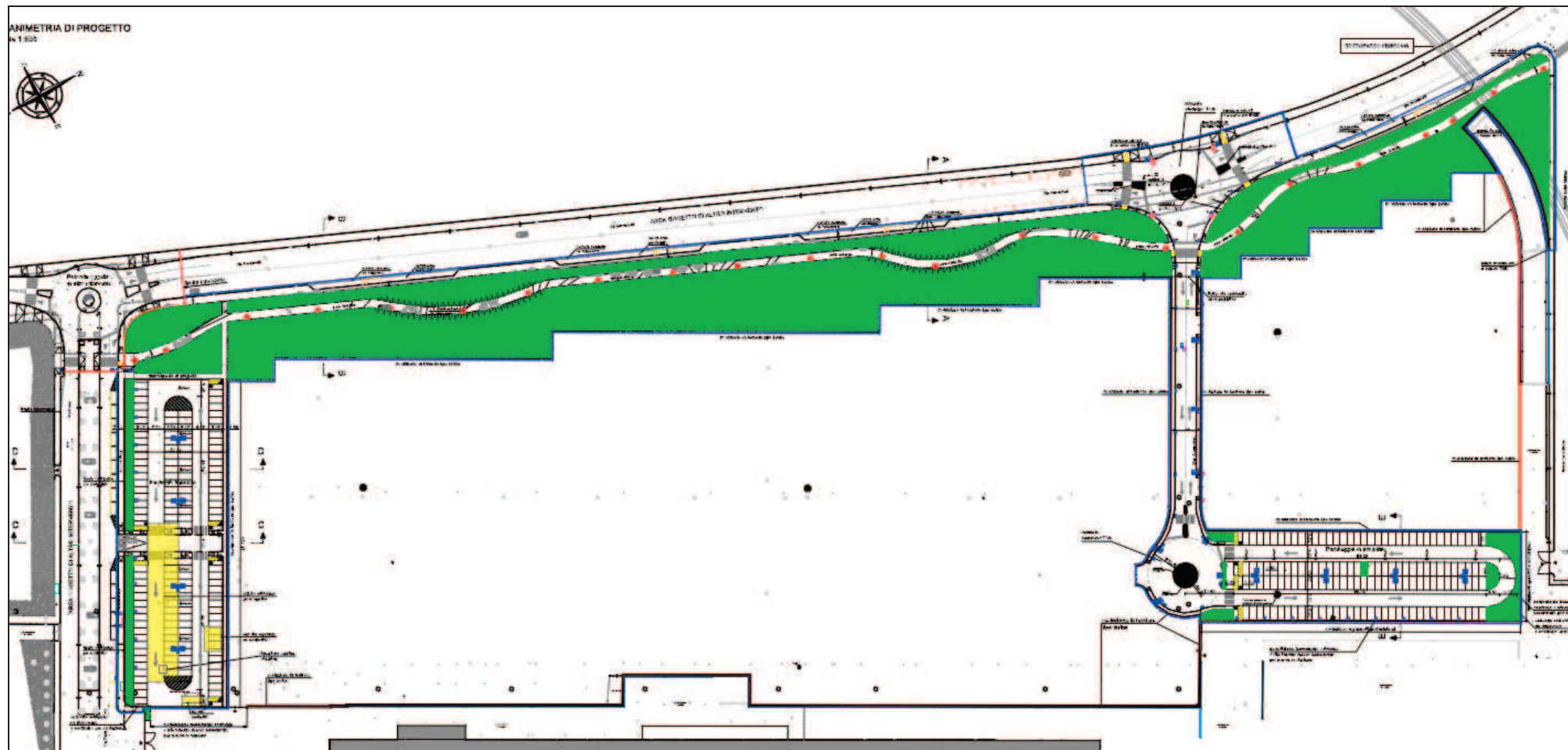


Figura 4: Stralcio della Tavola "Planimetria di progetto" della Proposta di Modifica al Permesso di Costruire Convenzionato del 9 luglio 2010 – maggio 2014



## **Il Piano Esecutivo Convenzionato (P.E.C.)**

Il P.E.C., oggetto del presente Documento Tecnico di Verifica preventiva di assoggettabilità alla V.A.S., in conformità con la destinazione d'uso prevista dal P.R.G.C. per tale superficie, prevede un insediamento complessivo di attività manifatturiere di tipo tradizionale con Superficie Lorda Pavimentata pari a 33.750 mq, sviluppata per il 75% al piano terra (per "attività manifatturiere-tradizionali") mentre il restante 25%, eventualmente destinato a "servizi alla produzione", potrà dislocarsi su più livelli. Tuttavia le quantità di edifici produttivi e per servizi potranno variare di numero in relazione alle esigenze produttive delle aziende che si installeranno nell'area, mantenendo però invariate le quantità di S.L.P. realizzabili.

Inoltre, il Piano prevede i seguenti interventi:

- gli edifici produttivi avranno volumi il più possibile regolari, con fili di fabbricazione orientati in base alla viabilità pubblica perimetrale e agli insediamenti industriali limitrofi e saranno privilegiate tipologie di facciata con rivestimento in cls prefabbricato liscio;
- realizzazione di un'ampia area a verde pubblico (13.397 mq e profondità di circa 25m) lungo Via Anselmetti dotata di pista ciclabile longitudinale;
- area a parcheggio pubblica di 4.393 mq accessibile da Via Plava (152 posti auto);
- aree da assoggettare ad uso pubblico: parcheggio di 3.428mq (144 posti auto) e viabilità comprensoriale da cui avviene l'accesso allo stesso;
- le recinzioni saranno adeguate alla qualità architettonica richiesta per gli edifici e la tipologia utilizzata lungo Via Plava e Via Anselmetti sarà concordata con il Comune di Torino e dovrà essere uniforme lungo tutto il fronte di sviluppo.

E' stata elaborata inoltre una Variante al Progetto Operativo di Bonifica della porzione della Zona C a destinazione d'uso verde pubblico che ha recepito, sotto il profilo dell'intervento della messa in sicurezza permanente e della gestione dei materiali di scavo, tutti gli aggiornamenti progettuali intercorsi.

Infatti, la zona di fascia verde prevista lungo il confine con Via Anselmetti sarà soggetta a bonifica mediante messa in sicurezza permanente del terreno contaminato con posa in opera di un capping costituito da terreno incontaminato. Il resto della Zona C non presenta passività ambientali.

Per quanto riguarda il materiale da smaltire fuori sito, questo si compone di:

- Terreno derivante dal disfacimento dell'aiuola attualmente presente per un volume complessivo di circa 1.088,4m<sup>3</sup>;



- Asfalto (circa 1113 m<sup>3</sup>) che sarà asportato in prossimità sia della fascia su cui verrà costruita la pista ciclabile su Via Anselmetti sia in una fascia lungo il confine dell'area verde e la porzione privata di Zona C.

Il materiale da gestire all'interno del sito, si compone di:

- Terreno derivante dallo scavo necessario a creare un dislivello tale da consentire la posa del terreno vegetale. Il volume movimentato sarà pari a circa 864,5m<sup>3</sup> e verrà utilizzato per rimodellare la superficie topografica del sito prima della posa dei rilevati e del capping;
- Materiale ghiaio-terroso utilizzato per la realizzazione del rilevato della fascia, prelevato da cava autorizzata per un volume complessivo di 1.350m<sup>3</sup>;
- Sopra il rilevato, infine, verrà posto uno strato di terreno vegetale da far arrivare in situ per un volume complessivo di 6.980,4 m<sup>3</sup>.

La sistemazione finale dell'area prevede la creazione di un viale alberato che avrà la doppia funzione di ombreggiare la pista ciclabile e al contempo mitigare le vedute verso Via Anselmetti e verso la porzione interna della Zona C.

Come specie arboree da mettere a dimora sono state scelte quelle che, oltre ad essere contemplate dal Regolamento del Verde della Città di Torino, rispondessero a qualità di ecocompatibilità con il sito e fornissero le più ampie garanzie di rusticità e di resistenza e al contempo di manutenzione semplice e minimale.

Si prevede di mettere a dimora le seguenti specie arboree:

- frassino;
- acero;
- albero di Giuda,
- storace americano;
- tiglio;
- ciliegio;
- noce del Caucaso;
- quercia rossa;
- magnolia;
- melo.

Come tipologie arbustive sono state scelte specie resistenti alla siccità quali la lavanda, il rosmarino, il clerodendro giapponese, il viburno, la rosa, la forsizia, ecc.



Per quanto concerne le superfici prative è prevista una tipologia di cotica erbosa antierosiva, di rapida copertura, seccagna, dalle scarse esigenze di nutrienti. Si prevede un miscuglio di specie graminacee e leguminose più altre specie naturaliformi.

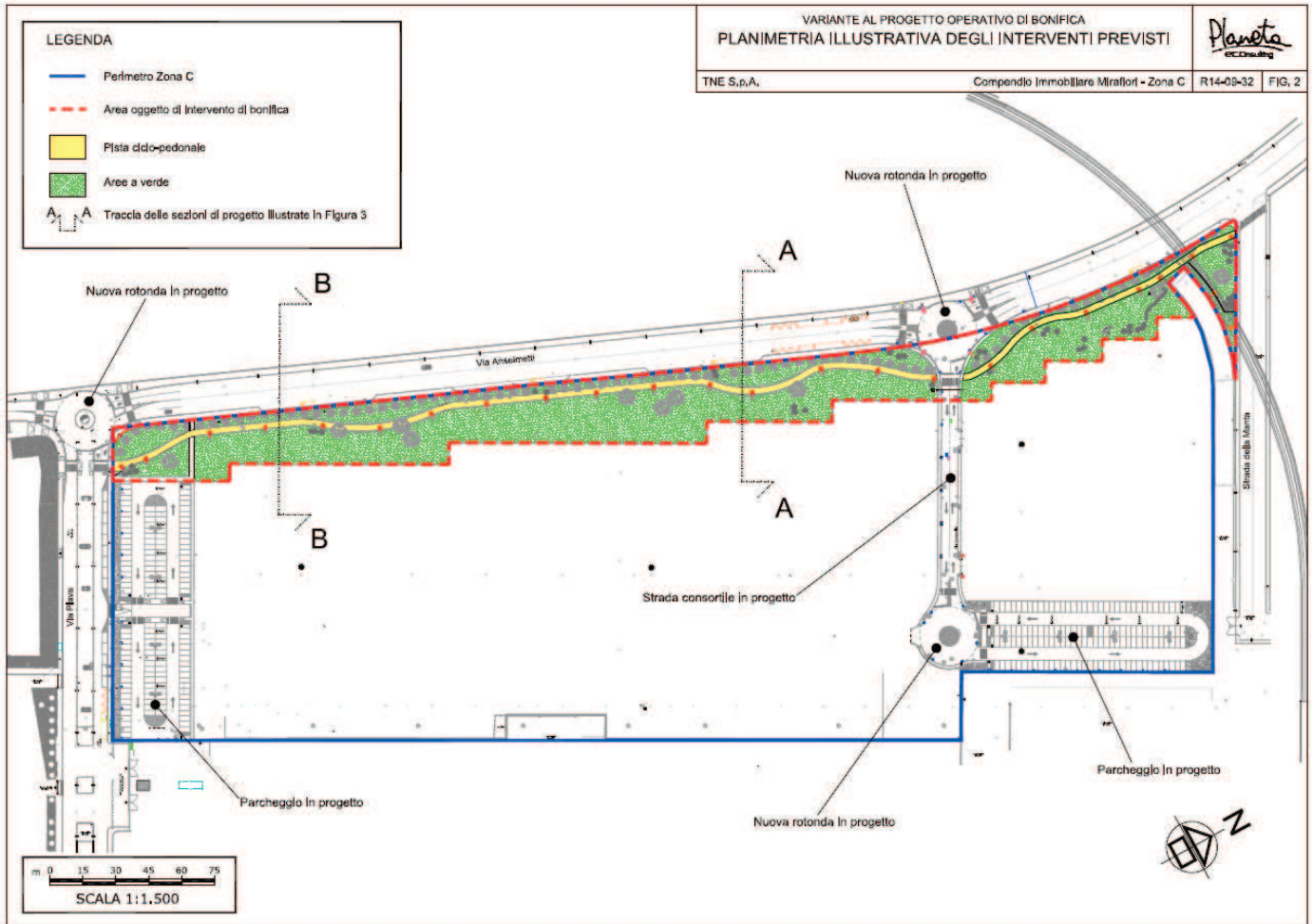


Figura 5: Stralcio della Tavola "Planimetria illustrativa degli interventi previsti" - Planeta ECONSULTING



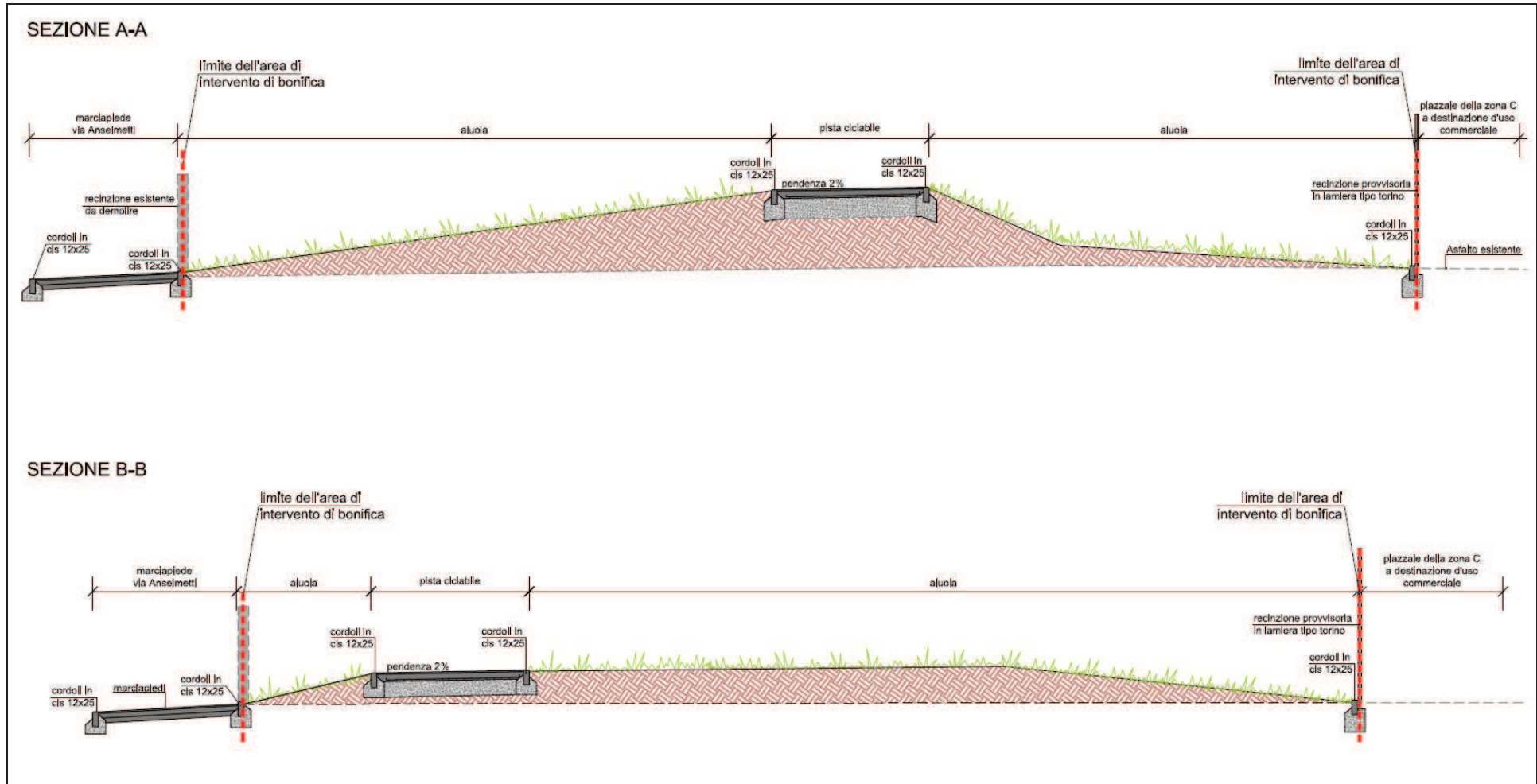


Figura 6: Stralci della Tavola "Sezioni di progetto" - Planeta EConsulting



## Verifica di coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale

Di seguito viene presentata l'analisi di coerenza del Piano con gli strumenti di pianificazione a scala regionale, provinciale e comunale. A tal fine il confronto verrà effettuato, ove ritenuto opportuno, su quattro livelli utilizzando un codice-colore, come proposto nel seguente schema.

### CODICE-COLORE

### COERENZA

✓	•Coerenza
∥	• <b>Coerenza condizionata</b> : si tratta di obiettivi che in fase di definizione del progetto dovranno essere tenuti in considerazione
!	• <b>Coerenza indiretta</b> – gli effetti del Piano sono strettamente correlati alle scelte che verranno adottate nella successiva fase di progettazione e pertanto attualmente non sono valutabili
	•Indifferenza
×	•Incoerenza



## Il Piano Territoriale Regionale (P.T.R.)

Il Piano Territoriale Regionale, approvato con D.C.R. n. 122-29783 del 21 luglio 2011, definisce le strategie e gli obiettivi di livello regionale e stabilisce le azioni da intraprendere da parte dei diversi soggetti di pianificazione nel rispetto dei principi di sussidiarietà e competenza.

L'area di Piano risulta ricadente nella Classe d'uso del suolo "Aree urbanizzate e pertinenze", le quali, ai sensi dell'art. 20 comma 3 delle Norme Tecniche di Attuazione, si configurano come luogo privilegiato per "la nuova edificazione, tramite azioni di riordino, completamento, compattamento e densificazione dell'edificato" nonché la "**qualificazione ambientale, mediante interventi di riassetto funzionale, valorizzazione della scena urbana, riuso del patrimonio edilizio**".

Inoltre, al comma 4 del medesimo articolo, si afferma che "[...] **le situazioni ambientali di degrado e i margini edificati dal disegno sfilacciato costituiscono oggetto di specifici interventi volti alla qualificazione e integrazione paesaggistica**".

Ai sensi dell'art. 20 comma 6 gli strumenti di pianificazione/programmazione concorrono a definire azioni volte a:

"[...] b) *programmare interventi tesi a qualificare e rafforzare la struttura urbana e la dotazione di servizi e di attrezzature;*

c) *riordinare il traffico veicolare e del complesso dei servizi di trasporto pubblico attraverso un'analisi della rete della viabilità articolata secondo i disposti di cui alle direttive ministeriali per i piani urbani della mobilità; [...]*

e) *frenare la tendenza alla dispersione indifferenziata degli insediamenti sul territorio **privilegiando la riqualificazione fisica e funzionale dei sistemi insediativi** (recupero e prevenzione delle diverse forme di degrado, integrazione di funzioni e servizi, **recupero delle aree dismesse**, ecc.);*

f) *individuare le **aree industriali dismesse o collocate in maniera impropria nei tessuti residenziali ai fini della riqualificazione complessiva degli insediamenti** utilizzando propriamente tali aree per il riequilibrio degli standard urbanistici e per le funzioni ed attrezzature d'interesse generale;*

g) *garantire la **qualità architettonica** degli interventi interni all'edificato e nelle aree di espansione anche con la predisposizione di adeguati apparati normativi."*

Ai sensi del comma 8 dell'art. 20, "**la pianificazione locale non deve prevedere nuove aree di espansione dell'urbanizzato di tipo sparso, sviluppi a carattere lineare lungo gli assi stradali o**



*protendimenti edificati all'interno di aree agricole; in questa logica i piani locali dovranno definire soluzioni che configurino il compattamento della forma degli insediamenti e la valorizzazione della strutturazione policentrica".*

Obiettivi generici e disposizioni specifiche del P.T.R.	Riferimenti P.T.R.	Caratteristiche del P.E.C.	Coerenza
<u>Specifici interventi volti alla qualificazione e integrazione paesaggistica di situazioni ambientali di degrado</u>	Art. 20 comma 4	Obiettivo del Piano risulta essere la riqualificazione di un'area parte di un complesso industriale attualmente dismessa, priva di edifici e pavimentata in conglomerato bituminoso. E' inoltre caratterizzata dalla presenza di una porzione di superficie in passato oggetto di piano di caratterizzazione che ha individuato il superamento dei limiti delle CSC previsti per le aree a tale destinazione. Pertanto è stato oggetto di un'Analisi di Rischio e di un conseguente progetto di messa in sicurezza da attuarsi in fase di realizzazione delle opere.  Le soluzioni previste consentiranno di razionalizzare la viabilità di distribuzione interna all'area e agevolare il traffico a doppio senso di circolazione sul tratto di strada consortile, nonché migliorare la viabilità al contorno, riorganizzando Via Anselmetti e separando su percorsi autonomi il traffico automobilistico, quello ciclabile e i percorsi pedonali.	✓
<u>b) programmare interventi tesi a qualificare e rafforzare la struttura urbana e la dotazione di servizi e di attrezzature</u>	Art. 20 comma 6		✓
<u>c) riordinare il traffico veicolare</u>	Art. 20 comma 6		✓
<u>e) privilegiare la riqualificazione fisica e funzionale dei sistemi insediativi (recupero e prevenzione delle diverse forme di degrado, integrazione di funzioni e servizi, recupero delle aree dismesse)</u>	Art. 20 comma 6		✓
<u>f) individuare aree industriali dismesse o collocate in maniera impropria nei tessuti residenziali ai fini della riqualificazione complessiva degli insediamenti</u>	Art. 20 comma 6		✓
<u>g) garantire la qualità architettonica</u>	Art. 20 comma 6		≈
<u>La pianificazione locale non deve prevedere nuove aree di espansione dell'urbanizzato di tipo sparso</u>	Art. 20 comma 8		✓

Pertanto, in virtù di quanto emerso dall'analisi svolta, il P.E.C. in oggetto risulta **coerente** con gli obiettivi e le disposizioni specifiche del P.T.R..



## Il Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.)

Il Piano Paesaggistico Regionale, adottato dalla Giunta regionale con D.G.R. n. 53-11975 del 4 agosto 2009, promuove e diffonde la conoscenza del paesaggio piemontese e il suo ruolo strategico per lo sviluppo sostenibile dell'intero territorio regionale.

Dal punto di vista dei fattori storico-culturali, l'area ricade in un contesto di "Sistemi e luoghi della produzione manifatturiera e industriale" caratterizzata per la presenza di "Sistemi della paleoindustria e della produzione industriale otto-novecentesca" (dalla Tavola P1: Quadro strutturale). Infatti, dal punto di vista delle componenti paesaggistiche insistenti sull'area di Piano, questa risulta caratterizzata da "insediamenti specialistici organizzati" ai sensi dell'art. 37 m.i.5 delle N.T.A. (Figura 7). Per tali aree il P.P.R. persegue i seguenti obiettivi (art. 37 comma 2):

- " a. riqualificazione delle aree urbanizzate prive di identità e degli insediamenti di frangia;*
- b. **integrazione paesaggistico-ambientale** e mitigazione degli impatti degli insediamenti produttivi."*

Inoltre, ai sensi del comma 4 dell'art. 37, per tali aree sono "ammissibili interventi di riuso, completamento ed ampliamento in misura non eccedente al 10% della superficie preesistente all'adozione del P.P.R. oppure, se in misura maggiore, subordinatamente alle seguenti condizioni:

- I. siano ricompresi in progetti e programmi organicamente estesi alla preesistenza e volti al perseguimento degli obiettivi di cui al comma 2;*
- II. rientrino in un ridisegno complessivo dei margini, degli spazi pubblici, **delle connessioni con il sistema viario, del verde e delle opere di urbanizzazione in genere, indirizzato ad una maggiore continuità con i contesti urbani o rurali ed al contenimento/mitigazione degli impatti.**"*

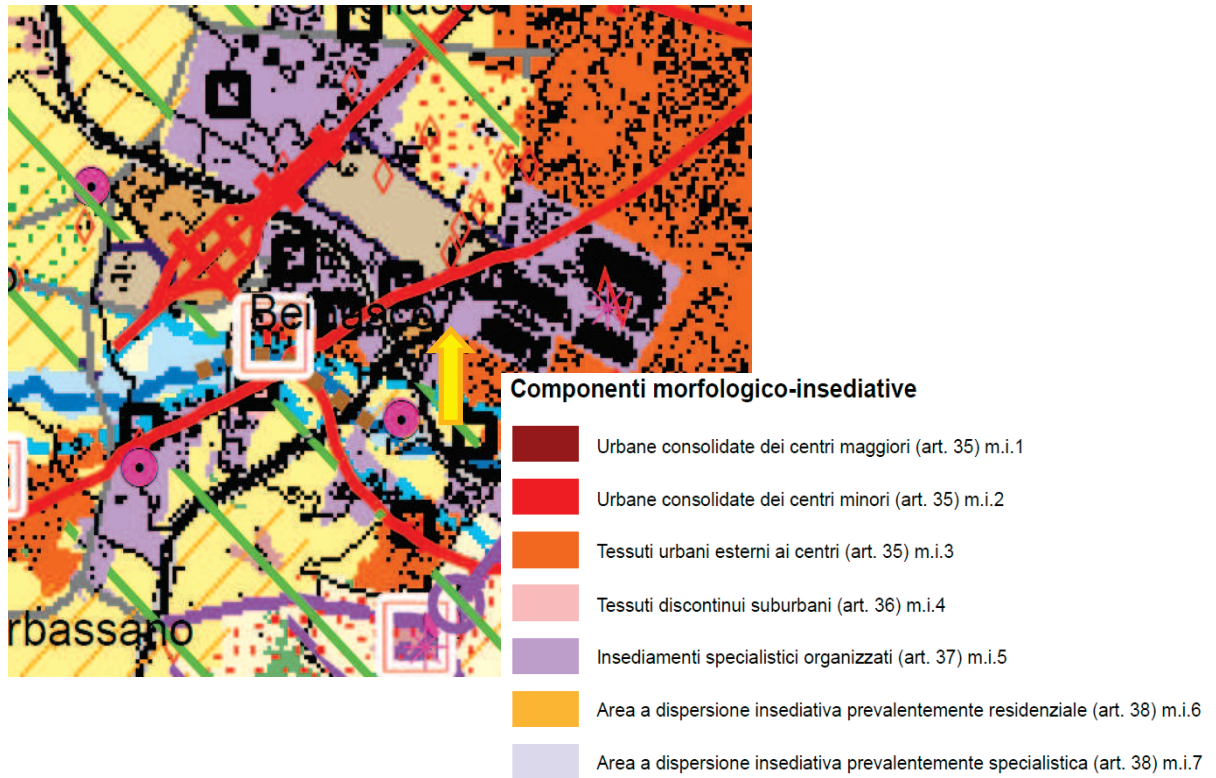


Figura 7: Stralcio della Tav. 4.5 "Componenti paesaggistiche" (l'area in oggetto è individuata dalla freccia gialla)

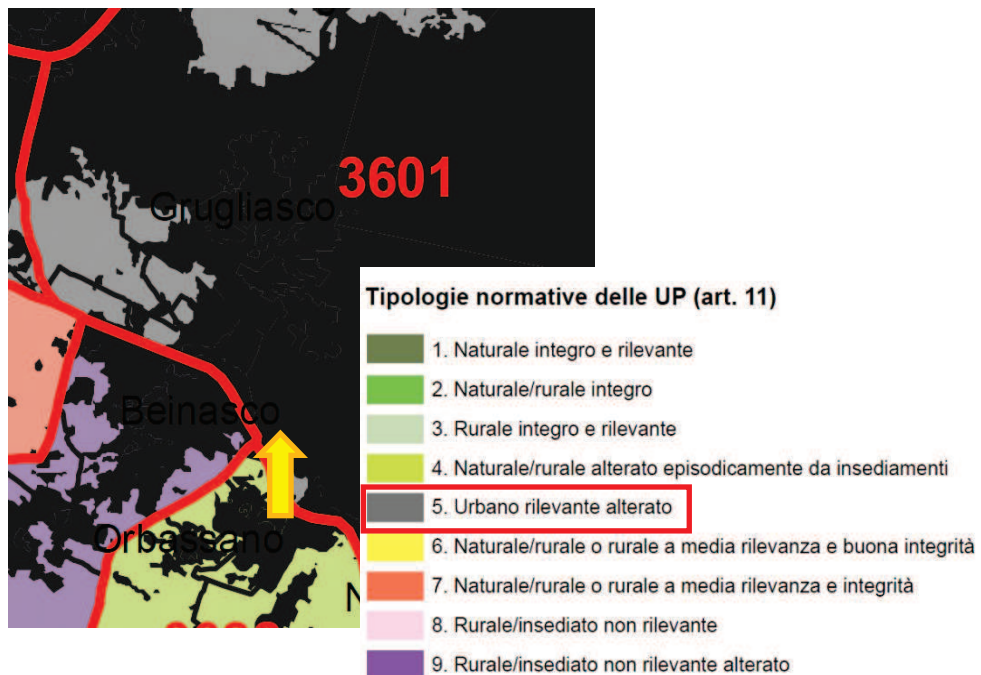


Figura 8: Stralcio della Tav. P3 "Ambiti e unità di paesaggio" (l'area in oggetto è individuata dalla freccia gialla)



Come proposto dallo stralcio riportato in Figura 8, l'area risulta ricadere nell'Unità di Paesaggio 3601 facente parte della tipologia normativa "V urbano rilevante alterato" caratterizzato da "presenza di insediamenti urbani complessi e rilevanti, interessati ai bordi da processi trasformativi indotti da nuove infrastrutture e grandi attrezzature specialistiche, e dalla dispersione insediativa particolarmente lungo le strade principali".

In particolare, il Piano risulta ricadente in ambito paesaggistico 36 "Torinese". Per tale ambito il P.P.R. prevede, nelle schede degli ambiti di paesaggio, tra gli indirizzi per la definizione normativa e gli orientamenti strategici, anche il "ridisegno dei fronti edificati, con mitigazione degli impatti, degli effetti barriera e delle alterazioni dei paesaggi di ingresso e lungo la strada" e "la riqualificazione del sistema degli spazi pubblici urbani con il completamento della rete dei parchi periurbani e della accessibilità ciclopedonale dell'intero territorio e la connessione tra parte interna ed esterna del paesaggio metropolitano".

Nella seguente tabella viene proposta una sintesi dell'analisi di coerenza tra le caratteristiche del Piano e le disposizioni specifiche per l'area in oggetto desunte dalla consultazione delle N.T.A. del P.P.R..

Obiettivi generici e disposizioni specifiche del P.P.R.	Riferimenti P.P.R.	Caratteristiche del P.E.C.	Coerenza
<u>Integrazione paesaggistico-ambientale e mitigazione degli impatti degli insediamenti produttivi</u>	art. 37 comma 2b	La presenza della fascia verde prevista lungo il fronte di via Anselmetti consente di mitigare la presenza del complesso produttivo e la sua conformazione ne garantisce l'uniformità con una analoga che la città di Torino ha progettato sulla porzione di area a servizi ceduta da T.N.E. e facente parte della limitrofa Zona B.	✓
<u>Interventi che rientrino in un ridisegno complessivo dei margini, degli spazi pubblici, delle connessioni con il sistema viario, del verde e delle opere di urbanizzazione in genere</u>	art. 37 comma 4	La realizzazione della pista ciclabile consente la connessione con altri percorsi analoghi già presenti, o pianificati, in prossimità.	
<u>Ridisegno dei fronti edificati, con mitigazione degli impatti, degli effetti barriera e delle alterazioni dei paesaggi di ingresso e lungo la strada</u>	Schede ambiti di paesaggio	Infine, la realizzazione di un parcheggio lungo il fronte di via Plava ottimizza l'insediamento di attività produttive nei confronti del sito scolastico esistente (recettore acusticamente sensibile), in quanto incrementa la distanza tra il suddetto sito ed il primo lotto produttivo della Zona C, costituendo, cioè, una "fascia cuscinetto" nel Piano di classificazione acustica della Città.	
<u>Accessibilità ciclopedonale dell'intero territorio</u>	Schede ambiti di paesaggio		

Il Piano risulta pertanto **coerente** con quanto proposto nel P.P.R..



## Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del Po (P.A.I.)

Il P.A.I., approvato con D.P.C.M. del 24 maggio 2001, è lo strumento giuridico che disciplina le azioni riguardanti la difesa idrogeologica del territorio e della rete idrografica del bacino del Po attraverso l'individuazione delle linee generali di assetto idraulico ed idrogeologico. Questo, attraverso le sue disposizioni, persegue l'obiettivo di garantire al territorio del bacino del fiume Po un livello di sicurezza adeguato rispetto ai fenomeni di dissesto idraulico e idrogeologico attraverso il ripristino degli equilibri idrogeologici e ambientali, il recupero degli ambiti fluviali e del sistema delle acque, la programmazione degli usi del suolo ai fini della difesa, della stabilizzazione e del consolidamento dei terreni ed il recupero delle aree fluviali, con particolare attenzione a quelle degradate, anche attraverso usi ricreativi.

Il P.A.I. individua, all'interno dell'ambito territoriale di riferimento, limitazioni alle attività di trasformazione e d'uso del suolo derivanti dalle condizioni di dissesto idraulico e idrogeologico.



Figura 9: Stralcio di cartografia del P.A.I. (<http://www.regione.piemonte.it/disuw/main.php>) - l'area in oggetto è individuata dalla freccia gialla

Dallo stralcio soprastante emerge che l'area in oggetto, sebbene relativamente in prossimità del Torrente Sangone, **non è soggetta a nessun vincolo idrogeologico**. Il Piano risulta pertanto **indifferente** a quanto proposto dal P.A.I..





## Piano di tutela delle acque (P.T.A.)

Il Piano di Tutela delle Acque, approvato con D.C.R. n. 117-10731 del 13 marzo 2007, costituisce lo strumento per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dei corpi idrici previsti dalla normativa europea e nazionale e, più in generale, per la protezione e l'uso sostenibile dell'intero sistema idrico superficiale e sotterraneo piemontese. Il P.T.A. definisce l'insieme degli interventi per mezzo dei quali conseguire gli obiettivi generali del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.:

- prevenire e ridurre l'inquinamento e attuare il risanamento dei corpi idrici inquinati;
- migliorare lo stato delle acque ed individuare adeguate protezioni di quelle destinate a particolari usi;
- perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche;
- mantenere la capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate.

Il P.T.A. stabilisce il complesso delle azioni volte da un lato a garantire, rispettivamente entro il 2008 ed il 2016, il raggiungimento o il mantenimento degli obiettivi, intermedi e finali, di qualità dei corpi idrici e dall'altro le misure necessarie alla tutela qualitativa e quantitativa dell'intero sistema idrico superficiale e sotterraneo.

L'area del P.E.C. è compresa nel sottobacino idrografico del T. Sangone, che coincide con l'area idrografica "Sangone" (codice AI10). **Dall'esame della cartografia non è emersa la presenza di vincoli in quanto risulta ubicata al di fuori del sistema delle Aree Protette dalla fascia fluviale del Po.**

Per quanto riguarda invece l'**acquifero superficiale**, il territorio comunale di Torino, per la parte di territorio sulla quale insiste la proprietà della Committenza, è interessato dalla macroarea idrogeologica "**Pianura Torinese**" (codice MS6) ed, in particolare, dall'ambito di riferimento "Pianura torinese tra Stura di Lanzo, Po e Sangone" (codice TO05). Relativamente all'acquifero profondo, esso è interessato dalla macroarea idrogeologica "**Pianura Torinese Settentrionale**" (codice MP2) e da ambito di riferimento analogo all'acquifero superficiale.

Per quanto concerne le criticità quali-quantitative, l'area in oggetto non presenta particolari problematiche per quanto riguarda i corpi idrici superficiali e viene valutata di **classe B** in relazione allo stato quantitativo di quelli sotterranei, come proposto in Figura 10.

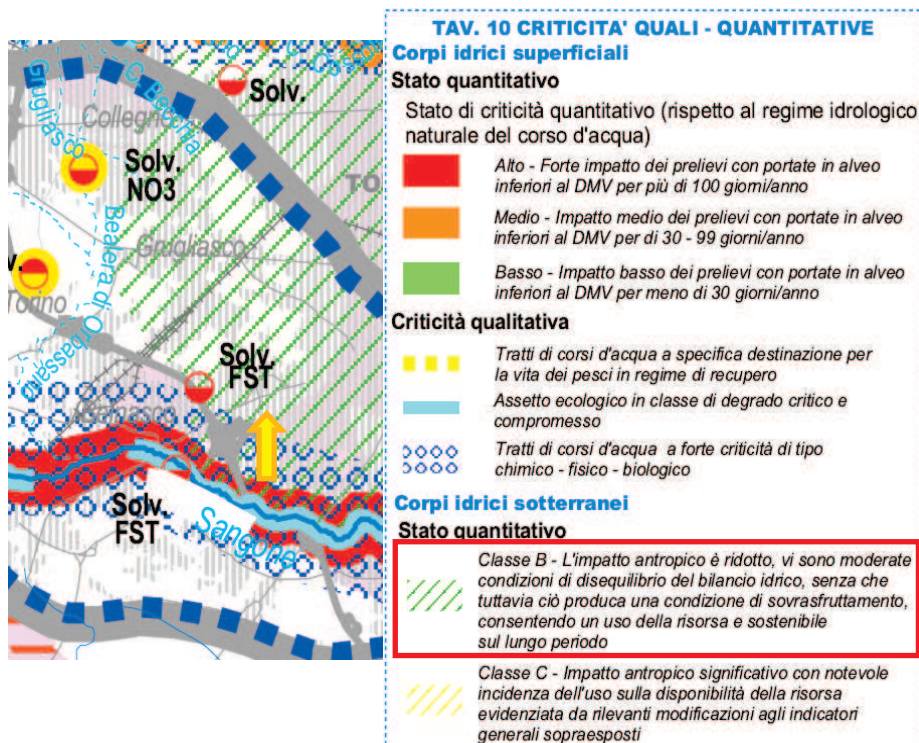


Figura 10: Stralcio della "Tavola 10 Criticità quali quantitative" (l'area in oggetto è individuata dalla freccia gialla)

Non si ritiene quindi che l'attuazione del P.E.C., sia per le caratteristiche del Piano che per lo stato quali-quantitativo della risorsa idrica superficiale e sotterranea, possa costituire elemento penalizzante nel raggiungimento degli obiettivi prefissati dalla normativa. Per ulteriori approfondimenti relativi alla risorsa idrica sotterranea si rimanda al paragrafo " Suolo e sottosuolo".

Pertanto, il rapporto tra il presente Piano e lo strumento di pianificazione può considerarsi di **indifferenza**.

### Zone di Protezione Speciale e Siti d'Interesse Comunitario

L'ambito in oggetto non fa parte di quelli definiti di particolare rilevanza ambientale, quali Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.) e/o Siti d'Interesse Comunitario (S.I.C.) di cui alla rete ecologica europea "Natura 2000" (rif. Direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE). Per maggiori dettagli si rimanda alla Figura 11. Pertanto, il rapporto può considerarsi di **indifferenza**.



**Anthemis Studio Associato**

*dott.ssa Vietti Niclot dott.ssa Vitale*

*Via Carlo Alberto, 16 LEINI' (TO)*

*tel. +39.011.99.77.387fax +39.011.043.22.91*

## **Piano d'area del Parco Fluviale del Po**

A livello regionale la L.R. n. 19/2009 *“Testo unico sulla tutela delle aree naturali e della biodiversità”* ha ridefinito i nuovi obiettivi di protezione e tutela di habitat, ecosistemi e specie animali e vegetali in chiave non solo locale ma anche nazionale ed europea in coerenza con i nuovi indirizzi di salvaguardia internazionale.

L'area non rientra nel Sistema regionale di aree protette del Po, come mostrato in Figura 11, e pertanto si può ravvisare un rapporto di **indifferenza** tra il P.E.C. ed il Piano d'Area del Parco Fluviale del Po.

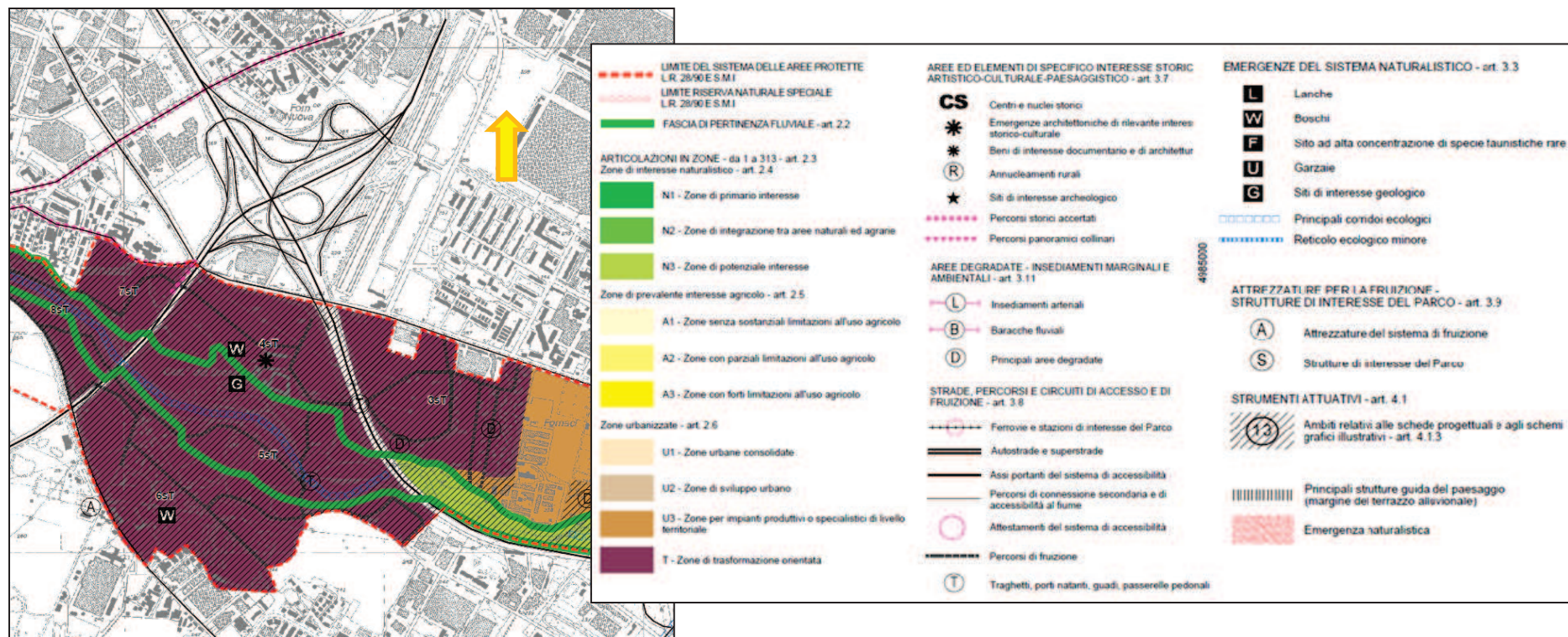


Figura 11: Stralcio della Tavola 21, Piano d'area del Parco Fluviale del Po (l'area in oggetto è individuata dalla freccia gialla).



## Corona Verde

Un'importante indicazione programmatica a tutela e potenziamento degli elementi di connessione che concorrono a diversificare gli ecosistemi messo in atto dalla Regione Piemonte è il progetto Corona Verde.

Si tratta di uno strumento di governance territoriale per un'ottimale collaborazione tra gli enti e le comunità locali per il raggiungimento di un comune obiettivo di miglioramento della vita nell'area urbana e periurbana dello spazio metropolitano torinese.

Il progetto Corona Verde, avviato nel 1997 dalla Regione Piemonte, rappresenta una strategia di grande rilievo internazionale, destinata ad occupare un posto centrale nelle politiche per lo sviluppo sostenibile, il miglioramento della qualità della vita e il rafforzamento dell'attrattività e della competitività nell'intera area metropolitana torinese. Il progetto nasce dalla consapevolezza che tali finalità sono strettamente interconnesse ed hanno da tempo assunto nell'area torinese una dimensione critica, per tutte le istituzioni di governo e per le sue forze economiche e sociali coinvolte.

Il territorio della Corona Verde interessa l'area metropolitana torinese, in particolare sono coinvolti 89 comuni, suddivisi, ai fini della progettazione degli interventi, in 6 ambiti territoriali coordinati da altrettanti comuni capofila. L'area in oggetto rientra nell'ambito territoriale Torino (Figura 12).

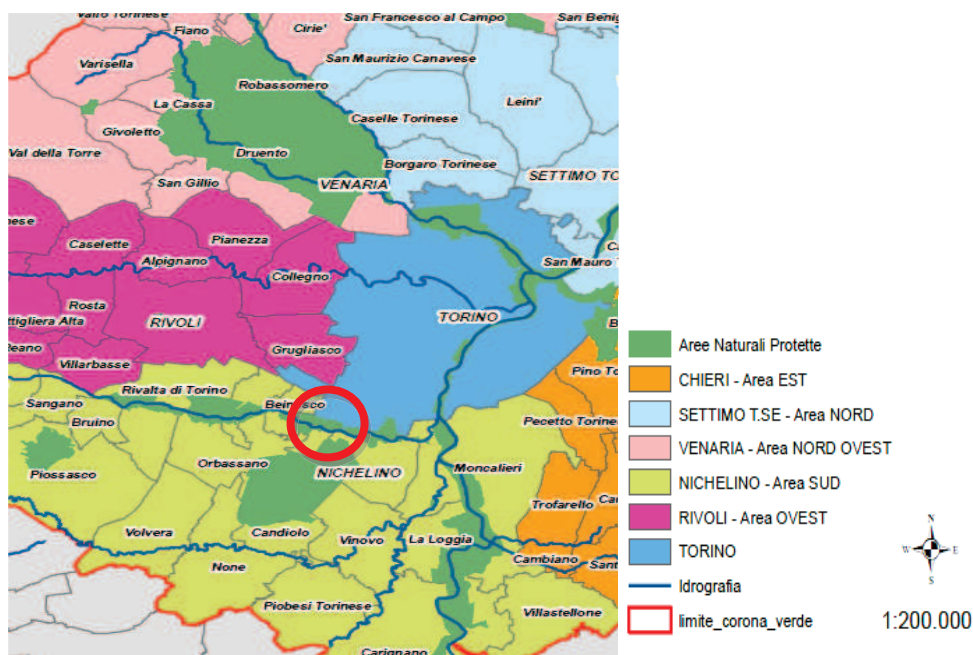


Figura 12: Comuni aderenti al progetto Corona Verde (l'area in oggetto è individuata dal cerchio rosso)



La Corona, oltre a configurarsi come un grande sistema di spazi verdi capace di salvaguardare e connettere i grandi valori che ancora caratterizzano l'area torinese, deve costituire anche lo strumento per:

- dare continuità alla rete ecologica regionale e provinciale tramite la connessione e la valorizzazione delle aree naturalistiche e fluviali, la tutela degli spazi aperti agricoli e periurbani (Figura 13);
- creare un sistema di aree verdi connesse fra loro e con il sistema delle Regge sabaude;
- garantire una fruibilità integrata a tutti i cittadini.

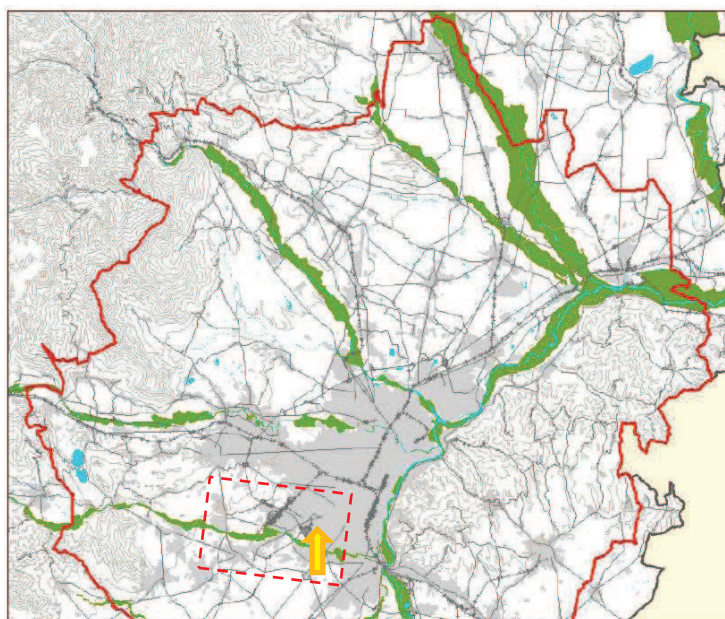


Figura 13: Corridoi ecologici previsti da Corona Verde (l'area in oggetto è individuata dalla freccia gialla)

**Il Piano in oggetto non costituisce elemento ostativo in termini di continuità della rete ecologica regionale in quanto non risulta rientrante in nessun corridoio ecologico previsto da Corona Verde sebbene sia in prossimità di quello relativo al Torrente Sangone.**

Tra gli obiettivi di Corona Verde quelli che interessano maggiormente e più direttamente la porzione di territorio in prossimità dell'area in oggetto sono:

- *“il potenziamento ed il ridisegno dei bordi urbani per salvaguardare le aree aperte e contrastare il consumo di suolo”;*
- ***“il potenziamento della fruizione turistica e del tempo libero in un sistema integrato che sia in grado di connettere le risorse naturalistiche e sistemi storico-culturali”;***
- *“la riduzione degli impatti delle opere infrastrutturali e di servizio”.*



La realizzazione del percorso ciclabile lungo il fronte di via Anselmetti contribuisce a fornire continuità alla rete che già si sviluppa in prossimità dell'area (Figura 14), essendo ricompreso nel tracciato pianificato dalla Città di Torino, e concorre alla connessione con le risorse naturalistiche presenti in prossimità del parco del Torrente Sangone.

Pertanto, il Piano risulta **coerente** con quanto previsto dall'obiettivo di Corona Verde.

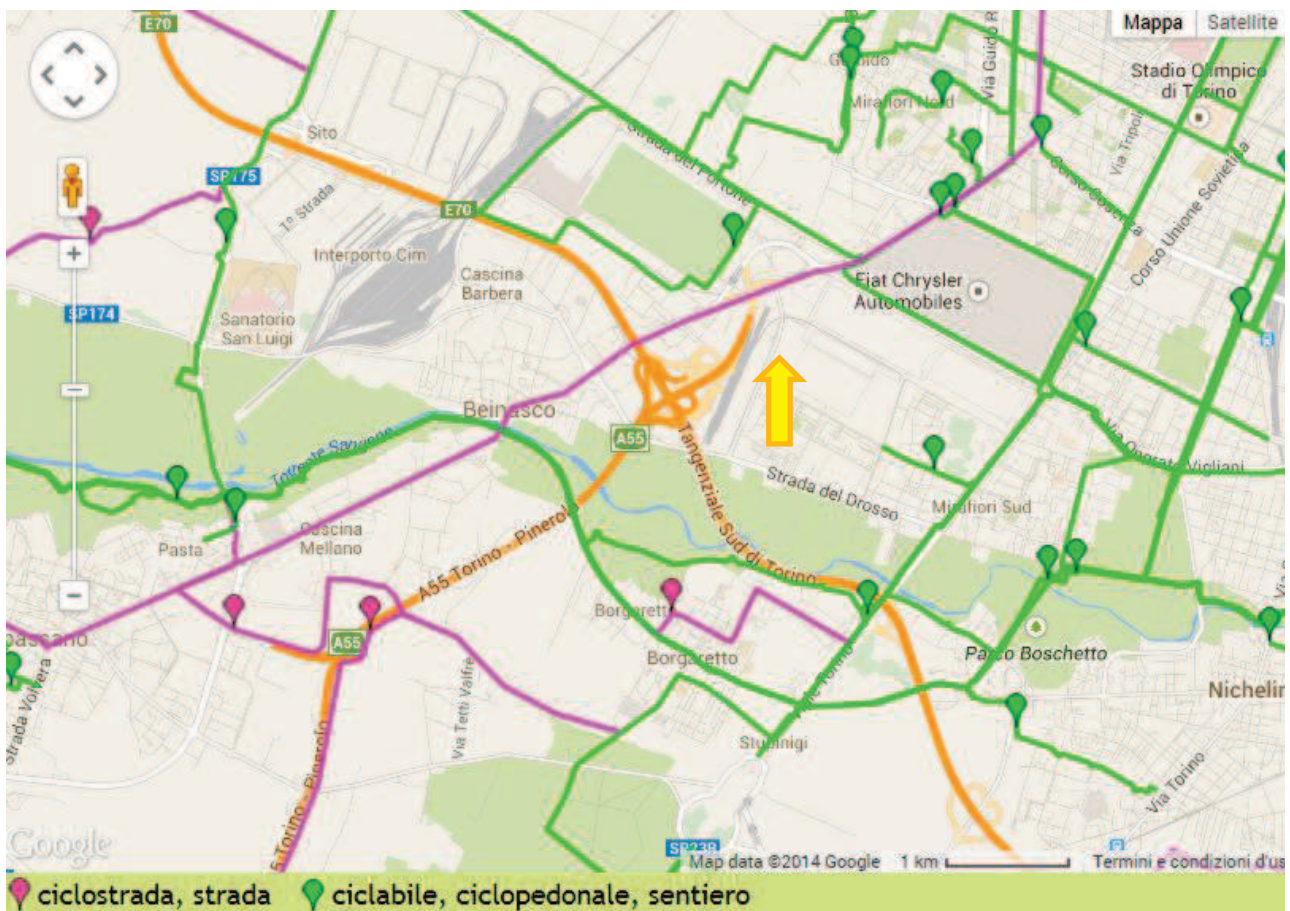


Figura 14: Sistema di percorsi ciclopedonali della Provincia di Torino (l'area in oggetto è individuata dalla freccia gialla)



## **Anagrafe dei siti contaminati**

L'art. 251 del decreto legislativo 152/2006 ha stabilito che le Regioni predispongano "l'anagrafe dei siti oggetto di procedimento di bonifica", la quale deve contenere l'elenco dei siti sottoposti ad intervento di bonifica e ripristino ambientale nonché degli interventi realizzati nei siti medesimi. Con D.G.R. 22-12378 del 26 aprile 2004 la Regione Piemonte ha formalmente adottato l'Anagrafe e ne ha definito le modalità di attivazione a seguito dei criteri generali definiti dalla L.R. 42/2000. Inoltre con l'art. 43 della legge regionale 23 aprile 2007, n. 9 "Legge finanziaria per l'anno 2007" sono state confermate in capo a Regione, Provincia e Comune le funzioni amministrative definite dalla legge regionale 7 aprile 2000, n. 42 in materia di bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati.

**Si può affermare che le condizioni attuali di contaminazione del sito non comportano problematiche rispetto all'attuazione del P.E.C., in quanto:**

- a) **si è provveduto a rimuovere le due criticità, puntualmente localizzate, riguardanti il superamento delle CSC (concentrazioni soglia di contaminazione) per gli usi commerciali / industriali del sito;**
- b) **è stato presentato il Progetto Operativo di Bonifica, in variante rispetto a quello già approvato con Determinazione Dirigenziale num. 48 del 17 febbraio 2011, riguardante l'area a servizi, con destinazione d'uso a verde pubblico, da cedere alla Città.**

**I lavori di installazione dei sottoservizi (gas, acqua, fognature, telefonia) e per la realizzazione dell'edificio dovranno essere attuati nel rispetto delle norme in materia di gestione delle terre e rocce da scavo.**

## **Attività a rischio di incidente rilevante**

Si segnala che nell'area del Comune di Torino non sono presenti "stabilimenti a rischio di incidente rilevante" e che i più vicini all'area di P.E.C. sono ubicati nei Comuni di Grugliasco e Rivalta (Inventario nazionale degli stabilimenti suscettibili di causare incidenti rilevanti ai sensi dell'art. 15, c.4 del D.Lgs. 17 agosto 1999 n 334 e s.m.i., MATTM giugno 2014).

## **Suolo e sottosuolo**

L'area in esame, caratterizzata da una superficie pianeggiante di estensione complessiva di poco più di 80.000 m<sup>2</sup> inclinata da NW verso SE e con quota media di 258 m s.l.m., risulta essere compresa all'interno della pianura torinese; quest'ultima, compresa tra i rilievi dell'arco alpino e dell'anfiteatro morenico di Rivoli-Avigliana ad W e quelli della Collina di Torino ad E, funge da collegamento tra la Pianura Cuneese a S e la parte rimanente della Pianura Padana a N. Il





sottosuolo della pianura torinese è caratterizzato dalla presenza di una successione di depositi di età quaternaria (Pleistocene med.-Olocene) di origine continentale di spessore variabile da W verso E da 60 a 10 m, che costituiscono l'espressione morfologica di un conoide legato all'attività del F. Dora Riparia (e subordinatamente del F. Stura di Lanzo, del F. Po e del T. Sangone) durante le fasi glaciali e interglaciali pleistoceniche. Si tratta di morfologie che si manifestano con una serie di terrazzi, i più recenti dei quali, corrispondenti agli alvei fluviali post-glaciali olocenici, appaiono spesso di estensione minore ed incassati di parecchi metri rispetto a quelli più antichi mindeliani e rissiani di origine fluvioglaciale, i quali appaiono collegati verso W alle cerchie moreniche dell'Anfiteatro di Rivoli-Avigliana.

L'area oggetto di studio, descritta nella Carta geologica d'Italia alla scala 1:100.000 nel Foglio 56 Torino (Figura 15), è collocata in corrispondenza dei depositi fluvioglaciali rissiani *auct.*, in contatto poco più a S con i depositi fluvioglaciali più antichi mindeliani *auct.* e i depositi fluviali olocenici del T. Sangone.

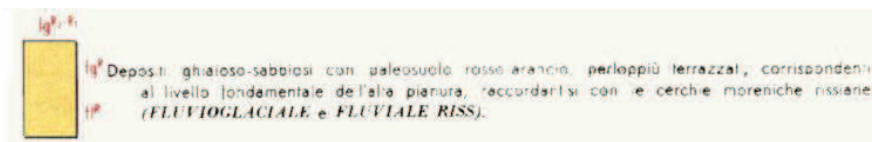


Figura 15: Carta geologica d'Italia - Foglio 56 Torino - scala 1:100.000



La sequenza litostratigrafica dell'area è schematizzabile come segue:

- depositi fluvioglaciali rissiani costituiti in prevalenza da ghiaie e sabbie con ciottoli, al cui interno sono presenti rare e sottili intercalazioni limoso-argillose (Pleistocene superiore-Olocene);
- depositi di transizione (Villafranchiano *auct.*) costituiti da un'alternanza di sedimenti limoso-argillosi con intercalazioni più grossolane relative agli apporti di corsi d'acqua (Pliocene medio-Pleistocene inferiore);
- depositi marini sabbiosi (Sabbie di Asti), caratterizzati da frequenti presenze di resti fossili (Pliocene medio).
- silt argillosi intensamente bioturbati a cui sono intercalati corpi lenticolari arenacei e talvolta conglomeratici appartenenti alle "Argille di Lugagnano" (Pliocene inferiore).
- successione eocenica-messiniana in prevalenza terrigena e di ambiente marino (marne, arenarie ed argille) costituente il "substrato terziario".

La falda idrica superficiale, localizzata all'interno dei depositi continentali quaternari, risulta di spessore modesto ed è alimentata dalle precipitazioni dirette e dal reticolato idrografico superficiale; presenta soggiacenza di oltre 25 m rispetto al piano campagna, con direzione di deflusso da WNW a ESE.

E' stato accertato dagli Enti competenti in materia ambientale che la contaminazione, da parte di solventi clorurati e cromo esavalente, della falda superficiale è da ricondursi ad origine esterna all'area oggetto di P.E.C.

Al riguardo, inoltre, il P.E.C. stesso prevede che, ai fini del rilascio dei certificati di agibilità degli edifici produttivi siano predisposti specifici studi di analisi del rischio.

I depositi fluvioglaciali descritti costituiscono il substrato di un'uniforme pianura ad Alfisuoli antichi, ghiaiosi e di spessore inferiore ad 1 m. Tali suoli risultano essere, in alcune aree, ricoperti da Entisuoli di origine fluviale (F. Dora Riparia) da mediorecenti ad attuali, caratterizzati da matrice prevalentemente calcescistosa.

Dalla consultazione della "Carta della capacità d'uso dei suoli – scala 1:50.000", adottata ufficialmente con D.G.R. 30 novembre 2010 n. 75-1148 "D.G.R. n. 32-11356 del 4.5.2009 - P.I.C. n. 1e Agricoltura e Qualità - Misura 5 - Azione 2. Adozione della Carta della Capacità d'uso dei



suoli del Piemonte quale strumento cartografico di riferimento per la specifica tematica relativa alla capacità d'uso dei suoli.", pubblicata sul B.U.R.P. n. 51 del 23 dicembre 2010 (Figura 16), **i suoli compresi all'interno del P.E.C. ricadono perlopiù in Classe II** (alfisuoli), con moderate limitazioni nella zona di approfondimento degli apparati radicali che riducono la produzione delle colture agrarie (s1). In minima parte l'area ricade in **Classe I** (entisuoli) per la presenza di suoli privi o quasi di limitazioni.

Tuttavia la superficie è già attualmente totalmente impermeabilizzata e collocata in un contesto industriale produttivo ed interessato dalla presenza di edifici. **Il presente Piano non andrà quindi ad insistere su suoli ad uso agricolo ma, attraverso la realizzazione di superfici a verde, andrà a destrutturare tale sistema.**

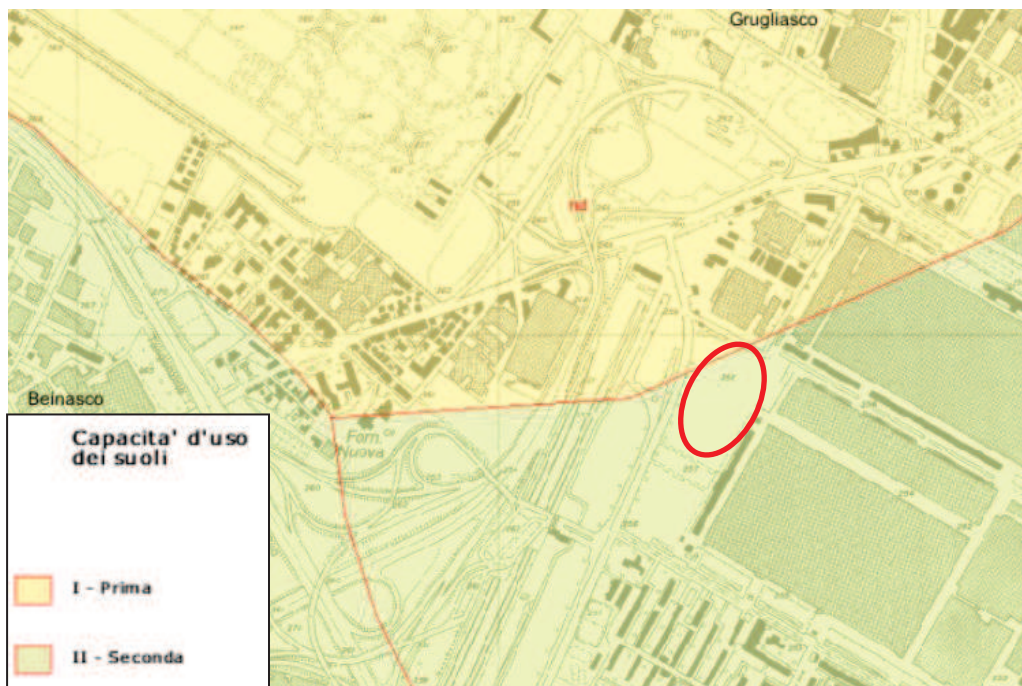


Figura 16: Stralcio tratto dalla "Carta della capacità d'uso dei suoli - scala 1:50.000"



## **Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria (P.R.Q.A.)**

Il P.R.Q.A. è lo strumento per la programmazione, il coordinamento ed il controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente.

La Regione Piemonte, attraverso il Piano di Risanamento e tutela della Qualità dell'Aria, provvede a:

- effettuare la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente;
- identificare le zone del territorio regionale nelle quali si stima che:
  - si superino o esista il rischio di superare per uno o più inquinanti i valori limite e le soglie di allarme;
  - si superino o esista il rischio di superare i valori limite;
  - i livelli degli inquinanti siano inferiori ai valori limite;
- definire le strategie per il controllo della qualità dell'aria ambiente in ciascuna delle zone identificate;
- individuare le priorità di intervento per garantire il miglioramento progressivo della qualità dell'aria.

Mediante piani di azione e piani o programmi per il miglioramento progressivo della qualità dell'aria, sono individuati gli interventi e le azioni che devono essere adottate per:

- ridurre il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme;
- garantire il rispetto dei limiti e gli obiettivi entro i termini stabiliti dalla normativa;
- preservare e conservare la qualità dell'aria ambiente laddove i livelli degli inquinanti non comportano il rischio di superamento dei limiti e degli obiettivi stabiliti.

Ai fini della gestione della qualità dell'aria e per la pianificazione degli interventi necessari per il suo miglioramento complessivo, il territorio regionale viene dunque suddiviso in tre Zone, alle quali corrisponderanno anche livelli di controllo diversificati, ma tali da assicurare adeguata informazione al pubblico ed a tutti i soggetti chiamati al governo e alla gestione della qualità dell'aria. Il Comune di Torino è assegnato alla Zona 1 (Figura 17), alla quale appartengono i Comuni già precedentemente individuati in tale zona in sede di prima applicazione dalla L.R. 43/2000 nonché quelli per i quali la citata valutazione della qualità dell'aria "Anno 2001" stima, anche per un solo inquinante, valori superiori al limite aumentato del margine di tolleranza (Classe 5 della valutazione).



ISTAT	COMUNE	Sup. km <sup>2</sup>	Abitanti <sup>(1)</sup>	Zona 2000 <sup>(2)</sup>	Classificazione per inquinanti <sup>(3)</sup>				Zona 2002
					NO <sub>2</sub>	PM10	Benzene	CO (8h)	
001244	SAN GIORGIO CANAVESE	20.1	2 397	3	2	3	2	1	3p
001245	SAN GIORIO DI SUSÀ	19.5	949	3	2	3	2	1	3p
001246	SAN GIUSTO CANAVESE	9.6	3 074	3	3	3	3	1	3p
001248	SAN MAURIZIO CANAVESE	17.3	7 259	3	3	3	2	1	3p
001249	SAN MAURO TORINESE	12.8	17 672	2	4	3	3	1	2
001250	SAN PIETRO VAL LEMINA	12.3	1 475	3	2	3	2	1	3p
001252	SAN RAFFAELE CIMENA	11.2	2 815	3	3	3	2	1	3p
001254	SAN SECONDO DI PINEROLO	13.0	3 403	3	3	3	2	1	3p
001241	SANGANO	7.0	3 705	3	3	3	2	1	3p
001255	SANT'AMBROGIO DI TORINO	9.0	4 274	3	3	3	3	1	3p
001256	SANT'ANTONINO DI SUSÀ	10.6	4 016	3	2	3	2	1	3p
001257	SANTENA	15.6	10 019	3	4	3	3	1	2
001261	SCARMAGNO	7.8	740	3	4	3	3	1	2
001265	SETTIMO TORINESE	31.8	45 495	1	5	3	3	1	1
001268	STRAMBINELLO	2.2	258	3	3	3	2	1	3p
001269	STRAMBINO	19.2	6 020	3	3	3	2	1	3p
001270	SUSÀ	10.8	6 552	3	3	3	3	1	3p
001272	TORINO	130.5	857 433	1	5	5	4	3	1

Figura 17: Zona di piano della provincia di Torino

Considerando la situazione di compromissione della qualità dell'aria nel Comune di Torino e considerato che l'area fa parte di un complesso industriale, si ritiene **che l'attuazione del P.E.C. in esame non possa contribuire sostanzialmente ad un peggioramento della qualità dell'aria o al raggiungimento delle soglie d'allarme. La realizzazione del tratto di strada consortile a doppio senso di circolazione assoggettato ad uso pubblico e della rotonda di raccordo possono contribuire, seppur con un contributo modesto, ad un abbassamento delle concentrazioni degli inquinanti, coadiuvando la fluidificazione e la decongestione della circolazione in via Anselmetti.** Le Norme Tecniche del P.R.Q.A. riportano in proposito: *"al fine della prevenzione dell'inquinamento e per evitare che vengano raggiunti o superati i limiti e gli obiettivi di qualità dell'aria, le Province, nella predisposizione dei Piani per il miglioramento progressivo dell'aria ambiente prevedono, per i territori dei comuni assegnati alle ZONE 1 e 2, misure atte alla razionalizzazione, fluidificazione e decongestionamento della circolazione, nonché alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale"* (art. 2.1.1.).

Pertanto il presente Piano si può considerare **coerente** con quanto disposto dallo strumento di pianificazione analizzato.



## Piano Energetico Ambientale Regionale

Il Piano Energetico Ambientale Regionale costituisce il quadro di riferimento per chi assume, sul territorio regionale, iniziative riguardanti l'energia. Si tratta, infatti, di un documento di programmazione, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale del 3 febbraio 2004 n° 351-3642, che contiene indirizzi ed obiettivi strategici in campo energetico nonché le conseguenti linee di intervento. In particolare, pone tra i suoi principali obiettivi la trattazione e la regolamentazione delle fonti rinnovabili e dell'innovazione tecnologica, la razionalizzazione della produzione di energia e dei consumi.

Tale documento risulta ormai privo di una valenza sostanziale in quanto piuttosto datato ed è compendiato dalla "Relazione Programmatica sull'Energia" approvata con D.G:R. n.30-12221 del 28/09/2009. Il documento risulta essere un atto programmatico a valenza interna contenente gli indirizzi di politica energetica destinati ad informare le diverse politiche regionali di settore.

Ai fini della presente analisi, è stato considerato l' "Atto di indirizzo per l'avvio della pianificazione energetica regionale e istituzione di un tavolo tecnico interdirezionale", approvato con DGR 2 luglio 2012, n.19-4076 per la formulazione della proposta di una nuova pianificazione energetica regionale. Tale documento, infatti, risulta essere il più aggiornato in materia e recepisce quanto stabilito a livello nazionale con il D.Lgs. 28/2011 e con il recente D.M. 15 marzo 2012 c.d. "Burden Sharing" nel quale viene suddiviso tra le Regioni e le Province Autonome l'obiettivo nazionale 2020 della quota di consumo di energia prodotta da fonti energetiche rinnovabili.

Gli assi strategici individuati e analizzati nell'"Atto di indirizzo" sono quelli di seguito riportati.

**Tabella 1: Assi strategici e obiettivi specifici del futuro P.E.A.R.**

<b>Assi strategici</b>	<b>Obiettivi specifici</b>
<b>1. Promozione della produzione di energia da FER</b>	1.1. Migliorare del 10% gli obiettivi proposti dal D.M. Burden Sharing entro il 2020 con particolare riferimento alla produzione termica da fonti rinnovabili
	1.2. Sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili, in un'ottica di sostenibilità, favorendo uso ottimale delle risorse ambientali e territoriali nonché la riduzione degli impatti
<b>2. Efficienza e risparmio energetico</b>	2.1. Stanziamento di risorse per sensibilizzare e incentivare il mondo pubblico e quello produttivo sulle tematiche dell'efficienza e dell'uso razionale dell'energia
	2.2. Sostenere la competitività delle imprese attraverso anche la qualificazione del ruolo delle ESCO (Energy Service Companies)
	2.3. Favorire l'aggregazione delle imprese (distrette e reti) e promuovere gli strumenti per la gestione efficiente e l'uso razionale dell'energia (Energy Management e Sistemi di Gestione)
	2.4. Sostenere e promuovere l'implementazione di nuove tecnologie di metering digitale per la misurazione e la contabilizzazione dei consumi
	2.5. Politiche di incentivazione e sostegno verranno implementate al fine di



Assi strategici	Obiettivi specifici
	favorire il risparmio energetico nella pubblica illuminazione
	2.6. Attenzione alla programmazione del sistema dei trasporti e della logistica al fine di favorire un basso impatto energetico ed ambientale delle funzioni connesse anche potenziando e riqualificando, laddove esistenti, infrastrutture a scala locale e distrettuale.
	2.7. In campo agricolo, intervenire nel recupero di energia da spreco alimentare relativo alla filiera delle coltivazioni ortive in campo ed in serra, oppure sfruttare il risparmio derivante dalla filiera delle materie plastiche impiegate nel settore, dall'utilizzo di fertilizzanti biologici e dall'agricoltura urbana
<b>3. Reti e generazione diffusa</b>	3.1. Sostenere la realizzazione di reti di teleriscaldamento per la valorizzazione del calore e la riduzione delle emissioni in atmosfera
	3.2. Definizione di standard per favorire la corrispondenza tra i fabbisogni energetici a livello territoriale (edifici, processi produttivi,...) ed il sistema delle infrastrutture di produzione e distribuzione di energia
	3.3. Innovazione del sistema di generazione, trasmissione e distribuzione dell'energia elettrica, anche attraverso la promozione di sistemi di generazione diffusa
	3.4. Ricorso alle reti intelligenti (smart grid) ed a sistemi di stoccaggio dell'energia
<b>4. Promozione della Clean economy e specializzazione dei cluster regionali</b>	4.1. Ricerca ed innovazione, nei settori dell'alta tecnologia ed in quelli tradizionali legati alle clean technologies mediante la creazione di laboratori viventi ed incubatori di impresa
	4.2. Creazione di nuova imprenditorialità nel settore dell'uso razionale dell'energia, delle fonti rinnovabili, attraverso politiche di attrazione di investimenti
	4.3. Specializzazione della filiera attraverso politiche di smart specialisation

In generale è possibile riscontrare un rapporto di **indifferenza** tra il P.E.C. e gli assi strategici e obiettivi specifici del Piano Energetico. Tuttavia, è possibile attribuire **coerenza indiretta** al rapporto con l'asse strategico 1, relativo alla promozione della produzione di energia da FER, in quanto è prevista la possibilità di realizzare un impianto fotovoltaico in corrispondenza del parcheggio da assoggettare all'uso pubblico, a carico dei soggetti privati che si insedieranno sull'area, nonché con l'asse strategico 2, relativo all'efficienza e risparmio energetico, in quanto gli effetti del P.E.C. sono strettamente correlati alle scelte che verranno adottate nella successiva fase di progettazione e pertanto attualmente non valutabili.



## Il Piano Territoriale di coordinamento provinciale (P.T.C.2)

La variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.2), approvata dalla Regione Piemonte con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 121-29759 del 21 luglio 2011, delinea l'assetto strutturale del territorio della Provincia di Torino in coerenza con quanto predisposto dalla pianificazione territoriale (P.T.R.) e paesaggistica (P.P.R.) regionale e con la pianificazione di settore, compatibilmente anche con gli obiettivi di *"tutela e valorizzazione dell'ambiente nella sua integrità naturale e nella sua proiezione culturale"* (art. 1 comma 2 delle Norme Tecniche di Attuazione).

Gli obiettivi portanti del P.T.C.2 si articolano per settori specifici e per tematiche trasversali, rispettando le indicazioni fornite con gli altri strumenti normativi e di pianificazione regionali.

Gli obiettivi cardine del piano sono i seguenti:

- Contenimento del consumo di suolo e dell'utilizzo delle risorse naturali;
- Biodiversità tutelata e incrementata;
- Sistema delle connessioni materiali ed immateriali completato e innovato;
- Pressioni ambientali ridotte e qualità della vita migliorata;
- Sviluppo socio-economico del territorio e policentrismo.

L'area comunale risulta ricadente in un sistema complesso di ambiti produttivi di livello 1 (Figura 18), definiti ai sensi dell'art. 24 comma 5 *"Ambiti strategici caratterizzati da una elevata vocazione manifatturiera, che rappresentano i poli su cui investire per riqualificare e consolidare il sistema manifatturiero provinciale"*. Ai sensi del comma 6 *"Negli Ambiti produttivi di I livello (AP-I) le politiche del PTC2 sono quelle di **conservazione, potenziamento, infrastrutturazione, concentrazione delle attività produttive**. Gli interventi ammessi negli AP-I sono: **nuovo impianto, ampliamento, ristrutturazione, trasformazione e riorganizzazione territoriale e urbanistica a carattere produttivo**. Gli AP-I sono, inoltre, gli ambiti preferenziali per la **rilocalizzazione delle attività produttive site in zone improprie**"*.

Inoltre, ai sensi del comma 3, la Provincia promuove *"il recupero e il riuso delle aree e delle strutture produttive esistenti, inutilizzate o sottoutilizzate [...]"*.



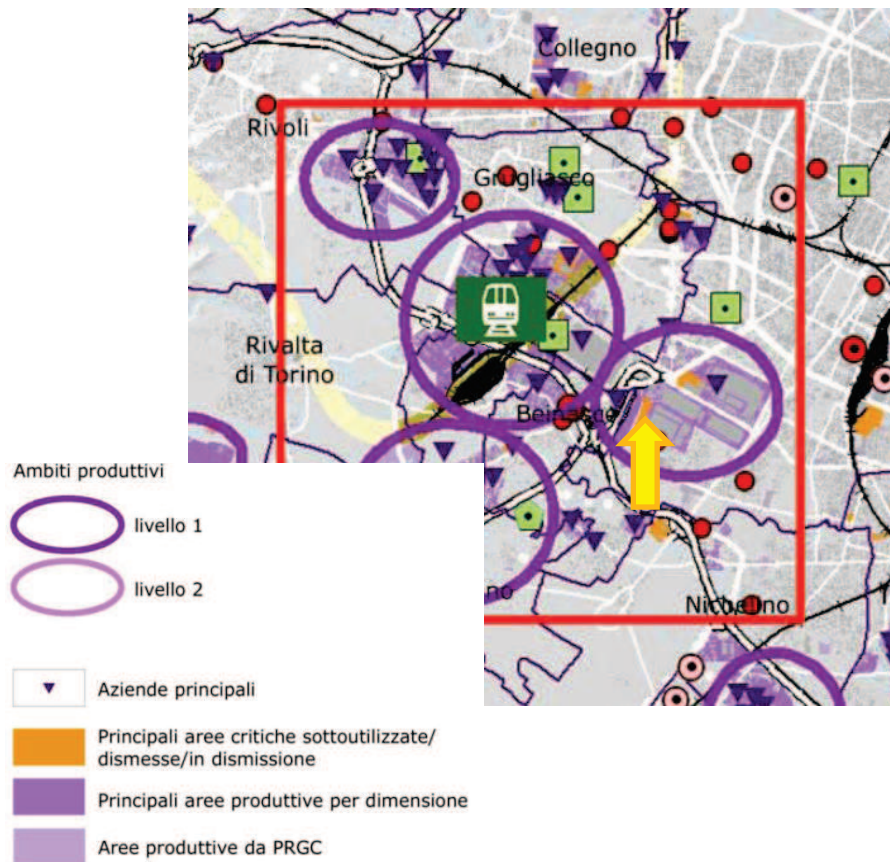


Figura 18: Stralcio della Tavola 2.2 “Sistema insediativo: attività economico-produttive” (l’area in oggetto è individuata dalla freccia gialla)

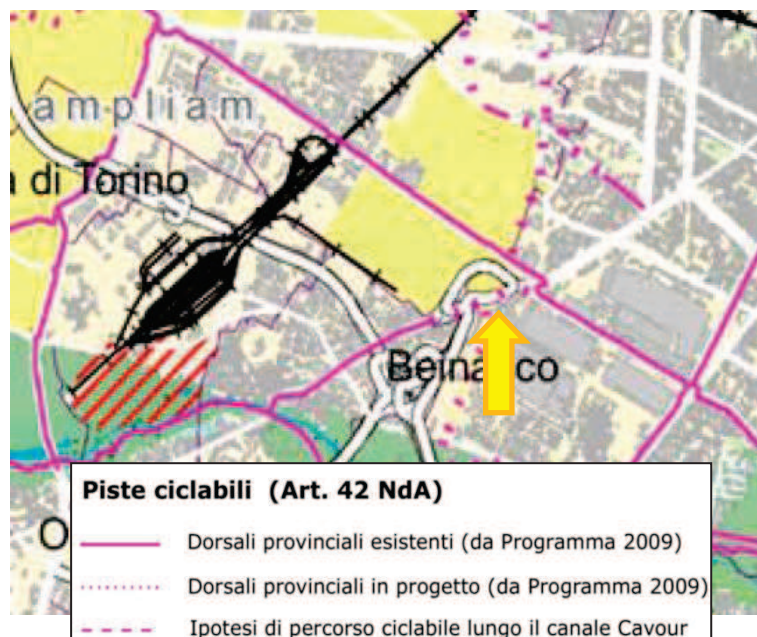


Figura 19: Stralcio della Tavola 3.1 “Sistema del verde e delle aree libere”



L'area di Piano, come mostrato in Figura 19, non risulta caratterizzata dalla presenza di tematismi vincolanti ma emerge la localizzazione di piste ciclabili, intese come dorsali provinciali esistenti e in progetto, inserite nel Programma piste ciclabili 2009 della Provincia approvato in via preliminare con DGP n.647-13886/2009 del 12 maggio 2009 coerente con la "Rete primaria degli itinerari di interesse regionale" definita dal PTR. Ai sensi dell'art. 42 comma 7 delle N.T.A., ***"In occasione di realizzazione o manutenzione straordinaria di strade, è fatto obbligo agli Enti proprietari di realizzare piste ciclabili adiacenti di strade stesse, in conformità del Programma pluriennale delle opere pubbliche, salvo comprovati motivi di sicurezza, ai sensi degli artt. 13 e 14 del Nuovo Codice della Strada e smi"***.

L'area su cui insiste il Piano è inclusa nell'area Speciale di Corso Marche sottoposta a misure di tutela ai sensi degli artt. 8, 39, 40, delle N.d.A. : corridoio e aree speciali di Corso Marche (Figura 20).

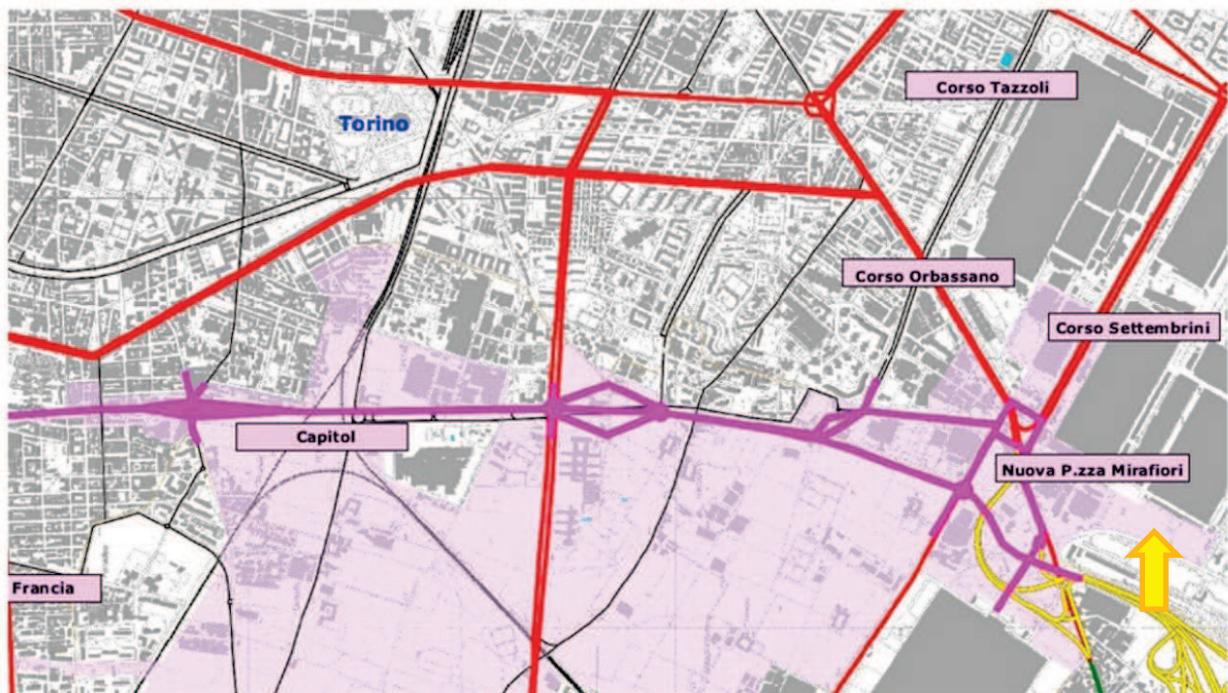


Figura 20: Stralcio della Tavola 4.4.3 "Misure di salvaguardia di cui all'articolo 8, 39, 40 delle N.d.A.: corridoio e area speciale di Corso Marche"



Ai sensi dell'art. 40 comma 1 lett.b), "per quanto attiene gli interventi già programmati e/o previsti dai PRG, ma non ancora attuati, il "tavolo tecnico" di C.so Marche di cui al Protocollo d'Intesa sottoscritto tra Regione, Provincia ed i Comuni di Torino, Grugliasco, Collegno e Venaria Reale, appositamente convocato, provvederà alla valutazione della coerenza degli interventi proposti con le finalità generali del progetto".

**Il Piano in oggetto non pregiudica le scelte e le iniziative relative alla salvaguardia del corridoio di Corso Marche.**

Nella seguente tabella viene proposta una sintesi dell'analisi di coerenza tra le caratteristiche del Piano e gli obiettivi generici di valenza ambientale nonché le disposizioni specifiche per l'area in oggetto desunte dalla consultazione della cartografia e delle NTA del P.T.C.2.

Obiettivi generici e disposizioni specifiche del P.T.C.2	Riferimenti P.T.C.2	Caratteristiche del P.E.C.	Coerenza
<u>Conservazione, potenziamento, infrastrutturazione, concentrazione delle attività produttive.</u>	Art.24 comma 6	Obiettivo del Piano risulta essere la riqualificazione di un'area, parte di un complesso industriale, attualmente dismessa, priva di edifici e pavimentata in conglomerato bituminoso. Il Piano prevede la realizzazione di opere di urbanizzazione funzionali all'insediamento di stabilimenti produttivi.	✓
<u>Gli interventi ammessi negli AP-I sono: nuovo impianto, ampliamento, ristrutturazione, trasformazione e riorganizzazione territoriale e urbanistica a carattere produttivo. Gli AP-I sono, inoltre, gli ambiti preferenziali per la rilocalizzazione delle attività produttive site in zone improprie".</u>	Art.24 comma 6		
<u>Promozione del recupero e riuso delle aree e delle strutture produttive esistenti, inutilizzate o sottoutilizzate</u>	Art.24 comma 3		
<u>In occasione di realizzazione o manutenzione straordinaria di strade, è fatto obbligo agli Enti proprietari di realizzare piste ciclabili adiacenti di strade stesse</u>	Art. 42 comma 7	Il Piano prevede la realizzazione di un percorso ciclabile che consentirà la connessione con altri percorsi analoghi già presenti in prossimità.	✓

Complessivamente il P.E.C. in oggetto risulta **coerente** con gli obiettivi e le disposizioni specifiche del P.T.C.2.



## Il Piano Regolatore Generale del Comune di Torino (P.R.G.C.)

L'area (Figura 21) risulta classificata ai sensi dell'art. 14 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore come Zona urbana consolidata per attività produttive, sono ammesse le destinazioni d'uso previste per le aree IN ovvero "edifici o complessi di edifici a destinazione produttiva inseriti in zona urbana consolidata per attività produttive" (art. 8 punto 11).

Ai sensi dell'art. 14 comma 1 delle NUEA, "Il piano definisce zone urbane consolidate per attività produttive le parti di territorio che hanno accolto la piccola, media, grande industria". L'area in oggetto, parte di un complesso industriale, è attualmente dismessa, priva di edifici e pavimentata in conglomerato bituminoso. Il P.E.C. pone come obiettivo la riqualificazione della superficie che avrà così anche un ruolo di ricucitura tra l'area industriale e il tessuto urbano circostante, in particolare sul fronte di via Anselmetti e sul fronte di via Plava, dove è presente un'area adibita a servizi scolastici (istruzione inferiore) classificata da P.R.G.C. come "zona urbana consolidata residenziale mista" (indicata con linea rossa tratteggiata nell'immagine sottostante).

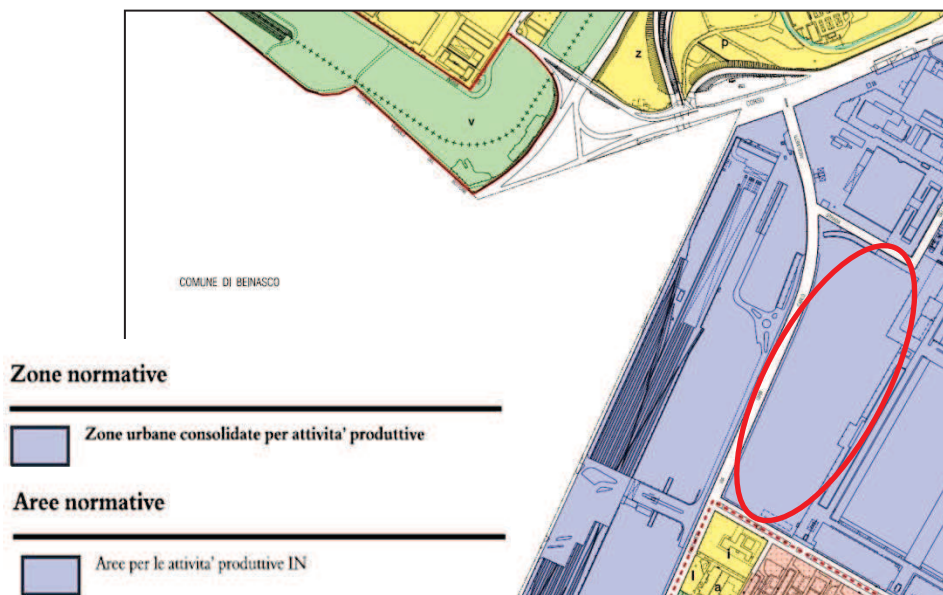


Figura 21: Estratto della Tav. 15 "Azzonamento" – scala 1:5.000 - PRG del Comune di Torino

Per tale area, l'art. 8 della NUEA riporta le seguenti disposizioni:

1. La destinazione d'uso è produttiva: sono ammesse, entro il limite **del 25% della S.L.P.** esistente o in progetto, destinazioni accessorie strettamente necessarie allo svolgimento dell'attività principale e integrate nell'unità produttiva stessa quali residenza custode e/o titolare, uffici, attività di cui ai punti 4A2, 4A3 e 4B e di Spaccio aziendale e/o Spaccio interno, nei limiti e nel rispetto di quanto disposto nell'allegato C. (art. 3 punto 3);



2. Le attività ammesse sono:

- Attività per il commercio all'ingrosso (art. 3 punto 4 lett.B));
- Attività di ricerca (art. 3 punto 8);
- Attività e servizi di cui all'art. 3 punto 7 lett. a), i), s), cr), t), p).

Ai sensi dell'art. 14 comma 4bis delle NUEA, l'intervento previsto rientra nella tipologia "**a) produttivo – manifatturiero tradizionale**", in quanto la superficie prevista per detta tipologia si sviluppa per almeno il **75% al piano terreno** ed è pertanto **coerente** con la destinazione d'uso prevista da P.R.G.C.

I parametri urbanistici ed edilizi di trasformazione per la tipologia a) sono (art.14 comma 5):

1. I.f. max: **1,35 mq./mq.** [S.L.P./S.F];
2. Rapporto di copertura: come da Regolamento Edilizio;
3. Distanza dai confini privati: **≥ mt.6;**
4. Distanza dai fili stradali: **≥ mt.6;**
5. Sistemazione a verde in piena terra (nuova costruzione): **10% S.F.N.** (nel rispetto, comunque della dotazione minima prevista dall'art.21 del Regolamento del verde pubblico e privato);
6. Parcheggi privati: **≥ art.41sexties L. 1150/1942.** Tali parcheggi potranno anche essere collocati nell'area da sistemare a verde che, in tal caso, dovrà essere realizzata con autobloccanti di tipo "garden" e adeguatamente piantumata.

Ai sensi dell'art. 2 comma 30 delle NUEA, l'altezza dei fronti dei fabbricati deve essere conforme a quanto disposto dagli art. 13 e 14 del Regolamento Edilizio mentre, ai sensi dell'art. 14 comma 6, tali vincoli non si applicano agli edifici destinati alle attività produttive.

Per quanto concerne gli standard urbanistici, ai sensi dell'art. 14 comma 7, il fabbisogno dei servizi viene calcolato ai sensi dell'art.21, 1° c., p.to 2 della L.U.R. n°56/77 (**20% della S.T.**).

L'area di Piano ricade in classe I (P) di pericolosità geomorfologica, come mostrato nella seguente Figura 22, ovvero si tratta di territori dove le condizioni di pericolosità geomorfologia sono tali da non porre limitazioni alle scelte urbanistiche: gli interventi sia pubblici che privati sono di norma consentiti nel rispetto delle prescrizioni del DM 11/03/88. In tal senso l'area oggetto di analisi, **non presenta problematiche dal punto di vista geomorfologico e pertanto è attribuibile un rapporto di coerenza.**

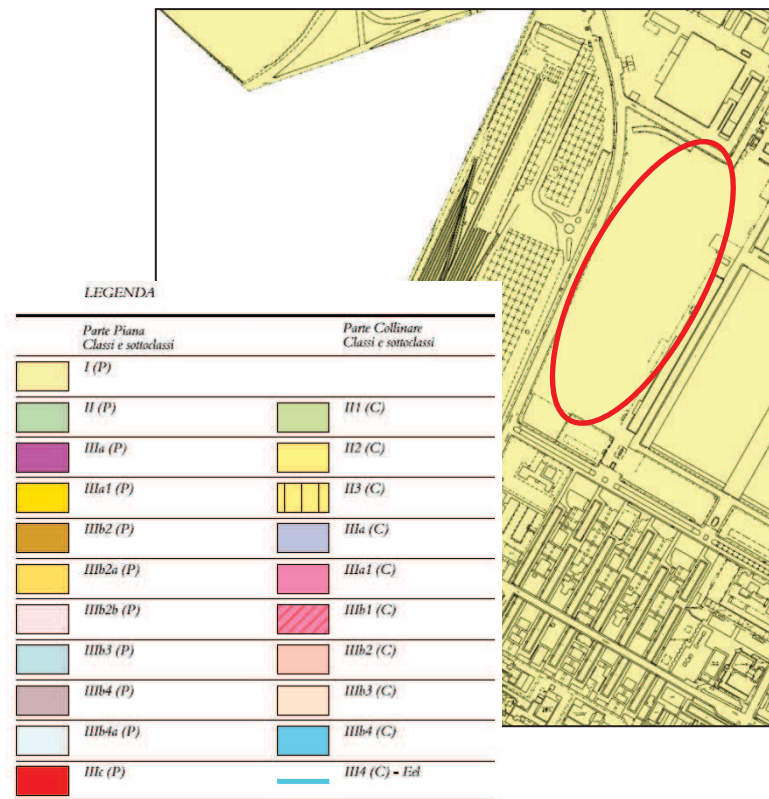


Figura 22: Stralcio della Tav. "Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e della idoneità all'utilizzazione urbanistica" – foglio 15 - PRG del Comune di Torino

In Figura 23 viene proposto uno stralcio relativo alle fasce di rispetto che interessano l'area di P.E.C.. Nel presente caso, l'area risulta interessata da una fascia di rispetto stradale (art. 30 delle NUEA). Nelle fasce di rispetto stradale, ai sensi del comma 6 del sopracitato articolo, sono comunque consentite opere quali parcheggi pubblici, attrezzature al servizio della circolazione, recinzioni a giorno che non ostruiscano la visibilità.

Dall'esame delle corrispondenti tavole, l'area non risulta invece ricadente in fasce fluviali e fasce di rispetto fluviale e non sono presenti immobili soggetti a vincolo ai sensi del D.Lgs. n.42/2004 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" e s.m.i..

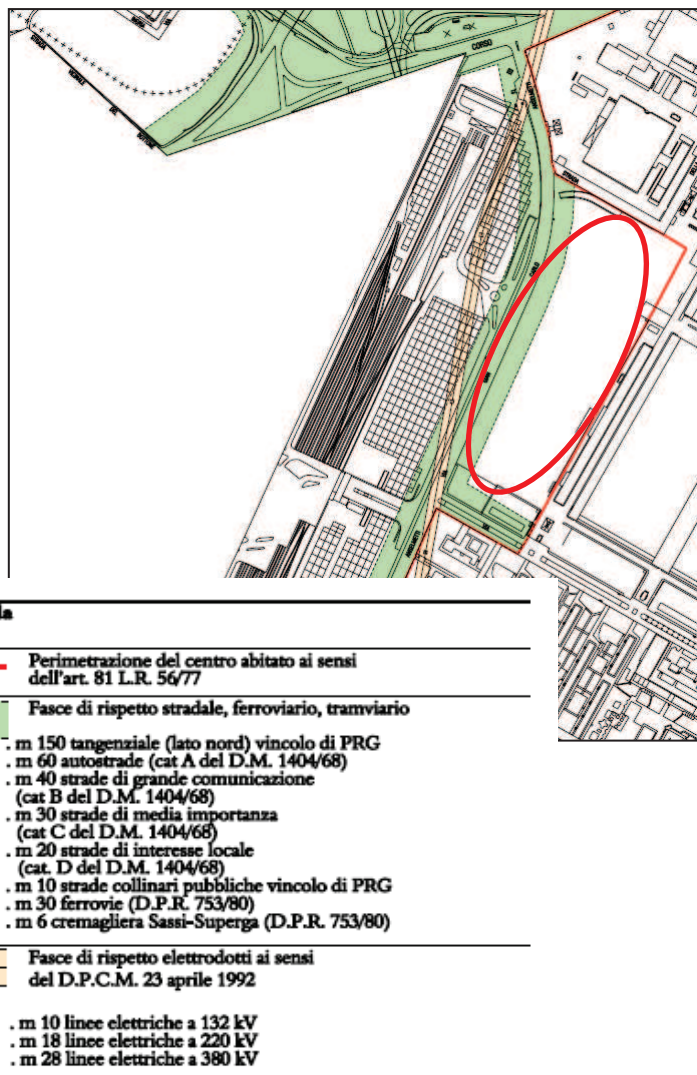


Figura 23: Stralcio della Tav. "Fasce di rispetto" – foglio 15 - PRG del Comune di Torino

Dall'esame della tavola della viabilità, della quale viene proposto uno stralcio in Figura 24, emerge come l'area sia compresa in una rete di percorsi ciclopdonali e di viali storici nonché di una strada di scorrimento in progetto in prossimità di corso Orbassano poco distante dall'area di progetto. Le tipologie di viabilità previste nel P.E.C. (viabilità ciclabile, tratto di strada consortile e rotonda) risultano **coerenti** con l'assetto viabilistico previsto dal P.R.G.C..

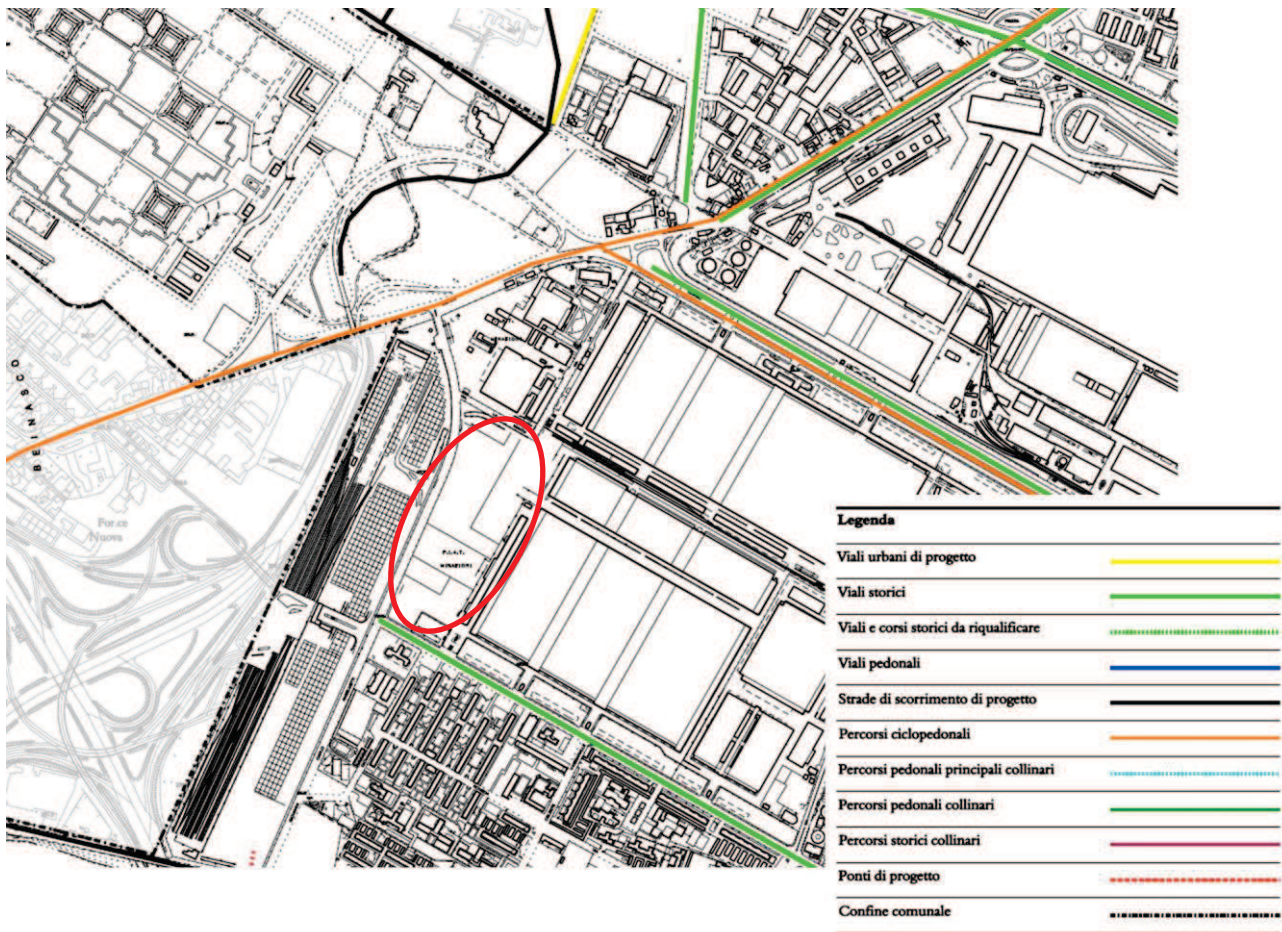


Figura 24: Stralcio della Tav. "Viabilità" - PRG del Comune di Torino

Nella seguente tabella viene proposta l'analisi di coerenza tra le caratteristiche del Piano e le disposizioni del P.R.G.C. per l'area ai sensi di tutti gli altri articoli delle NUEA pertinenti con particolare riferimento alla verifica dei parametri urbanistici ed edilizi e agli standard urbanistici.

Valori di riferimento P.R.G.C.	Caratteristiche del P.E.C.	Coerenza
<b>Art. 2 delle NUEA</b>		
	Superficie Territoriale: <b>82.888 mq</b>	
	Superficie Fondiaria: <b>59.182 mq</b>	
	Superficie Lorda Pavimentata: <b>33.750 mq</b>	
	Superficie Coperta produttivo tradizionale: <b>30.370mq</b>	
	Superficie Coperta servizi alla produzione: <b>1.127mq</b>	
<b>Art. 3.3 delle NUEA</b>		
S.L.P. servizio alla produzione: 25% → <b>8.400 mq max</b>	<b>3.380 mq &lt; 8.400mq</b>	✓
<b>Art. 14 delle NUEA</b>		





<b>Valori di riferimento P.R.G.C.</b>	<b>Caratteristiche del P.E.C.</b>	<b>Coerenza</b>
S.L.P. produzione tradizionale: 75% → <b>25.313 mq</b> min	<b>30.370 mq &gt; 25.313 mq</b>	✓
Indice fondiario max: <b>1,35 mq/mq</b>	<b>0,57 &lt; 1,35</b>	✓
Rapporto di copertura max: come da R.E. → <b>Rc=Sc/Sf</b>	<b>0,53</b>	✓
<b>Verde in piena terra: &gt;10% S.F.N. = 5.918,2 mq</b>	<b>6.696 mq &gt; 5.918,2 mq → 11,31%</b>	✓
Dotazione di servizi pubblici: 20% della S.T. = 82.888*0,20 = 16578 mq	Aree assoggettate uso pubblico per parcheggio: <b>3.428 mq</b>	✓
	Aree da cedere per verde pubblico attrezzato: <b>13.397 mq</b>	
	Aree da cedere a parcheggio: <b>4.393 mq</b>	
	<b>TOTALE A SERVIZI: 21.218 mq &gt; 16.578 mq</b>	
Per edifici di tipologia a) e per gli impianti tecnologici (art. 3 punto 3A) non si applicano limiti di altezza e le norme del R.E. limitatamente ai parametri edilizi	<b>20m max</b>	✓
Parcheggi privati: - Produttivo: 30.370x3,5/10 = <b>10.630 mq</b> ; - Servizi alla produzione: 3.380x0,5 = <b>1.690 mq</b> - Totale = <b>12.320 mq</b>	<b>14.128 mq &gt; 12.320 mq</b>	✓
Distanza dai confini privati: <b>6 m</b>	<b>≥ 6 m</b>	✓
Distanza dai fili stradali: <b>6 m</b>	<b>≥ 6 m</b>	✓
<b>Art.30 delle NUEA e Allegato 7 al P.R.G.C. – Fasce di rispetto</b>		
Fascia di rispetto stradale: <b>≥ 30 m</b>	<b>&gt; 30 m</b>	✓



## Il Piano di Classificazione Acustica

Il Piano di Classificazione Acustica del territorio del Comune di Torino, approvato con la Deliberazione del Consiglio Comunale del 20 dicembre 2010, è stato redatto in 4 fasi:

- Fase 0 - Acquisizione dei dati ambientali ed urbanistici: fase di predisposizione del *Piano di Classificazione Acustica* in cui vengono acquisiti i dati cartografici, urbanistici ed ambientali necessari per un'analisi territoriale approfondita, finalizzata all'elaborazione di un *Piano di Classificazione Acustica* coordinato con gli altri strumenti di governo del territorio;
- Fase I - Analisi delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G.C., determinazione delle corrispondenze tra classi di destinazione d'uso e classi acustiche ed elaborazione della bozza di Classificazione Acustica: fase di predisposizione del *P.C.A.* in cui vengono analizzate le Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G.C. individuando, ove possibile, una connessione diretta con le definizioni delle classi acustiche del *D.P.C.M. 14/11/1997*;
- Fase II - Analisi territoriale di completamento e perfezionamento della bozza di Classificazione Acustica: fase di predisposizione del *Piano di Classificazione Acustica* in cui viene effettuata un'approfondita analisi territoriale "diretta" di tutte le aree a cui non è stato possibile assegnare univocamente una classe acustica;
- Fase III - Omogeneizzazione della Classificazione Acustica e individuazione delle aree destinate a spettacolo a carattere temporaneo, oppure mobile, oppure all'aperto: fase di predisposizione del *Piano di Classificazione Acustica* in cui al fine di evitare un *Piano di Classificazione Acustica* eccessivamente parcellizzato e quindi non attuabile in pratica, si applica la procedura di omogeneizzazione definita all'interno delle Linee Guida regionali;
- Fase IV - Inserimento delle fasce "cuscinetto" e delle fasce di pertinenza delle infrastrutture dei trasporti: fase di predisposizione del *Piano di Classificazione Acustica* in cui si procede, ove possibile, ad inserire delle fasce "cuscinetto" digradanti, aventi dimensioni pari almeno a 50 m e valori limite decrescenti di 5 dB(A) finalizzate al rispetto del divieto di accostamento critico. Secondo scopo di questa fase è l'inserimento delle fasce di pertinenza delle infrastrutture di trasporto, previste all'art. 3 comma 2 della *Legge 447/95*, il quale dovrà avvenire con operazioni differenziate a seconda della tipologia dell'infrastruttura in esame.

Dall'analisi del Piano della Classificazione Acustica del territorio del Comune di Torino, approvato con la Deliberazione del Consiglio Comunale del 20 dicembre 2010, l'area in oggetto risulta ricadere in zona VI di classificazione acustica "aree esclusivamente industriali", come mostrato nella seguente immagine (Figura 25). Tuttavia, l'isolato in adiacenza a quello di ubicazione della Zona C, a sud oltre via Plava, risulta caratterizzato dalla presenza di un'area in



Classe I (la scuola per l'infanzia M. Ventre), aree di Classe II (edifici residenziali pluripiano) e di Classe III (isolati non prospicienti l'area in esame). Attualmente pertanto è riscontrabile una situazione di incoerenza dettata dalla presenza di accostamenti critici.

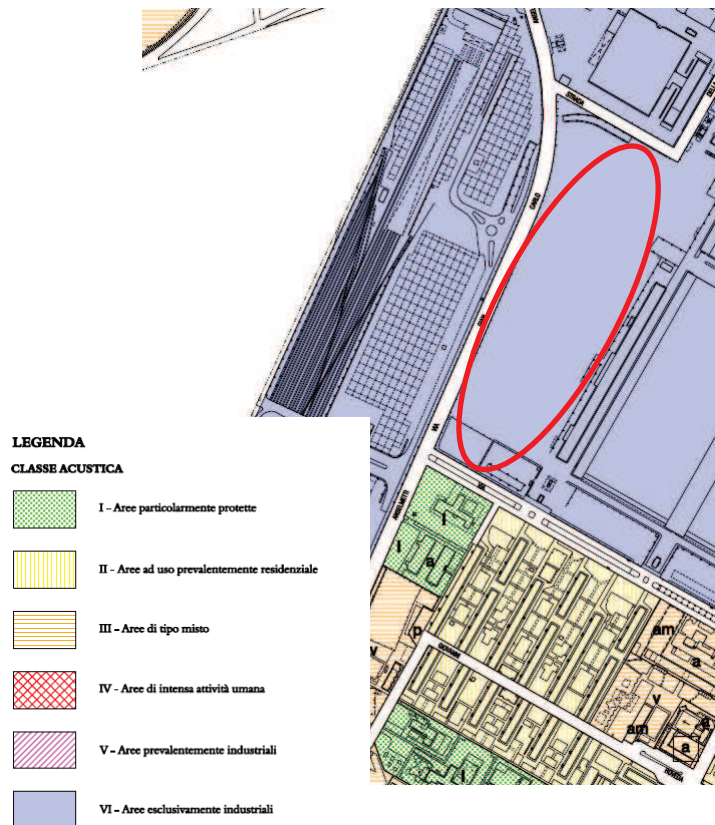


Figura 25: Stralcio della Tav. n°3 Foglio 15 "Fase IV – Inserimento delle fasce «cuscinetto» e delle fasce di pertinenza delle infrastrutture dei trasporti "

Ai sensi dell'art.7 delle N.T.A. del Piano di Classificazione Acustica, per aree di Classe VI sono previsti 65 dB(A) di valore limite di emissione per il periodo diurno e 65 dB(A) per quello notturno. Per quanto concerne i valori limite di qualità, per tale area questi sono pari a 70 dB(A) per il periodo diurno e 70 dB(A) per il notturno. Inoltre, ai sensi dell'art. 11 comma 3, "la **Verifica di Compatibilità e l'eventuale revisione del Piano di Classificazione Acustica** è prevista altresì in caso di adozione e/o approvazione di:

- accordi, piani, programmi urbanistici o studi unitari d'ambito (e loro rispettive varianti o variazioni) per l'attuazione del P.R.G.;
- strumenti urbanistici esecutivi o titoli convenzionati (e loro rispettive varianti o variazioni) per l'attuazione del P.R.G.;



*c. piani e programmi soggetti a verifica di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 20 della L.R. n. 40 del 14/12/98 "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione".*

A tal fine è stata predisposta la Verifica di Compatibilità Acustica del P.E.C. con il Piano di Classificazione Acustica dal quale si evincono le seguenti conclusioni:

*- L'analisi delle Fasi I-II-III del processo di classificazione acustica avente come oggetto la Zona "C" dell'area "Mirafiori" ha evidenziato che esse non sono influenzate dai contenuti del progetto delle opere di urbanizzazione in esame. -*

*- Nell'ambito della Fase IV, invece, **la previsione di realizzare un parcheggio all'incrocio tra via Plava e via Anselmetti permette di inserire una fascia cuscinetto in Classe Acustica II in corrispondenza dell'accostamento critico esistente nel Piano di Classificazione Acustica vigente tra la Classe VI attribuita alla Zona C e la Classe I attribuita all'area posta oltre via Plava. -***

*- Si ritiene pertanto che il Piano di Classificazione Acustica dovrà essere variato [..].*

L'attuazione del P.E.C., ed in particolare la realizzazione del parcheggio all'incrocio tra Via Plava e Via Anselmetti, consentirà quindi di superare l'attuale situazione di incoerenza riscontrabile per la presenza di accostamenti critici. E' pertanto attribuibile un **giudizio di coerenza** tra il P.E.C. e quanto predisposto dalle "Linee Guida per la Classificazione Acustica del Territorio" (D.G.R. n. 85-3802 del 06/08/01) nelle quali si prevede che, qualora al termine della Fase III siano presenti accostamenti critici tra aree non urbanizzate o non completamente urbanizzate, si dovrà procedere all'inserimento delle cosiddette "fasce cuscinetto", ovvero parti di territorio ricavate da una o più aree in accostamento critico, di norma delimitate da confini paralleli e distanti almeno 50 metri.



## Allegato Energetico – Ambientale al Regolamento Edilizio della Città di Torino

L'allegato Energetico – Ambientale al Regolamento Edilizio della Città di Torino (deliberazione n. 2010 – 08963/38), adeguato alle recenti disposizioni normative statali e regionali in materia di rendimento energetico nell'edilizia, dispone ai sensi dell'art. 3 l'"Esclusione dall'applicazione della normativa energetica per gli edifici a destinazione d'uso industriale". In particolare *"In riferimento alla normativa sovraordinata, sono esclusi dall'applicazione della normativa energetica i fabbricati industriali, artigianali e agricoli non residenziali quando gli ambienti sono riscaldati per esigenze del processo produttivo, o utilizzando reflui energetici del processo produttivo non altrimenti utilizzabili, e qualora il committente e/o il richiedente del titolo abilitativo sia anche il titolare diretto del processo produttivo. Tale condizione dovrà essere dimostrata tramite visura camerale e relazione tecnica descrittiva del processo produttivo. Il rilascio del Permesso di Costruire o la presentazione di ogni titolo abilitativo, devono essere accompagnati da apposito atto d'obbligo con il quale il richiedente si impegna a mantenere l'attività in atto per un periodo non inferiore ai cinque anni. Sono altresì esclusi dall'applicazione della normativa energetica gli impianti installati ai fini del processo produttivo realizzato nell'edificio, anche se utilizzati, in parte non preponderante, per gli usi tipici del settore civile"*. Pertanto, poiché il P.E.C. prevede la realizzazione di stabilimenti produttivi, in questo caso il rapporto è di **coerenza indiretta** in quanto gli effetti sono strettamente correlati alle scelte che verranno adottate nella successiva fase di progettazione e pertanto attualmente non sono valutabili.

Per quanto concerne, invece, la quota d'edificato con destinazione d'uso *Servizi alla produzione* il rapporto con l'Allegato Energetico è di **coerenza condizionata** in quanto questo fornisce indicazioni ed obiettivi che in fase di definizione del progetto dovranno essere tenuti in considerazione.



## **Verifica dei Criteri indicati dall'Allegato I del D. Lgs 4/2008**

Nel seguito vengono richiamati e utilizzati i Criteri indicati dall'Allegato I del D. Lgs 4/2008 "Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi" ai fini della valutazione del Piano Esecutivo Convenzionato proposto.

### **1. Caratteristiche del piano o programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi**

*In quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse.*

Il Piano Esecutivo Convenzionato costituisce un quadro di riferimento esclusivamente per le trasformazioni comprese all'interno dell'area individuata dal Piano stesso; l'estensione territoriale del Piano in oggetto, a confronto con l'intero territorio comunale disciplinato dal Regolamento Urbanistico, risulta essere limitata.

*In quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati.*

Il P.E.C. in oggetto risulta caratterizzato da interventi di tipo "puntuale" e pertanto aventi valenza strettamente locale, mentre la maggior parte degli strumenti di pianificazione hanno carattere sovracomunale e quindi valenza più ampia. Inoltre, gli obiettivi degli strumenti di pianificazione devono aver trovato attuazione e declinazione già nel Piano Regolatore Generale della Città di Torino e il P.E.C. deve rispondere pertanto a criteri valutativi maggiormente circoscritti e di valenza certamente puntuale e non diffusa.

Pertanto, la proposta di P.E.C. non influenza altri piani o programmi poiché si tratta di uno Strumento Urbanistico Esecutivo (S.U.E.) attuativo del P.R.G.C.; per questo motivo esso non risulta essere mediato da ulteriori livelli di pianificazione gerarchicamente subordinata.

*La pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.*

La proposta di P.E.C., prevedendo il riutilizzo di un'area industriale dismessa, non comporta nuovi consumi di suoli "agricoli o boscati" o privi di destinazioni per funzioni insediative. Il piano promuove la sostenibilità ambientale del processo di pianificazione attraverso opportuni interventi come la realizzazione di un'area verde da cedere al Comune di Torino, oltre appunto alla riduzione



del consumo di territorio, privilegiando l'utilizzo di un'area già degradata e la riqualificazione attraverso un processo di riorganizzazione e riqualificazione.

### *Problemi ambientali pertinenti al piano o al programma.*

Al fine di verificare i potenziali effetti ambientali prodotti dall'attuazione del Piano, sono state analizzate le seguenti componenti ambientali, delle quali sono state valutate le relative tipologie di interferenza/impatto.

#### **Biodiversità, flora e fauna**

- interferenza con aree protette, SIC, ZPS;
- interferenza con l'assetto vegetazionale e faunistico di pregio;
- interferenza con elementi funzionali della rete ecologica;

#### **Paesaggio e beni culturali**

- centri e nuclei storici;
- beni vincolati;
- aree agricole con valenza ambientale o agronomica;
- ambiti di pregio paesaggistico;

#### **Suolo e sottosuolo**

- classificazione sismica;
- dissesti quiescenti o attivi;
- aree a rischio di esondazione;

#### **Ambiente idrico**

- impatto sullo stato ecologico delle acque superficiali;
- impatto sullo stato chimico delle acque sotterranee;

#### **Rumore**

- inquinamento acustico;

#### **Salute pubblica**

- siti contaminati;

#### **Atmosfera**

- qualità dell'aria;



## Anthemis Studio Associato

*dott.ssa Vietti Niclot dott.ssa Vitale*

*Via Carlo Alberto, 16 LEINI' (TO)  
tel. +39.011.99.77.387fax +39.011.043.22.91*

- emissioni derivanti dal consumo/produzione di energia;
- influenza sul traffico.

*La rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).*

La proposta di P.E.C., andando ad interessare un ambito già urbanizzato e prevedendone il recupero, evita il consumo di suolo, in accordo con gli obiettivi della normativa comunitaria in materia ambientale.





## 2. Caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

### *Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti.*

La verifica sugli effetti ambientali attesi è stata condotta mettendo a punto un set di indicatori ambientali, suddivisi secondo le diverse componenti ambientali coinvolte. Nella presente fase di analisi, le valutazioni sono svolte traendo i dati disponibili presso gli Enti deputati allo studio, alla gestione e alla pianificazione del territorio, di livello locale e sovralocale. La griglia che segue presenta un quadro ambientale preliminare, attraverso una check-list sugli indicatori ambientali; nella griglia sono rappresentati, per ciascuna componente, gli impatti attesi rispetto all'attuazione del P.E.C. nel contesto ambientale interferito.

I giudizi vengono forniti mediante un set di parametri di determinazione dell'intensità dell'impatto, secondo i seguenti criteri:

- **Durata nel tempo** definisce l'arco temporale in cui è presente l'impatto e si distingue in:
  - breve;
  - media;
  - lunga.
- **Distribuzione temporale** definisce con quale cadenza avviene il potenziale impatto e si distingue in:
  - occasionale: se presenta accadimento univoco, non ripetuto nel tempo;
  - frequente: se ripetuto periodicamente o casualmente nel tempo;
  - continua: se distribuita uniformemente nel tempo.
- **Reversibilità** indica la possibilità di ripristinare lo stato qualitativo della componente a seguito delle modificazioni intervenute mediante l'intervento dell'uomo e/o tramite la capacità autonoma della componente, in virtù delle proprie caratteristiche di resilienza. Si distingue in:
  - reversibile a breve termine: se la componente ambientale ripristina le condizioni originarie in un breve intervallo di tempo;
  - reversibile a medio/lungo termine: se il periodo necessario al ripristino delle condizioni originarie non risulta rapido;
  - irreversibile: se non è possibile ripristinare lo stato qualitativo iniziale della componente interessata dall'impatto.



## Anthemis Studio Associato

*dott.ssa Vietti Niclot dott.ssa Vitale*

*Via Carlo Alberto, 16 LEINI' (TO)*

*tel. +39.011.99.77.387fax +39.011.043.22.91*

Parametri di determinazione dell'intensità dell'impatto	Gradiente di determinazione (X)		
	1	2	3
DURATA (a)	BREVE	MEDIA	LUNGA
DISTRIBUZIONE TEMPORALE (b)	OCCASIONALE	FREQUENTE	CONTINUA
REVERSIBILITA' (c)	BREVE TERMINE	MEDIO/LUNGO TERMINE	IRREVERSIBILE



	Interferenze	Fonte	Probabilità	Durata	Distribuzione temporale	Reversibilità	Influenza sulla componente		
							Positiva	Negativa	Nulla
<b>Biodiversità, Flora, Fauna</b>									
	Aree protette	Regione Piemonte	NO	--	--	--	--	--	X
	Siti Natura 2000 (SIC-ZPS)	Regione Piemonte	NO	--	--	--	--	--	X
	Specie di Flora e Fauna di interesse rilevante	Liste rosse regionali e nazionali	NO	--	--	--	--	--	X
	Rete ecologica	Corona verde	NO	--	--	--	--	--	X
<b>Paesaggio e beni culturali</b>									
	Centri e nuclei storici	P.T.C.2 Provincia Torino	NO	--	--	--	--	--	X
	Beni vincolati	P.T.C.2 Provincia Torino	NO	--	--	--	--	--	X
	Aree agricole con valenza ambientale	Carta dei suoli Piemonte	NO	--	--	--	--	--	X
	Aree agricole di valenza agronomica	Carta dei suoli Piemonte	NO	--	--	--	--	--	X
	Ambiti di pregio paesaggistico	P.T.C.2 Provincia di Torino	NO	--	--	--	--	--	X
<b>Suolo e sottosuolo</b>									
	Classificazione sismica	Mappatura delle aree sismiche del Piemonte	NO	--	--	--	--	--	X
	Dissesti quiescenti o attivi	P.A.I.	NO	--	--	--	--	--	X
	Aree a rischio di esondazione	P.A.I.	NO	--	--	--	--	--	X
<b>Ambiente idrico</b>									
	Stato ecologico delle acque superficiali	Piano di Tutela Regionale delle Acque	NO	--	--	--	--	--	X
	Stato chimico delle acque sotterranee	Piano di Tutela Regionale delle Acque	NO	--	--	--	--	--	X
<b>Rumore</b>									
	Inquinamento acustico	Piano di Classificazione Acustica Comune di Torino	SI	3	2	1	X	--	--
<b>Salute pubblica</b>									
	Siti contaminati	Banca dati Regionale dei Siti Inquinati	SI	1	1	1	X	--	--
<b>Atmosfera</b>									
	Qualità dell'aria	Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria (P.R.Q.A.)	NO	--	--	--	--	--	X
	Influenza sul traffico	P.T.C.2 Provincia di Torino	SI	3	2	1	--	--	X
	Emissioni derivanti dal consumo/produzione di energia	Piano Energetico Ambientale Regionale/ Allegato Energetico – Ambientale al Regolamento Edilizio della Città di Torino	NO	--	--	--	--	--	X



Di seguito verranno esplicate alcune considerazioni in merito ai giudizi forniti nella tabella precedente per alcune componenti ambientali.

- Rumore

Dal documento di Valutazione dell'Impatto Acustico predisposto emerge che i limiti di legge applicabili al traffico veicolare sono generalmente rispettati sia ante-operam che in fase di esercizio (si prevede un traffico indotto collegabile alla presenza di 225 addetti). Tuttavia tali valori risultano già attualmente ampiamente superati in prossimità dell'istituto scolastico di Via Plava ma è possibile affermare che l'aggravio di traffico indotto sarà trascurabile. Inoltre, l'attuazione del P.E.C. prevedrà la realizzazione di una fascia cuscinetto, attualmente non presente, proprio in prossimità di tale ricettore consentendo in questo modo di superare l'attuale accostamento critico di un'area di classe acustica VI e una di classe I. Sarà quindi garantita la distanza di almeno 50m tra i confini delle parti di territorio in accostamento critico imposta dalle Linee Guida in quanto il P.E.C. prevede una fascia "non urbanizzata" (non interessata dalla presenza di edifici) sufficiente a garantire l'inserimento di una fascia cuscinetto (Figura 26 e Figura 27). L'impatto del Piano potrà considerarsi in tal senso **positivo**.

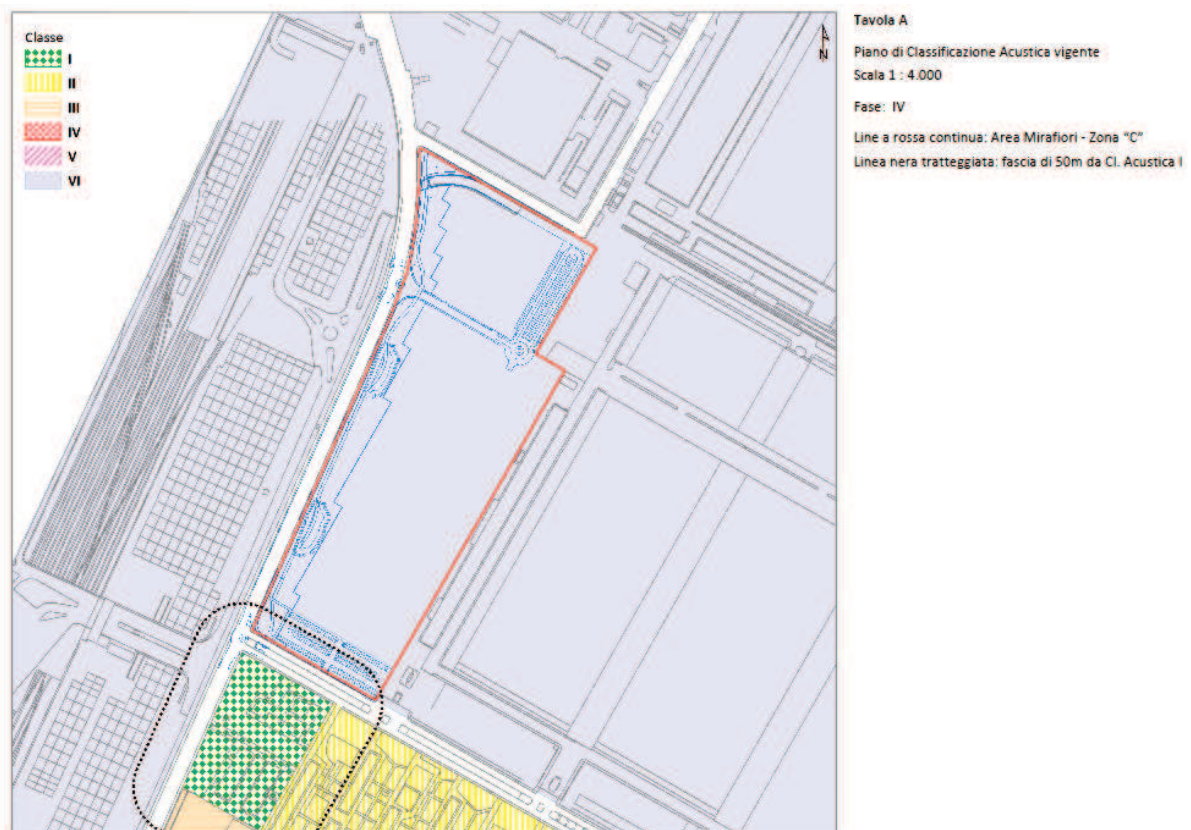


Figura 26: Stralcio della Tavola A allegata alla Verifica di Compatibilità acustica

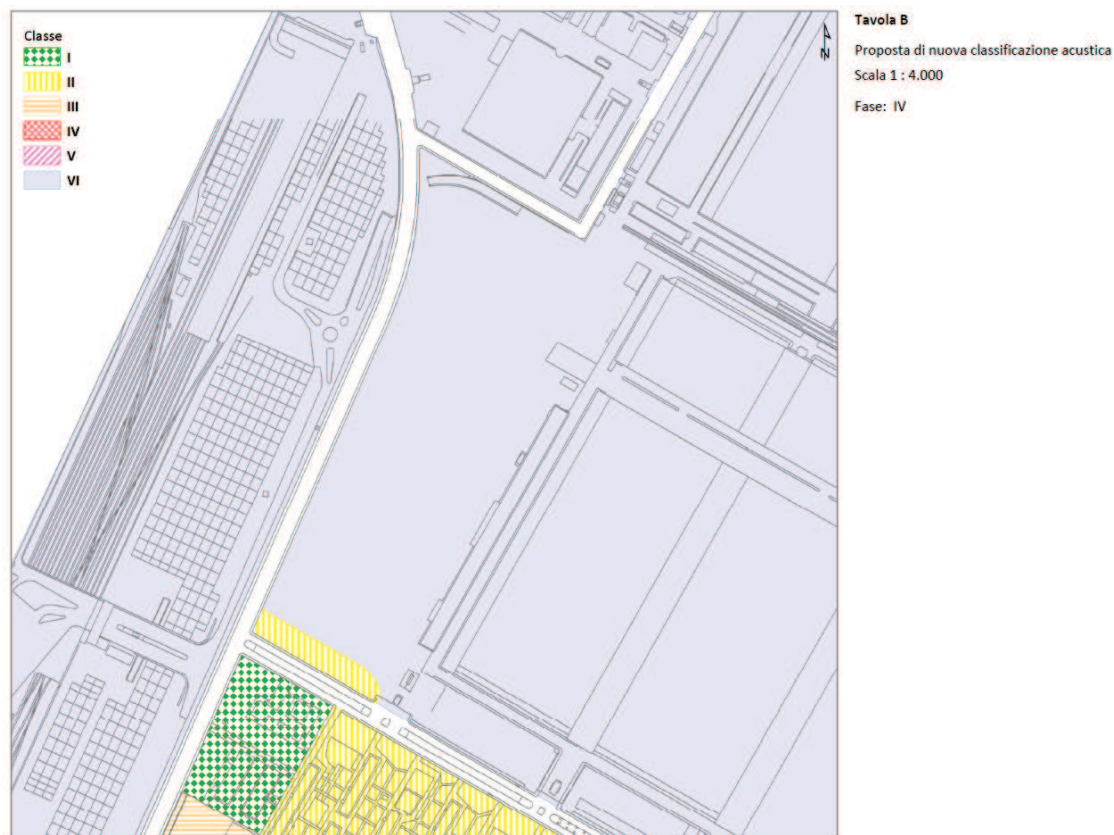


Figura 27: Stralcio della Tavola B allegata alla Verifica di Compatibilità acustica

Per quanto concerne la fase di cantierizzazione, è prevedibile un traffico di mezzi necessari al trasporto e alla movimentazione del materiale di scavo e di quello necessario alla realizzazione delle opere. Per quanto riguarda la movimentazione e il trasporto delle terre necessarie alla realizzazione della fascia verde, supponendo un volume complessivo di materiale da movimentare pari a circa 15.000 t e l'utilizzo di mezzi di capacità 20t, è ipotizzabile la necessità di effettuare un numero di viaggi pari a 750. Pertanto, considerando una durata massima della fase di cantierizzazione pari a circa 7 mesi è ipotizzabile la necessità di effettuare circa 5 viaggi al giorno per poter movimentare tale materiale. Tuttavia, l'impatto acustico generato risulta **trascurabile** in quanto discontinuo e di breve durata.

Infine, l'impatto acustico indotto dalle attività che si insedieranno nell'area non può essere previsto in tale fase in quanto non si conoscono le lavorazioni che verranno attuate. In ogni caso, come riportato nel documento di Valutazione dell'Impatto Acustico, dovranno essere rispettati i seguenti limiti.

- Nel periodo diurno le massime emissioni ammissibili potranno essere pari a 43,8 dB(A) in prossimità dell'istituto scolastico e 46 dB(A) in corrispondenza del ricevitore



residenziale più vicino. Per brevi intervalli sono consentite emissioni anche di 15 dB(A) più elevate a causa degli elevati livelli residui di riferimento.

- Nel periodo notturno, le massime emissioni ammissibili in corrispondenza del ricevitore residenziale potranno avere valore massimo pari al 40 dB(A).

- Salute pubblica

Riguardo all'interferenza dei "siti contaminati", la zona di fascia verde prevista lungo il confine con Via Anselmetti sarà soggetta a bonifica mediante messa in sicurezza permanente del terreno contaminato con posa in opera di un capping costituito da terreno incontaminato. Il resto della Zona C non presenta passività ambientali.

La messa in sicurezza ha un effetto positivo e reversibile nel breve termine, ovvero a capping ultimato, in termini di effetti sulla salute pubblica. Diversamente deve essere inteso il ripristino dello stato qualitativo della componente suolo e sottosuolo, che potrà avvenire solo a seguito dell'asportazione della porzione di terreno contaminato.

Complessivamente l'influenza del P.E.C. è stata valutata **positiva**.

- Atmosfera

Il principale potenziale impatto può derivare dalla fase di cantierizzazione in relazione alla necessità di movimentare materiale, in particolare quello necessario per la realizzazione della fascia verde. Come già esplicitato per il rumore, è prevedibile in tale fase un traffico di mezzi necessari al trasporto e alla movimentazione del materiale di scavo e di quello necessario alla realizzazione delle opere. Per quanto riguarda la realizzazione della fascia verde, a fronte di un volume complessivo di materiale da movimentare pari a circa 15.000 t e l'utilizzo di mezzi di capacità 20t, è stata ipotizzata la necessità di effettuare circa 750 viaggi nell'arco di un periodo di cantierizzazione stimato di 7 mesi ovvero circa 5 viaggi al giorno.

Per quanto concerne la fase di esercizio, sebbene non siano ipotizzabili gli impatti indotti dalle attività in quanto attualmente non si conosce la tipologia di lavorazioni che verranno effettuate, è tuttavia stimabile il traffico indotto derivante dalla presenza di circa 225 addetti.

Tuttavia sia per la fase di cantierizzazione che per quella di svolgimento delle attività, considerata la situazione già compromessa della qualità dell'aria relativa al comune di Torino, come emerso dall'analisi del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria (P.R.Q.A.),



nonché la vicinanza con grandi infrastrutture di trasporto quali la Tangenziale sud di Torino e l'autostrada A55 Torino – Pinerolo, l'impatto del P.E.C. si ritiene **trascurabile**. E' stato comunque attribuito **impatto nullo** all'"influenza sul traffico" in quanto la realizzazione della nuova viabilità prevista dal Piano (strada consortile e rotonda su Via Anselmetti) comporterà una riduzione di pressione sul comparto dei trasporti in prossimità dell'area. Inoltre, in uno scenario futuro è previsto una nuova distribuzione dei flussi di traffico per le nuove infrastrutture in progetto che si attesteranno in prossimità di Corso Marche e Piazza Mirafiori, come individuato nel PTC2.

**Pertanto, in generale le componenti ambientali esaminate non sono interessate da impatti negativi significativi generati dal Piano in oggetto e non sono incoerenti rispetto alle indicazioni di piani e programmi sovraordinati.**

*Carattere cumulativo degli effetti.*

Data la mancanza di impatti significativi sulle componenti ambientali si ritiene di conseguenza che non siano identificabili effetti di carattere cumulativo.

*Natura transfrontaliera degli impatti.*

Data la natura locale del Piano e le modificazioni da esso introdotte alla strumentazione urbanistica, si può escludere ogni tipo di effetto transfrontaliero.

*Rischi per la salute umane o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti).*

Non si prevedono rischi rilevanti per la salute umana o per l'ambiente, dal momento che il Piano non prevede l'insediamento di impianti nocivi o pericolosi. Inoltre si segnala che gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante più vicini distano dall'area circa 3 km calcolati in linea d'aria (Inventario nazionale degli stabilimenti suscettibili di causare incidenti rilevanti ai sensi dell'art. 15, c.4 del D.Lgs. 17 agosto 1999 n 334 e s.m.i., MATTM dicembre 2013). Si tratta dell' "AIR LIQUIDE ITALIA SERVICE S.r.l." e della "CARMAGNANI PIEMONTE S.p.A.", entrambi situati nel territorio del Comune di Grugliasco. Il terzo stabilimento individuato, l'"AVIO S.p.A.", nel comune di Rivalta, dista invece circa 9 km.

*Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate).*

Data la valenza locale del Piano e l'assenza di impatti negativi da questo determinati non è possibile definirne entità ed estensione.

L'incremento di traffico indotto, considerata l'elevata densità veicolare già presente in zona dovuta alla vicinanza con l'autostrada A55 Torino – Pinerolo e con la Tangenziale Sud, non rappresenta



una variabile di criticità. Per quanto concerne il traffico, è prevedibile interferenza trascurabile in fase di cantiere e nulla in fase di esercizio in virtù delle aree per la viabilità pubblica in progetto.

*Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:*

- delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale;*
- del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite;*
- dell'utilizzo intensivo del suolo.*

Nell'area non sono coinvolti elementi di valore storico-culturale ed aree di Capacità d'uso dei suoli di particolare pregio. Il Piano prevede la trasformazione di un'area attualmente adibita a parcheggio e totalmente impermeabilizzata, evitando consumo di suoli non ancora edificati o di elevato valore agricolo.

*Effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.*

Il piano oggetto di studio non ha influenza su Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.) e/o siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.) di cui alla rete ecologica europea "Natura 2000" (rif. Direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE).





## **Conclusioni**

Il Piano Esecutivo Convenzionato insistente sulla Zona C - Mirafiori del Comune di Torino risulta coerente con quanto programmato nel P.R.G.C. e negli altri strumenti di pianificazione e programmazione territoriale. Gli interventi previsti, inoltre, non ricadono tra quelli da sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale di cui all'Allegato B della L.R. n°40 del 1998 e s.m.i., le cui soglie dimensionali non si avvicinano ai parametri previsti dal precedente allegato.

Inoltre la definizione del Piano, nel pieno rispetto degli Standard urbanistici richiesti, non sortisce criticità ambientali; non si prevede che i progetti daranno origine per tipologia e dimensione a effetti negativi ambientali. Infine, la realizzazione di un'ampia fascia verde (circa 13.400 mq), da considerarsi come mitigazione del Piano, consentirà di ridurre la superficie impermeabile attualmente presente e di creare continuità con l'analoga fascia verde che la Città di Torino ha progettato sulla porzione di area a servizi, ceduta da TNE, facente parte della limitrofa Zona B. Inoltre, la realizzazione della pista ciclabile permetterà la continuità di connessione con altri percorsi analoghi già presenti in prossimità.

La dotazione di parcheggi (complessivamente 296 posti auto), significativamente superiore rispetto al dimensionamento minimo determinato in base agli standard urbanistici, soddisferà oltre al fabbisogno correlato all'attuazione dell'intervento anche parte di quello pregresso.

Si ritiene, pertanto, di potere concludere che il Piano Esecutivo Convenzionato in oggetto non sortisce effetti significativi sull'ambiente.