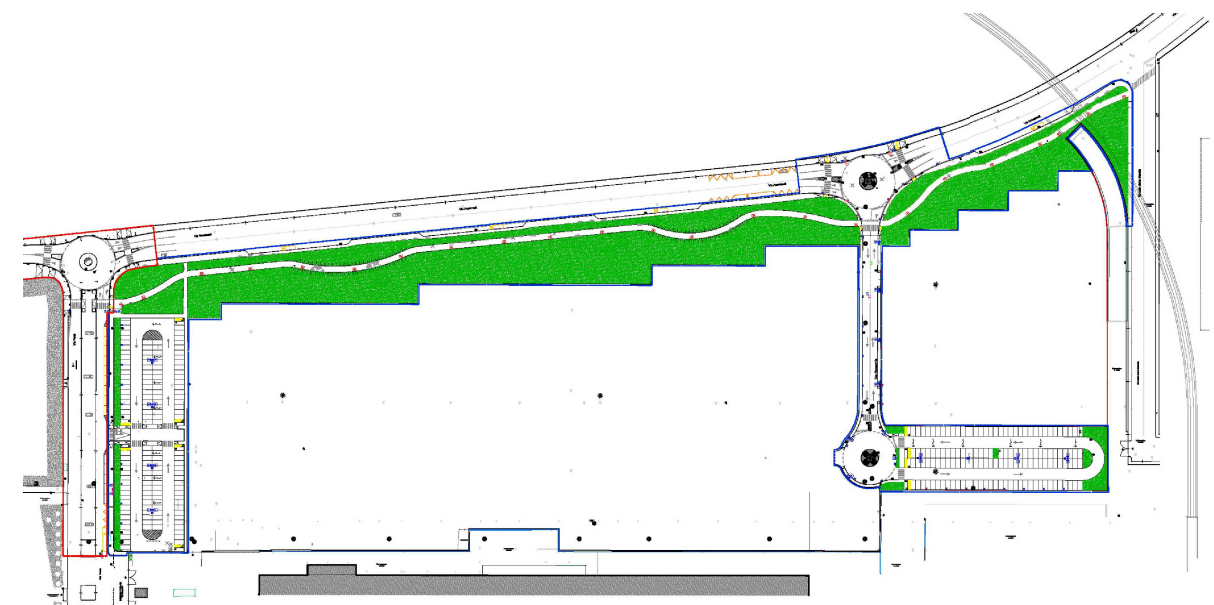




CITTA' DI TORINO

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 b) - *Verifica di compatibilità
rispetto al piano di classificazione acustica*

Proprietà:

TNE Torino
Nuova
Economia

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

Progettisti:

ACUSMA CONSULTING S.R.L.
c.so Stati Uniti, 35 - 10129 TORINO
Tel. 011 5171070 - Fax 011 37194574
ing. Giulio PIGNATTA - ing. Claudio BERNARDI

DICEMBRE 2014

**VERIFICA DI COMPATIBILITÀ
RISPETTO AL PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA**

L.R. 52/2000 – art. 5, comma 4
Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Classificazione Acustica – Titolo V

COMMITTENTE

TNE - Torino Nuova Economia S.p.A.
Corso Marconi 10
Torino

ing. Giulio Pignatta



ing. Claudio Bernardi



INDICE

1. PREMESSE	2
1.1. FINALITÀ DEL DOCUMENTO	2
1.2. OPERE IN PROGETTO.....	2
1.3. NORMATIVA DI RIFERIMENTO	2
1.4. QUALIFICA DEI TECNICI ESTENSORI	2
2. ESAME DEL PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA	3
2.1. ATTUALI PREVISIONI DI PIANO.....	3
2.2. COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO CON IL PIANO	3
2.3. CONCLUSIONI.....	4

1. PREMESSE

1.1. FINALITÀ DEL DOCUMENTO

Il presente documento rappresenta la “Documentazione di Verifica di Compatibilità” di cui all’art. 12 delle N.T.A. del Piano di Classificazione Acustica della Città di Torino relativa alla modifica del progetto delle opere di urbanizzazione previste nell’ambito del Piano Esecutivo Convenzionato avente come oggetto la Zona “C” dell’area “Mirafiori”.

L’area è delimitata da via Anselmetti, strada della Manta, via Plava e, in direzione Sud-Est, dallo stabilimento di Fiat Group Automobiles S.p.A.

Il documento deve essere predisposto al fine di dimostrare la coerenza delle scelte urbanistiche e territoriali prospettate rispetto al Piano di Classificazione Acustica, ovvero verificare se la sua necessaria revisione rispetti i criteri definiti nella D.G.R. n. 85-3802 del 06/08/01 recante “Linee Guida per la Classificazione Acustica del Territorio” e s.m.i.

Nel prosieguo si verificherà se le opere previste dal progetto siano compatibili con l’attuale classificazione acustica dell’area oppure se si renda necessario, ed in che termini, valutare il suo passaggio ad altra classe acustica; a tal fine, come richiesto dalla citata N.T.A., si individueranno le connessioni tra le definizioni delle destinazioni d’uso del suolo e le classi acustiche del D.P.C.M. 14/11/1997.

1.2. OPERE IN PROGETTO

Le opere previste per l’urbanizzazione dell’area comprendono, tra l’altro:

- due parcheggi ad uso pubblico, all’angolo Nord-Est e all’incrocio tra via Plava e via Anselmetti (accesso su via Plava), entrambi da circa 150 stalli;
- una nuova strada consortile assoggettata ad uso pubblico che dividerà l’area in due lotti e, innestandosi su via Anselmetti (tramite rotatoria), consentirà l’accesso ad entrambi i lotti e al parcheggio previsto all’angolo Nord-Est dell’area;
- la trasformazione dell’area in fregio via Anselmetti (da dismettere alla Città) con la realizzazione di un’area verde ad uso pubblico e di una pista ciclabile.

1.3. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

L’inquinamento acustico in ambiente esterno ed abitativo è attualmente regolamentato da un insieme di disposti normativi incentrato sulla Legge 26 ottobre 1995 n. 447 “Legge Quadro sull’inquinamento acustico”. Omettendo i decreti applicativi della Legge Quadro non espressamente applicabili, i disposti di maggiore importanza sono:

- D.P.C.M. 14 novembre 1997 “Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore”;
- D.M. 16 marzo 1998 “Tecniche di rilevamento e di misurazione dell’inquinamento acustico”;
- L.R. 20 ottobre 2000 n. 52 “Disposizioni per la tutela dell’ambiente in materia di inquinamento acustico”;

- D.G.R. 6 agosto 2001 n. 85-3802 “Criteri per la classificazione acustica del territorio”;
- D.G.R. 2 febbraio 2004 n. 9-11616 “Criteri per la redazione della documentazione di impatto acustico”;
- D.P.R. 30 marzo 2004 n. 142 “Disposizioni per in contenimento e la prevenzione dell’inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare”;
- D.G.R. 14 febbraio 2005 n. 46-14762 “Criteri per la redazione della documentazione di valutazione di clima acustico”.

In particolare l’art. 5 comma 4 della L.R. 20 ottobre 2000 stabilisce che “ogni modifica degli strumenti urbanistici comporta la contestuale verifica e l’eventuale revisione della classificazione acustica”.

L’art. 12 delle N.T.A. del Piano di Classificazione Acustica della Città di Torino estende l’obbligo anche a accordi, piani, programmi urbanistici o studi unitari d’ambito per l’attuazione del P.R.G., strumenti urbanistici esecutivi o titoli convenzionati, ecc.

Dal momento che la normativa non specifica le modalità di tale verifica, le stesse N.T.A. del Piano di Classificazione Acustica della Città di Torino indicano a riferimento le modalità ed i contenuti descritti al §5 delle citate “Linee Guida per la Classificazione Acustica del Territorio”.

1.4. QUALIFICA DEI TECNICI ESTENSORI

Il gruppo di lavoro responsabile dell’elaborazione e della stesura del presente documento è così composto:

- ing. Giulio Pignatta
Tecnico competente in acustica Ambientale con D. D. Regione Piemonte n. 049 del 10/02/2003
- ing. Claudio Bernardi
Tecnico competente in acustica Ambientale con D. D. Regione Piemonte n. 639 del 22/10/2010

2. ESAME DEL PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

2.1. ATTUALI PREVISIONI DI PIANO

Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Torino è stato elaborato ai sensi della Legge 447/1995, della Legge Regionale 52/2000 e del D.P.R. 142/2004, ed è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. mecc. 2010 06483/126 del 20 dicembre 2010.

La “Tavola A” allegata alla presente relazione illustra i contenuti del Piano per l’area interessata dal progetto e per gli isolati circostanti.

L’isolato di appartenenza dell’area e quelli oltre via Anselmetti e via della Manta sono stati posti dal piano in Classe Acustica VI, mentre l’isolato a Sud oltre via Plava è stato suddiviso in Classe I (scuola “Salvemini”), Classe II (edifici residenziali pluripiano) e Classe III (porzioni di isolato non prospicienti l’area di interesse).

La Relazione Illustrativa del Piano di Classificazione Acustica evidenzia come l’isolato di riferimento (poligono di PRG n. 794) presenti accostamenti critici con le sopra citate porzioni di territorio poste in Classe I (poligono di PRG n. 56) e Classe II (poligono di PRG n. 55); in entrambi i casi si tratta di accostamenti definiti come di “secondo livello”, ovvero occorrenti tra due zone separate da infrastrutture di trasporto che non determinano una discontinuità morfologica.

2.2. COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO CON IL PIANO

Il progetto delle opere di urbanizzazione previste nell’ambito del Piano Esecutivo Convenzionato avente come oggetto la Zona “C” dell’area “Mirafiori” non incide sulla destinazione urbanistica dell’area, che è classificata dal vigente P.R.G.C come “Zona Urbana Consolidata per Attività Produttive” (IN).

I “Criteri per la classificazione acustica del territorio” approvati dalla Regione Piemonte con D.G.R. n. 85-3802 del 6/8/2001 stabiliscono che l’attribuzione della classe acustica ad una singola porzione di territorio deve basarsi solamente sulla destinazione d’uso della medesima (Fase I) ed in subordine sull’attuale fruizione (Fase II); anche nella successiva Fase di omogeneizzazione (Fase III) fa fede lo stesso criterio, in quanto si esplicita che l’omogeneizzazione attuata in un isolato è indipendente da quelle operate negli altri isolati.

I medesimi criteri, inoltre, stabiliscono nell’enunciazione dei principi generali (§2.4) che “la zonizzazione non tiene conto della presenza di infrastrutture dei trasporti (stradali, ferroviarie, aeroportuali, ecc.) secondo quanto stabilito dall’art. 3, comma 3, del D.P.C.M. 14/11/97”.

Tale principio è stato fedelmente applicato nella redazione del Piano di Classificazione Acustica della Città di Torino, non tenendo conto nell’attribuzione della classe acustica ai singoli isolati della tipologia delle infrastrutture di trasporto circostanti e del rumore da traffico prodotto. Le indicazioni delle Linee Guida sono state seguite anche laddove parzialmente non congruenti con la descrizione delle tipologie di aree afferenti ad una determinata classe riportata nel D.M. 14/11/97, ove ad esempio si afferma che rientrano nella Classe Acustica IV le aree “interessate da intenso traffico veicolare, [...] in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie”.

La caratterizzazione delle emissioni sonore delle infrastrutture presenti nell’area e la verifica del rispetto dei

limiti normativi applicabili non è pertanto di interesse ai fini della valutazione della compatibilità della destinazione d’uso proposta per l’area con il vigente Piano di Classificazione Acustica.

La Relazione Illustrativa del Piano di Classificazione Acustica della Città di Torino esplicita le scelte compiute nell’ambito della Fase I del processo di classificazione, la quale si incentra sull’analisi delle definizioni delle diverse destinazioni d’uso del suolo del P.R.G.C. e sulla conseguente definizione di una connessione diretta con le definizioni delle classi acustiche del D.P.C.M. 14/11/1997 (Tabella 2.3: Classificazione acustica da Fase I).

In Fase di prima classificazione alle aree “IN” è associata la classe acustica VI (aree esclusivamente industriali); secondo la definizione della norma, infatti, “Rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi”.

Nell’ambito della Fase II del processo di classificazione da condursi secondo i criteri definiti nella D.G.R. n. 85-3802 del 06/08/01 recante “Linee Guida per la Classificazione Acustica del Territorio” e s.m.i., l’attribuzione della Classe VI non viene considerata in quanto essa era avvenuta in modo univoco già nella Fase I.

Nell’ambito della Fase III del processo di classificazione l’attribuzione della Classe VI non viene riconsiderata in quanto essa interessa l’intera unità territoriale di riferimento.

La Fase IV del processo di classificazione prevede l’inserimento delle fasce di pertinenza delle infrastrutture dei trasporti e delle fasce “cuscinetto” in corrispondenza di eventuali accostamenti critici.

Le modifiche proposte alla viabilità esistente (rotonde) e di progetto implicano in via di principio una variazione delle rispettive fasce di pertinenza. Tutte le infrastrutture interessate dal progetto, tuttavia, sono state considerate dal Piano di Classificazione Acustica come appartenenti ai tipi E/F ai fini dell’applicazione del D.P.R. 142/2004 “Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell’inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare”: per le infrastrutture di tale tipo non è stato previsto un tracciamento esplicito delle fasce di pertinenza, bensì un richiamo al disposto normativo.

Le Linee Guida prevedono 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.

Si stabilisce inoltre che “non possono mai essere inserite all’interno di aree poste in Classe I” e che “nel caso non possano essere posizionate tutte le fasce cuscinetto necessarie ad evitare l’accostamento critico, verranno inserite solamente quelle di classe acustica contigua all’area più sensibile”.

La previsione di realizzare un parcheggio all’incrocio tra via Plava e via Anselmetti comporta che la porzione Sud-Ovest della Zona “C” dell’area “Mirafiori” non sarà interessata dalla realizzazione di edifici in fase di attuazione delle previsioni urbanistiche e può pertanto essere considerata “non urbanizzata” secondo la definizione delle Linee Guida.

La suddetta porzione ha un’ampiezza di circa 40 m a partire da via Plava e di circa 60 m a partire dall’isolato posto oltre via Plava: essa ha pertanto ampiezza sufficiente a permettere l’inserimento di una singola fascia cuscinetto dell’ampiezza di 50 m. Nella “Tavola A” allegata si è provveduto ad evidenziare la porzione di territorio contenuta entro 50 m dall’area posta nella Classe Acustica I.

Secondo le indicazioni delle Linee Guida sopra riportate, la singola fascia cuscinetto dovrà essere posta in Classe Acustica II in quanto contigua a quella attribuita all'area più sensibile (Scuola Salvemini).

La "Tavola B" allegata alla presente relazione illustra la variazione proposta al Piano di Classificazione Acustica, con l'inserimento nella Fase IV della fascia cuscinetto in Classe Acustica II precedentemente descritta.

2.3. 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 come illustrato nella "Tavola B" allegata alla presente relazione.

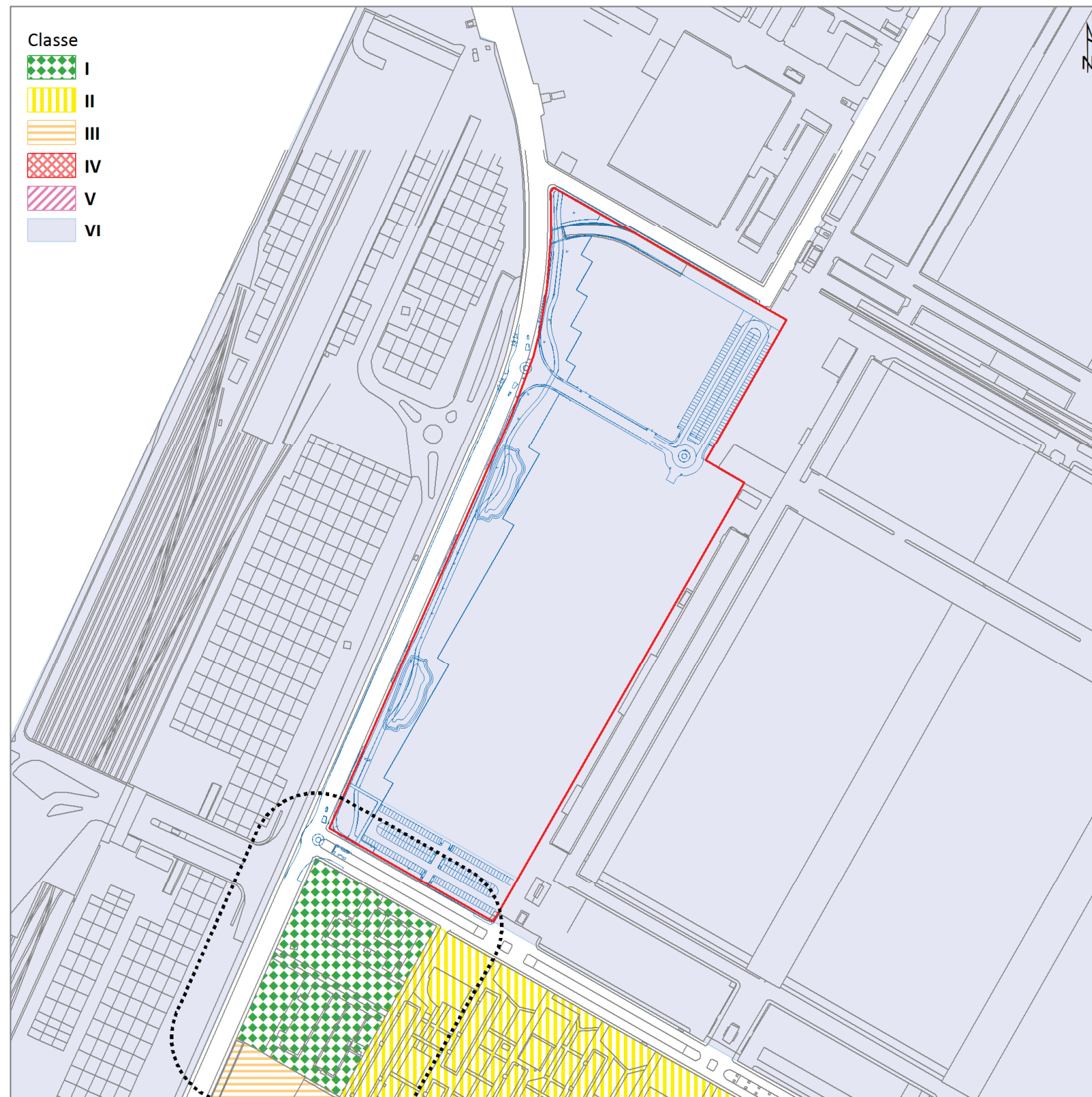


Tavola A

Piano di Classificazione Acustica vigente

Scala 1 : 4.000

Fase: IV

Linea a rossa continua: Area Mirafiori - Zona "C"

Linea nera tratteggiata: fascia di 50m da Cl. Acustica I

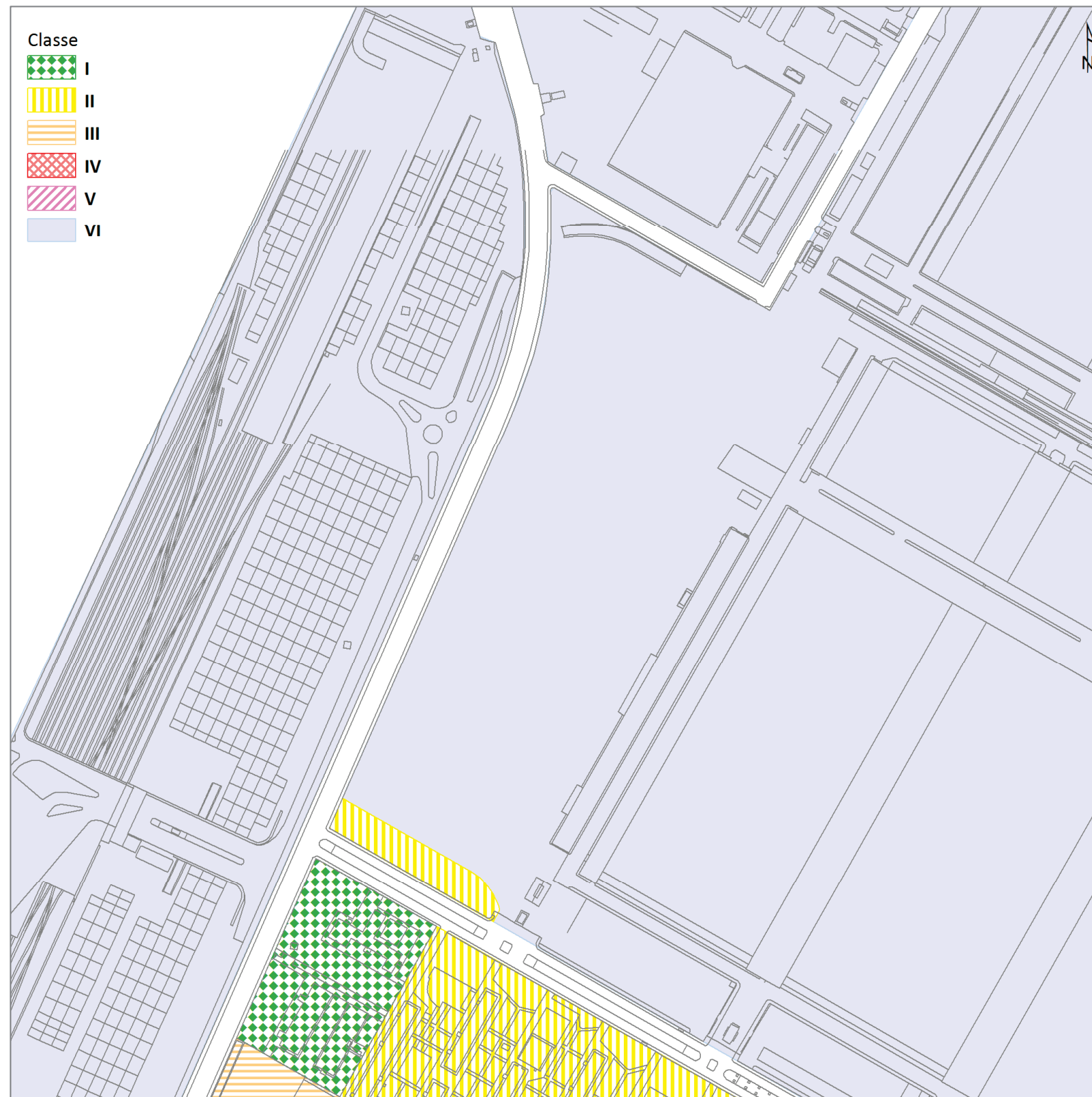


Tavola B

Proposta di nuova classificazione acustica

Scala 1 : 4.000

Fase: IV