

ZUT AMBITI 2.8/2 parte - 3.4 parte | SUB AMBITO 1

CORSO ROMANIA EST, STRADA CASCINETTE EST

VARIANTE n. 311



VAS (VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA)

RAPPORTO AMBIENTALE

PARTE 1

PROPONENTE

ROMANIA SVILUPPO S.r.l.

Piazza Castello, 19
20121 MILANO

COORDINAMENTO AMBIENTALE

PROF. ARCH. GIULIO MONDINI



PROGETTISTA FIRMATARIO

ALBERTO ROLLA ARCHITETTO

Corso Galileo Ferraris, 26
10121 TORINO
tel. 011.538841 534924
fax 011.5069690
segreteria@studiorolla.it



24 MAGGIO 2021

Arrivo: AOO 055 N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

- Rep. DD 31/05/2021.0002253.I

Copia conforme del 25/05/2021
Fotografata e sottoscritta da: TERESA POCHETTINO



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) PIANO ESECUTIVO CONVENZIONATO

Z.U.T. 2.8/2 PARTE E 3.4 PARTE (SUB AMBITO 1)

RAPPORTO AMBIENTALE
AI SENSI DEL D.LGS 152/2006 E SMI

PARTE 1

AGGIORNAMENTO MAGGIO 2021

Proponenti

ROMANIA SVILUPPO S.r.l

PIAZZA CASTELLO 19

MILANO

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

ASSE CORSO ROMANIA

Z.U.T. -"2.8/2 PARTE E 3.4 PARTE" (SUB AMBITO 1)

RAPPORTO AMBIENTALE

Ai sensi del D. Lgs. 152/06 e s.m.i.

PARTE 1

Gruppo di lavoro

Coordinamento scientifico: Prof. Arch. Giulio Mondini



A handwritten signature in black ink, appearing to read "Giulio Mondini".

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Elisa Lucia Zanetta".

Arch. Elisa Lucia Zanetta



1.	PREMESSA	6
1.1.	Inquadramento normativo.....	11
1.2.	Contenuti dello studio.....	18
1.3.	Inquadramento procedurale	20
1.4.	Corso Romania: fattibilità del nuovo assetto infrastrutturale	23
1.5.	Localizzazione extraurbana non addensata L2 Corso Romania	31
1.6.	Rapporto con la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)	33
2.	CONTENUTI ED OBIETTIVI DEL PEC	37
2.1.	Descrizione dello stato attuale dell'area	37
2.1.1.	Cenni storici e preesistenze	37
2.1.2.	Descrizione dello stato attuale delle aree	41
2.2.	Sintesi dei contenuti della proposta di PEC	56
2.2.1.	La aree standard	62
2.2.2.	Le opere di urbanizzazione	62
2.2.3.	Opere di urbanizzazione: la riorganizzazione della viabilità	64
2.2.4.	Opere di urbanizzazione: il progetto del verde	72
2.2.5.	Opere di urbanizzazione: i parcheggi.....	79
2.2.6.	Opere di urbanizzazione. il separatore	81
2.2.7.	I sottoservizi.....	83
2.2.8.	Il progetto architettonico: premessa	94
2.2.9.	Il progetto architettonico: descrizione	96
2.2.10.	Le strategie energetico ambientali per il costruito.....	98
2.3.	Obiettivi ambientali ed azioni del PEC.....	100
3.	VINCOLI ED ELEMENTI DI RILEVANZA AMBIENTALE.....	102
4.	COERENZA CON IL QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO.....	111
4.1.	Verifica di coerenza con il PPR e con le Indicazioni di tutela paesaggistica di livello regionale	114
4.2.	Piano Territoriale di coordinamento provinciale PTCP2	122
4.3.	Piano di Classificazione Acustica della Città di Torino.....	124
4.3.1.	Piano di Classificazione Acustica della Città di Torino	124
4.4.	Regolamento per la Gestione dei Rifiuti Urbani della Città di Torino	126
4.5.	Regolamento del verde pubblico e privato della Città di Torino.....	127
4.6.	Patto dei Sindaci - Tape – Turin Action Plan for Energy e Piano di Resilienza Climatica	132

4.7.	Piano Urbano del Traffico della Città di Torino e Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e Biciplan	139
4.8.	Piano di protezione civile Città di Torino	143
4.9.	Verifica di coerenza con le procedure ambientali esperite	144
4.10.	Verifica di coerenza con le procedure ambientali esperite	144

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

1. Premessa

Il presente Rapporto ambientale costituisce il prodotto finale di un percorso di VAS particolarmente complesso ed approfondito.

Unitamente alla proposta di PEC, infatti, in data 16/03/2020 sono stati depositati gli elaborati di VAS inerenti la "Fase di specificazione" (scoping).

A questo primo documento tecnico è stata data integrazione con parziale modifica in data 03/07/2020.

Successivamente a interlocuzioni intercorse con gli uffici preposti della Città di Torino, il documento di VAS - "Fase di specificazione" è stato ulteriormente integrato in data 03/08/2020.

In data 31/08/2020 si è svolta la seduta dell'Organo Tecnico Comunale, a seguito della quale si è proceduto a un'ulteriore integrazione (relativa a un approfondimento relativo agli esiti delle campagne di monitoraggio sulla falda e ai dati di traffico) del documento di VAS - "Fase di specificazione", depositata in data 22/09/2020.

In data 30/11/2020 si è tenuta la I^a Conferenza dei Servizi, cui ha fatto seguito la seduta conclusiva del 20/01/2021.

In data 22/01/2021 con l'emissione della Determina Dirigenziale DD-219-2021, di conclusione della consultazione n. 219, si è conclusa la "Fase di Specificazione" (scoping).

In data 10/02/2021 è stato depositato il Rapporto Ambientale di VAS, redatto in coerenza al complesso e pervasivo elenco di prescrizioni contenuto nella Determina 22/01/2021.

Il Rapporto Ambientale è stato integrato - in coerenza ad approfondimenti svoltisi nella procedura di verifica di VIA (attivata in parallelo), nonché nello stesso iter di PEC - e perciò nuovamente depositato in data 09/03/2021.

Successivamente, con nota prot. n. 00003962 del 10/05/2021, è pervenuto il verbale della seduta dell'Organo Tecnico Comunale VAS (OTC) svoltasi in data 05/05/2021, con ordine del giorno per la verifica della completezza e dell'adeguatezza della documentazione ambientale presentata.

L'Organo Tecnico Comunale, esaminata la documentazione indicata nell'avviso di convocazione trasmessa all'Autorità competente alla VAS, nell'ambito delle competenze previste dalla D.G.R. n. 25 -2977 del 29

febbraio 2016 ha valutato la documentazione completa, richiedendo al contempo di adeguare alcuni specifici contenuti.

Il presente documento risulta integrato con gli approfondimenti e specifiche richieste in sede di OTC, che sono anche riportati – per agevolarne l'esame – in documento autonomo.

Si riporta di seguito il quadro sinottico delle richieste di adeguamento, di cui al verbale sopracitato, con una sintesi delle risposte e lo specifico riferimento alla sezione del documento interessata.

Verbale della seduta dell'Organo Tecnico Comunale VAS (OTC) del 05/05/2021 nota prot. n. 00003962 del 10/05/2021	
RICHIESTA	RISPOSTA
<i>le due soluzioni alternative proposte e confrontate con lo scenario prefigurato si riferiscono a configurazioni di destinazione e consistenza del costruito che non tengono pienamente conto delle indicazioni emerse all'esito della fase di specificazione dei contenuti di cui alla DD n. 219 del 22/01/2021. In particolare non sono stati sviluppati scenari "basati anche su differenti ipotesi di dimensionamento delle superfici destinate a parcheggio per la massimizzazione delle aree verdi nonché alla gestione delle acque meteoriche", né trova riscontro la specifica richiesta di "valutare l'alternativa della riduzione delle superfici fino al minimo previsto dallo standard urbanistico/commerciale"</i>	Integrato Paragrafo 6.1 La definizione delle alternative di piano Rapporto Ambientale Parte 2
l'analisi degli impatti sulla componente vegetale non risulta estesa alle aree contermini del masterplan, come richiesto nella citata fase di specificazione. Detta analisi potrebbe portare ad una differente soluzione progettuale del cosiddetto separatore	Integrato Paragrafo 7.4 Verifica della funzionalità del progetto del verde Rapporto Ambientale Parte 2 con approfondimento specifico relativo al coordinamento con gli sviluppi degli ambiti contermini e considerazioni sugli abbattimenti indotti dall'opera.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

pubblico in modo da poter limitare gli abbattimenti indotti dall'opera	
gli scenari energetici alternativi non hanno preso in esame il possibile ricorso alle fonti geotermiche, il quale non è stato considerato in quanto ritenuto non confacente rispetto alle caratteristiche geometriche del lotto di intervento. Tale affermazione non risulta sufficientemente sviluppata e necessita di un approfondimento	Integrato Paragrafo 6.8 Valutazione delle alternative relative alle strategie energetiche – Rapporto Ambientale Parte 2 con approfondimento relativo alle motivazioni che hanno portato ad escludere la valutazione dell'alternativa di approvvigionamento energetico da fonte geotermica.
<i>la valutazione dei servizi ecosistemici con il codice SIMULSOIL (stoccaggio di Carbonio, trattenimento dei nutrienti, trattenimento dei sedimenti, disponibilità idrica) riguarda lo stato attuale (alternativa zero) e lo scenario prefigurato, mentre non ha coinvolto le soluzioni alternative</i>	Integrato Paragrafo 7.3 Verifica dei servizi ecosistemici ambientali derivanti dalla risorsa suolo - 7.3.2 Analisi e risultati Rapporto Ambientale Parte 2 con le simulazioni relative agli scenari alternativi valutati
<i>in alcuni punti del Rapporto Ambientale viene indicato che parte dell'area è stata utilizzata come ex discarica; dovrà essere chiarito ulteriormente l'aspetto relativo all'utilizzo del sito negli anni compresi tra il 2009 e 2012</i>	Integrato Paragrafo 2.1.2 Descrizione dello stato attuale delle aree Rapporto Ambientale Parte 1 con specifico approfondimento relativo al precedente utilizzo delle aree. E' stata sostituita la dizione "discarica", utilizzata per contrassegnare l'area di deposito materiali ubicata nella porzione orientale del lotto, in modo improprio. Si precisa infatti che tale area non è stata utilizzata come discarica, bensì è stata interessata da un intervento di recupero rifiuti (CER 17 05 04 – Operazione 7.31 bis) in regime semplificato di cui all'art. 216 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. nel periodo compreso tra l'anno 2009 ed il 2012.
<i>a pag 13 della relazione previsionale di impatto acustico viene indicato il riferimento all'Ambito 3.1</i>	Corretto il riferimento all'ambito di intervento inserendo la dicitura AMBITI 2.8/2 parte - 3.4

	parte - SUB AMBITO 1 nell'Allegato Valutazione Previsionale di Impatto Acustico
<i>non è presenta una stima dei volumi di scavo e un'indicazione delle destinazioni previste per i materiali in esubero</i>	Inserito Paragrafo 7.5 Gestione Terre e Rocce da scavo Rapporto Ambientale Parte 2 in cui viene riportato quanto previsto relativamente alla gestione delle terre e rocce da scavo provenienti dagli scavi edilizi delle altre porzioni del sito Ambito 2.8/2 e Ambito 3.4

All'interno del Verbale sono inoltre evidenziati alcuni temi che potranno essere oggetto di ulteriore discussione in occasione del tavolo dedicato all'analisi delle OO.UU:

1. *in merito all'impiego del canale SNIA risulta necessario un chiarimento in merito alla titolarità futura in quanto nel parere della Città Metropolitana allegato alla fase di scoping veniva richiesto di chiarire il percorso amministrativo nel caso di una eventuale dismissione alla Città e di definire "la situazione legata alla destinazione, alla proprietà ed allo stato dell'arte di tale manufatto o quanto meno venga individuato un percorso amministrativo a tal fine."*
2. *in merito alla gestione delle acque meteoriche è necessario chiarire le caratteristiche delle stazioni di pompaggio (ubicazione, potenza, schema di funzionamento)*
3. *occorre fornire le caratteristiche dei tetti verdi (superficie destinata, stratigrafia, specie, ecc);*
4. *è necessario prevedere un trattamento delle acque di prima pioggia per la viabilità interna;*
5. *dovranno essere aggiornati gli elaborati per tener conto delle corrette dimensioni degli stalli;*
6. *si richiede di valutare il ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica per la realizzazione del capping in modo da garantire la stabilità a lungo termine dello strato, evitare commistione tra materiali e facilitare le operazioni di manutenzione;*
7. *la dichiarazione secondo la quale la realizzazione di un filare lungo corso Romania sarebbe impedita dalla presenza di numerosi sottoservizi presenti nella fascia adiacente la viabilità non trova riscontro nelle tavole progettuali;*
8. *dovrà essere validato lo scenario dei flussi di traffico presentati, considerando gli impatti cumulativi derivanti da interventi limitrofi, autorizzati o in via di autorizzazione; si citano ad esempio due distinti procedimenti di verifica a VIA attualmente in corso di istruttoria dalla regione Piemonte e relativi a due grandi strutture di vendita (5600 mq e 5900 mq) previsti nel Comune di Settimo Torinese, in Strada Cebrosa.*

Per quanto riguarda i temi sopraelencati, fermo restando che potranno essere in discussione nella Conferenza dei Servizi delle OOUU, occorre precisare che essenzialmente si tratta di problematiche concernono comunque questioni di dettaglio più propriamente da che verranno affrontare e risolvere in sede di Progetto Esecutivo.

Nello specifico i temi relativi alla gestione e smaltimento delle acque meteoriche, alle caratteristiche dei tetti verdi, alla precisazione sulle dimensioni degli stalli dei parcheggi, alle tematiche del verde (capping ecc.) e allo scenario dei flussi di traffico, rientrano nelle normali procedure di approvazione di un Progetto delle OOUU.

Si precisa peraltro:

- che i temi relativi al percorso amministrativo per regolare la proprietà del Canale SNIA – da decenni in uso da parte di tutti gli insediamenti della zona - eccedono quanto di competenza ed interesse del PEC, alle cui finalità è sufficiente precisare che il Proponente dispone dell'autorizzazione all'uso del Canale da parte del soggetto privato che ne è proprietario;
- che risulta attestata la presenza, lungo Corso Romania, del metanodotto SNAM.

Con riferimento al punto 8 della seconda sezione del verbale del sopra riportato elenco, si precisa attesta che negli scenari di traffico riportati nella relazione specialistica "Componenti Mobilità, Sistema dei Trasporti e Traffico" di Febbraio 2021 sono stati considerati tutti gli interventi in corso di autorizzazione / realizzazione nel contesto di riferimento e, in particolare i seguenti:

- Ambito 3.1. della Variante 322 del PRG di Torino;
- Ambito 3.2 della Variante 322 del PRG di Torino;
- ampliamento del "Torino Outlet Village" di Settimo T.se già autorizzato;
- nuovo insediamento commerciale previsto all'interno dell'area "Ex - Matelica" nel comune di Settimo Torinese;
- nuova area Logistica nel comune di Settimo Torinese.

Ciò premesso, la documentazione ambientale è infine stata aggiornata in coerenza con gli elaborati urbanistici per quanto concerne i riferimenti catastali delle superfici interessate alla procedura di PEC, in seguito al perfezionamento del frazionamento catastale sulle aree di proprietà del Proponente.

1.1. Inquadramento normativo

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ha costituito negli ultimi anni la principale novità all'interno dei processi di programmazione e pianificazione che interessano le trasformazioni del territorio.

Dall'anno 2001 è vigente la Direttiva europea sulla VAS, recepita in Italia con il D.lgs. 152/2006 che, anche attraverso successive modifiche, ha stabilito i principi cardine per i processi di valutazione ambientale sul territorio italiano.

A livello regionale tale normativa nazionale è stata introdotta dalla DGR n.12-8931 del 09/06/2008 che indica i primi indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure in materia di valutazione di piani e programmi. Inoltre attraverso le modifiche della legge urbanistica regionale L.R. 56/1977, si è provveduto a disciplinare il processo di VAS relativo agli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, garantendo l'integrazione procedurale tra aspetti urbanistico - territoriali e aspetti ambientali.

Con D.G.R. 29 Febbraio 2016, n. 25-2977 "Disposizioni per l'integrazione della procedura di valutazione ambientale strategica nei procedimenti di pianificazione territoriale e urbanistica, ai sensi della legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56 (Tutela ed uso del suolo)" sono stati approvati i nuovi indirizzi e criteri per lo svolgimento integrato dei procedimenti di VAS per l'approvazione degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica.

Ai fini dell'approvazione dei piani/programmi sottoposti a VAS, la normativa vigente prevede che il soggetto proponente rediga una relazione di compatibilità ambientale da sottoporre all'Autorità competente, preceduta da un'analisi preliminare (fase di specificazione o di "scoping"), al fine di specificare i contenuti ed il livello di approfondimento delle informazioni ambientali necessarie alla fase di valutazione.

Attraverso la fase di scoping si definisce la portata delle informazioni da inserire nel Rapporto Ambientale ed il livello di dettaglio delle analisi e delle informazioni ambientali necessarie alla valutazione. In questa fase l'autorità preposta alla VAS deve consultare i soggetti competenti in materia ambientale e deve predisporre un documento tecnico preliminare che illustri il contesto programmatico, indichi i principali contenuti del piano o programma e definisca il suo ambito di influenza, inoltre, in relazione alle questioni ambientali rilevanti individuate ed ai potenziali effetti ambientali identificati in prima approssimazione, il documento dovrà riportare il quadro delle informazioni ambientali da includere nel rapporto ambientale definitivo.

Dei pareri e dei contributi forniti in fase di scoping si dovrà tener conto sia ai fini dell'elaborazione del Rapporto Ambientale sia nel momento della sua valutazione; anche i successivi pareri espressi in sede di

valutazione dovranno, essere coerenti con quanto chiarito nella fase preliminare di scoping, fatti salvi gli ulteriori approfondimenti acquisiti e la conseguente riconsiderazione degli interessi pubblici coinvolti.

A seguito di questa fase viene redatta una prima stesura di Rapporto Ambientale preliminare da condividere e discutere durante le Conferenze di servizi con gli enti competenti, al fine di pervenire ad una successiva stesura definitiva dello stesso.

In data 16 marzo 2020 sono stati presentati la proposta di Piano Esecutivo Convenzionato, il Progetto Preliminare delle Opere di Urbanizzazione e il Documento di Scoping finalizzato all'avvio della fase di VAS dello strumento urbanistico esecutivo. In data 3 agosto 2020 e 22 settembre 2020 la documentazione è stata formalmente integrata in seguito all'istruttoria da parte del Settore Urbanistica della Città di Torino e dell'Organo Tecnico Comunale.

Con Determinazione Dirigenziale n. cron. 813 del 28 ottobre 2020, rettificata con DD n. 4102 del 6 novembre 2020 (trasmessa con nota prot. 3229 del 9 novembre 2020 e acquisita agli atti dell'Area Ambiente Qualità della Vita e Valutazioni Ambientali al prot. 8629 del 9 novembre 2020) la Dirigente dell'Area Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito prendendo atto della completezza della documentazione predisposta per la fase di specificazione dei contenuti del rapporto ambientale relativa alla Valutazione Ambientale Strategica del PEC.

In data 17 novembre 2020 (Prot. 8962), il Dirigente dell'Area Ambiente Qualità della Vita e Valutazioni Ambientali, in qualità di Autorità Competente, indiceva la prima seduta della Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art. 14, comma 2, della L. 241/90 e s.m.i. in forma simultanea e in modalità sincrona ai sensi rispettivamente dell'articolo 14-ter, comma 1 e dell'art. 14 comma 2 della legge n. 241/1990 e s.m.i.

L'avvio del procedimento veniva reso noto mediante pubblicazione sull'Albo Pretorio on line della Città di Torino alla sezione Avvisi Pubblici e altri Documenti, in data 17 novembre 2020 e sul sito web dell'Area Ambiente Qualità della Vita e Valutazioni Ambientali.

Alla conferenza dei servizi venivano invitati i seguenti soggetti: A.R.P.A - Direzione Prov.le di Torino, Città Metropolitana di Torino, ASL Città di Torino, Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio, Regione Piemonte, Comune di San Mauro Torinese, Città di Settimo Torinese, SMAT S.P.A., Consorzio Irriguo S.BN.F, Michelin Italiana S.p.A., SNAM RETE GAS, ATIVA S.p.A ed i componenti dell'Organo Tecnico Comunale (come individuati dalla Deliberazione della Giunta Comunale 8 gennaio 2014 – n. mecc. 2014 00016/126).

Nel corso della prima seduta della conferenza del 30 novembre 2020 venivano illustrati i contenuti del PEC e del documento tecnico preliminare per la redazione del Rapporto Ambientale.

In data in 15 gennaio 2021 (Prot. 262), il Dirigente dell'Area Ambiente Qualità della Vita e Valutazioni Ambientali, in qualità di Autorità Competente, convocava la seconda Conferenza di Servizi decisoria per il giorno 20 gennaio 2021.

Con Determina Dirigenziale n. 219 del 22 gennaio 2021 è stato dato atto della conclusione della consultazione relativa alla fase di specificazione dei contenuti del Rapporto Ambientale stabilendo che la documentazione dovrà essere redatta includendo le informazioni con la portata ed il livello di dettaglio secondo quanto emerso e formalizzato dai contributi formulati.

Nello specifico si sintetizzano nella tabella seguente la sintesi dei contributi pervenuti necessari alla specificazione dei contenuti del presente documento ed il riferimento puntuale alla documentazione elaborata.

Tabella 1: Sintesi dei contributi pervenuti in fase di Specificazione

Soggetto di riferimento - Contributo tecnico	Determina 229 del 22.01.2021 – Conclusione fase di specificazione – Sintesi contributi	Approfondimento Rapporto Ambientale
Città Metropolitana di Torino Dipartimento Sviluppo Economico prot. n. 89366 del 30 novembre 2020	<p>[...] Si rileva fin da ora, tuttavia, che nella progettazione dell'area verde interna al perimetro del sito oggetto di riqualificazione, è stato previsto l'impiego anche di specie ornamentali alloctone (<i>Gingko biloba</i>) o ibride (<i>Platanos acerifolia</i>) o ancora autoctone ma inadatte alle condizioni stazionali (<i>Acer pseudoplatanus</i>, caratteristico del piano montano).</p> <p>Al fine di realizzare un'area verde che abbia, oltre a finalità paesaggistiche e di filtro delle polveri sottili e delle emissioni climalteranti, anche quella di tutela della biodiversità e di innesco di processi di integrazione della vegetazione con le componenti faunistiche dell'ecosistema, si ritiene sia da prevedere l'utilizzo esclusivo di specie autoctone adatte alla situazione stazionale di intervento e potenziali nell'area.</p>	Il progetto del verde valutato nel presente documento è stato aggiornato recependo le indicazioni del contributo tecnico pervenuto. V.
Città Metropolitana di Torino DIPARTIMENTO AMBIENTE E VIGILANZA AMBIENTALE prot. n. 98796 del 28/12/2020	<p>Si sottolinea la necessità di mantenere le infrastrutture di fognatura nera e bianca (destinata esclusivamente alle acque meteoriche), separate, evitando commistioni, anche per brevi tratti, al fine di garantire la funzionalità delle stesse e tutelare i corpi recettori finali.</p> <p>Per quanto riguarda la raccolta e immissione delle acque meteoriche si evidenzia, in relazione esclusivamente agli aspetti ambientali di competenza di questa Direzione, il divieto di carattere generale previsto dal D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i., di immissione diretta delle acque meteoriche in acque sotterranee e la necessità di prevedere la possibilità, per le installazioni presso le quali verrà eventualmente svolta una delle attività indicate all'art. 7 del D.P.G.R. n. 1/R/2006, specifiche modalità di raccolta, trattamento e immissione separata delle acque meteoriche delle superfici destinate a tali attività rispetto</p>	Progetto delle reti Verifica idraulica e dell'invarianza idraulica delle previsioni

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

Soggetto di riferimento - Contributo tecnico	Determina 229 del 22.01.2021 – Conclusione fase di specificazione – Sintesi contributi	Approfondimento Rapporto Ambientale
	alla rete di acque meteoriche prevista dell'intero intervento.	
Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo Soprintendenza Archeologia, Belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana Di Torino Nota prot. 19276 del 14/12/2020	Predisporre apposita relazione di verifica di conformità alle previsioni del PPR Piemonte, che valuti l'interferenza dell'intervento edilizio-urbanistico con le componenti paesaggistiche individuate dal Ppr sull'area, esplicitando in dettaglio l'assenza di scelte progettuali conflittuali con le specifiche prescrizioni del PPR per le suddette componenti.	Analisi di coerenza con la pianificazione sovraordinata – Coerenza con il PPR
	Predisporre sintetico approfondimento tecnico illustrativo che - in considerazione dell'estensione impattante delle quinte di facciata e delle volumetrie prospettate - descriva le tipologie di materiali e soluzioni edilizie che si prevede di impiegare nel rivestimento dei prospetti emergenti fuori terra, e ne specifichi la caratterizzazione cromatica prevalente, entrambi fattori determinanti nell'orientare l'esito dell'intervento, e la qualità del suo impatto sul contesto di paesaggio urbano in cui si inserisce	Descrizione del progetto architettonico
	Nel contesto della progettazione definitiva delle aree verdi e configurazione delle quinte alberate di mitigazione visiva, occorrerà valutare accuratamente l'opportunità di consolidare ed estendere il filare di platani esistente, e/o il doppio filare di tigli messo a dimora nel secondo dopoguerra non solo nel tratto dell'area esaminata, ma - come documentato dalle foto storiche - lungo tutto il corso Romania, favorendo il prolungamento in direzione di corso Giulio Cesare (alle spalle degli edifici isolati previsti a nord-ovest del lotto) del doppio filare esistente, che il progetto già intende conservare.	Descrizione del progetto del verde
	Sulle coperture piane degli edifici sia a piastra che isolati, qualora sia prevista la collocazione di pannelli	Misure di mitigazione

Soggetto di riferimento - Contributo tecnico	Determina 229 del 22.01.2021 – Conclusione fase di specificazione – Sintesi contributi	Approfondimento Rapporto Ambientale
	<p>fotovoltaici, è opportuno che i moduli fotovoltaici siano del tipo antiriflesso, e possibilmente armonizzati cromaticamente al colore della superficie di copertura. Si auspica che l'impiego di materiali edilizi moderni e innovativi, previsti per la realizzazione dei manufatti edilizi, favorisca la collocazione di sistemi fotovoltaici – anche trasparenti - integrati ai rivestimenti di facciata e agli altri elementi costruttivi.</p>	
	<p>L'eventuale collocazione in copertura di macchine tecniche dovrà essere accuratamente progettata in forma integrata, al fine di armonizzarsi esteticamente con gli edifici che le ospitano, senza penalizzarne la qualità architettonica;</p>	Misure di mitigazione
	<p>Sia sviluppato, ai fini della valutazione dell'impatto ambientale dell'intervento, uno studio dei potenziali rischi introdotti dalle ingenti opere sulla conservazione della torre piezometrica, con riferimento a possibili danneggiamenti diretti o a problematiche strutturali indotte dalle attività di scavo, da vibrazioni, e da altre operazioni potenzialmente nocive.</p>	Valutazione di impatto sulla componente paesaggio
	<p>Sia svolto uno studio di carattere relazionale sull'incidenza degli edifici, che si prevede di realizzare attorno alla torre, sulla percezione della torre medesima dall'esterno del lotto di intervento. Si precisa sin d'ora che la disposizione degli edifici dovrà garantire la conservazione di coni visuali preferenziali, e opportunamente localizzati in funzione dei flussi di utenza e delle principali direttrici stradali, al fine di consentire da tali punti l'apprezzamento integrale del manufatto assoggettato a tutela, senza nascondere la porzione inferiore</p>	Valutazione di impatto sulla componente paesaggio
	<p>Si raggiungano accordi affinché il bunker sito in prossimità del corso Romania, non lontano dalla torre piezometrica, sia mantenuto nell'ambito delle aree a pubblica fruizione e non all'interno di perimetri privati non accessibili ad esterni</p>	Descrizione dell'area di intervento e delle opere in progetto
	<p>Gli interventi di scavo a carattere pubblico, comprendenti ad esempio le opere di urbanizzazione, la posa di sottoservizi e gli interventi di bonifica, di procedere alla redazione della Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico ex art. 25 del D. Lgs 50/2016 e alla definizione delle eventuali indagini specifiche sul terreno prima del completamento del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, si richiede che una sintesi di tale studio confluisca nel Rapporto Ambientale, nella sezione inerente i possibili impatti sui beni culturali.</p>	Verifica degli impatti sulla componente paesaggio
Organo Tecnico Comunale Determina 219 del 22/01/2021	<p>Si richiede di sviluppare scenari alternativi che oltre a quanto proposto (localizzazione dei parcheggi e soluzioni impiantistiche), siano basati anche su differenti ipotesi di</p>	Valutazione delle alternative

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

Soggetto di riferimento - Contributo tecnico	Determina 229 del 22.01.2021 – Conclusione fase di specificazione – Sintesi contributi	Approfondimento Rapporto Ambientale
	dimensionamento delle superfici destinate a parcheggio per la massimizzazione delle aree verdi nonché alla gestione delle acque meteoriche (incluse le superfici destinate alla viabilità), con particolare riguardo all'ampliamento del Corso Romania, Per quanto riguarda il tema di parcheggi, si richiede di valutare l'alternativa della riduzione delle superfici fino al minimo previsto dallo standard urbanistico/commerciale, nello scenario attualmente autorizzato. La valutazione delle soluzioni alternative dovrà avvenire ricorrendo ad analisi multicriteria, basate su opportuni criteri del protocollo ITACA a scala urbana; la scelta dei criteri, l'assegnazione dei pesi e dei punteggi dovrà essere coerente con gli obiettivi ambientali del PEC e supportata da dati quantitativi, coordinati con il piano di monitoraggio;	
	Si richiede di verificare la coerenza delle soluzioni alternative rispetto agli scenari di bonifica e la conformità alle CSC per la destinazione d'uso verde/residenziale, riportando altresì una sintesi della storia pregressa del sito, delle indagini e del procedimento di bonifica con i relativi vincoli sull'area verde;	
	Si richiede di assumere tra la valutazione delle alternative sotto il profilo energetico ed impiantistico il ricorso ad impianti geotermici (a circuito chiuso e/o a circuito aperto) in abbinamento all'impianto fotovoltaico;	Valutazione delle alternative
	Si richiede di verificare che il criterio per la definizione del volume di laminazione ai fini dell'invarianza idraulica sia compatibile con le caratteristiche del corpo ricettore coerentemente alle vigenti indicazioni del PTCP2. Il valore di portata di 40 l/s per ettaro, probabilmente derivato dal regolamento lombardo, dovrà essere rivalutato sulle base di analisi sito-specifiche e valutazioni della capacità del corpo ricettore. Si richiede anche una valutazione sulla compatibilità tra i dispositivi di drenaggio con la permeabilità dei suoli e con la soggiacenza della falda.	Verifica di compatibilità idraulica e dell'invarianza idraulica
	Si richiede, in considerazione del preventivabile affollamento e assembramento di persone, di valutare la coerenza rispetto al Piano di Protezione Civile (proposto al Consiglio Comunale con Deliberazione di Giunta Comunale n. mecc, 2020 02649/028 del 24 novembre 2020) per quanto riguarda le procedure di emergenza e di evacuazione.	Valutazione di coerenza
	Tra i criteri ed i principi metodologici che si intendono utilizzare per la stesura del rapporto ambientale è opportuno richiamare anche le indicazioni del Piano di resilienza climatica della Città di Torino recentemente adottato dalla Giunta (proposta di DCC del 28 luglio 2020,	Valutazione delle alternative

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

Soggetto di riferimento - Contributo tecnico	Determina 229 del 22.01.2021 – Conclusione fase di specificazione – Sintesi contributi	Approfondimento Rapporto Ambientale
	<p>mecc. 2020 01683/112) e il Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia (nuova adesione con DCC del 18 febbraio 2020, mecc. 2018 05923/021).</p> <p>Le valutazioni dei servizi ecosistemici dovranno limitarsi o quantomeno privilegiare quelli più adatti rispetto al contesto territoriale in cui si inserisce l'intervento (ad esempio permeabilità, trattenimento di nutrienti, stoccaggio di carbonio, qualità della vegetazione). Al proposito si evidenzia che sono in corso attività per lo studio e la valutazione dei servizi eco-sistemici sul territorio cittadino che prevedono anche la messa a punto di modelli di valutazione dedicati.</p>	
	<p>Il rapporto ambientale dovrà essere coordinato con lo studio di fattibilità tecnico- economica delle OO.UU., dando evidenza dell'applicazione dei CAM.</p>	Misure di mitigazione
	<p>Si richiede di ampliare le analisi sulle alberature che al momento non sono esaustive (non sono stati indagati gli esemplari arborei compresi nei gruppi A e C dell'allegato cartografico del documento "Analisi dello stato di fatto della vegetazione e rilievo delle alberature esistenti" così come risultano solo parzialmente indagati gli individui del gruppo B) e della sistemazione a verde in generale analizzando l'intero contesto anche delle aree contermini all'ambito dove possano riscontrarsi impatti sulla componente vegetale dovuti all'attuazione di quanto previsto dal masterplan. Rappresentare le azioni da intraprendere la conservazione del doppio filare di tigli in relazione agli interventi di bonifica / messa in sicurezza permanente da eseguirsi. Valutare, in continuità con quanto già prescritto nel quadro della Variante n. 322 per gli ambiti 3.1 e 3.2 di realizzare una quinta arborea e arbustiva sul fronte di corso Romania;</p>	Verifica delle alberature esistenti
	<p>Visto l'obiettivo ambientale assunto circa il "rivalutare il sistema dei canali esistenti" dovranno essere valutati e proposti gli interventi di rinaturalizzazione del reticolo idrografico presente in ambito compatibilmente con le opere previste nel Piano ed in armonia con il contesto del masterplan.</p> <p>Le proposte di naturalizzazione dovrebbero ricorrere prioritariamente a soluzioni di ingegneria naturalistica e mediante l'inserimento di specie vegetali autoctone proprie delle comunità potenzialmente presenti nell'area;</p>	Non si evidenziano interventi sulla bealera esistente che viene mantenuta e per cui viene garantita la fruizione all'interno del parco lineare
	<p>Preso atto della previsione di presentazione delle Verifiche di VIA a conclusione della fase di specificazione dei contenuti del Rapporto Ambientale, si richiede che questo contenga in allegato tali documenti ambientali; si valuterà, consultata la Regione Piemonte in qualità di autorità competente, l'integrazione procedimentale delle</p>	

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

Soggetto di riferimento - Contributo tecnico	Determina 229 del 22.01.2021 – Conclusione fase di specificazione – Sintesi contributi	Approfondimento Rapporto Ambientale
	stesse dell'ambito della procedura di Valutazione, con particolare riguardo al progetto della nuova Viabilità.	
	Il piano di monitoraggio, per la componente traffico e impatti correlati, dovrà prevedere soluzioni integrate con i sistema di monitoraggio della Città;	Piano di Monitoraggio
	Siano previste tutte le azioni necessarie per ridurre le emissioni di inquinanti sulla componente atmosfera; siano adottate idonee misure di mitigazione per la dispersione di polveri e il contenimento delle emissioni (polveri, fumi, odori, rumori e vibrazioni) e le problematiche connesse con il cantiere per quel che riguarda demolizioni, costruzioni e trasporti di materiale. Si richiede una particolare attenzione all'eventuale presenza di amianto e alle azioni che si metteranno in atto per garantire idonee condizioni di sicurezza durante i lavori di posa dei sottoservizi come fognature, acquedotti, elettrodotti, gasdotti etc.	Misure di mitigazione

La presente relazione di compatibilità costituisce quindi Rapporto Ambientale preliminare finalizzato alla Valutazione Ambientale Strategica del Piano Esecutivo Convenzionato ZUT 2.8/2 parte e 3.4 parte, in attuazione delle previsioni definite con la Variante parziale 311 al PRGC approvata con DCC n. mecc 2016 01824/009 del 03 novembre 2016, redatto sulla base delle indicazioni "Contenuti del Rapporto ambientale di cui all'art. 13" (Allegato VI del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.) nonché di quelle presenti nella D.D. 9 gennaio 2017, n. 31 che costituisce un aggiornamento del documento approvato con D.G.R. 12 gennaio 2015, n. 21-892 "Valutazione Ambientale Strategica. Approvazione del documento tecnico di indirizzo Contenuti del Rapporto Ambientale per la pianificazione locale."

1.2. Contenuti dello studio

Il presente Rapporto Ambientale è stato redatto in accordo con quanto dettato dalla Direttiva Europea 2001/42/CE, secondo la quale esso "comprende le informazioni che possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione attuali, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma e, per evitare duplicazioni delle valutazioni, della fase in cui si trova nell'iter decisionale e della misura in cui taluni aspetti sono più adeguatamente valutati in altre fasi di detto iter".

Il documento è inoltre strutturato secondo quanto previsto dalla normativa nazionale e regionale vigente in materia precedentemente presentata.

Il documento, tenendo conto del livello di dettaglio dello strumento in esame, sviluppa i seguenti contenuti:

- descrizione dell'area vasta in cui la Variante si inserisce.
- Illustrazione dei contenuti e delle motivazioni strategiche della Variante e dei principali obiettivi che lo strumento urbanistico intende perseguire con la sua attuazione.
- Verifica della coerenza della Variante con gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica vigenti e con gli eventuali vincoli presenti nell'area di interesse.
- Descrizione dell'attuale qualità delle componenti ambientali potenzialmente interferite dalla Variante, con specifica attenzione alle eventuali condizioni di sensibilità/criticità esistenti. In questa sezione vengono illustrate le caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate dalla Variante e qualsiasi problema ambientale esistente pertinente allo strumento. La caratterizzazione deve prendere in considerazione in particolare: la Rete Natura 2000, i sistemi di tutela e/o vincoli ambientali, le componenti culturali e paesaggistiche presenti nell'ambito d'influenza territoriale.
- Elementi ambientali connessi con situazioni di rischio antropogenico, naturale e per la salute umana; aree sensibili e vulnerabili in considerazione delle speciali caratteristiche ambientali, culturali o del patrimonio.
- Aree di particolare valore ambientale comprese le produzioni agricole di particolare qualità e tipicità.
- Illustrazione delle alternative considerate e specificazione delle ragioni delle scelte effettuate. Al fine di consentire la scelta dell'alternativa maggiormente sostenibile, vengono valutati gli effetti ambientali di ciascuna delle alternative considerate per il perseguimento degli obiettivi, compresa l'alternativa zero, ovvero lo scenario in assenza di Variante, che delinea l'evoluzione probabile dello stato attuale dell'ambiente senza l'attuazione della variante.
- Individuazione e valutazione degli effetti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale, positivi e negativi derivanti dall'attuazione della Variante (tenendo conto delle eventuali misure di mitigazione previste e dei possibili effetti cumulativi generati dall'interferenza con progetti in aree limitrofe).
- Definizione del Programma di Monitoraggio Ambientale (PMA) per il controllo degli impatti significativi e per la verifica del raggiungimento degli obiettivi di Variante prefissati.

Il presente documento è corredato dai seguenti allegati:

1	RAPPORTO AMBIENTALE
2	SINTESI NON TECNICA
3	PIANO DI MONITORAGGIO
4	Valutazione previsionale di impatto acustico
5	Relazione specialistica componenti mobilità, sistema dei trasporti e del traffico
6	Analisi dello stato di fatto della vegetazione e rilievo delle alberature esistenti
7	Relazione qualità ambientale del sottosuolo

1.3. Inquadramento procedurale

L'area oggetto di SUE è collocata nel più ampio contesto del Quadrante Metropolitano Nord – Est, oggetto da alcuni anni di studi ed approfondimenti da parte di Regione Piemonte, Città Metropolitana e dei Comuni interessati, sull'asse di Corso Romania, arteria di collegamento tra la Città di Torino e di Settimo Torinese.

Le aree di intervento sono costituite da contesti industriali sfruttati ed antropizzati sin dalle prime fasi della moderna espansione edilizia della Città di Torino, e da tempo abbandonati e ridotti al degrado per effetto del sottoutilizzo che deriva dalla contrazione delle attività industriali nella zona.

Proprio sull'area di corso Romania e dell'asse di penetrazione urbana converge l'obiettivo di saldatura metropolitana ed intercomunale con previsioni d'importanti infrastrutture, d'accessibilità, relazioni d'aggregazione e servizi per comunità urbane che, seppur disaggregate, sono da alcuni decenni in costante espansione.

In questo complesso scenario di riferimento, per consentire la possibilità di attuazione delle trasformazioni con una maggiore flessibilità nelle previsioni pianificatorie e per accogliere le opportunità di insediamento di una pluralità di attività economiche difficilmente prefigurabili a priori, la Città di Torino

ha approvato negli ultimi anni un sistema di strumenti finalizzati alla riqualificazione e valorizzazione di aree dismesse considerati necessari per l'avvio delle trasformazioni dell'intero ambito, nello specifico:

- con Delibera della Giunta Comunale del 19 febbraio 2013 (mecc. 2013 00800/009), il **Documento di inquadramento territoriale contenente le linee guida della trasformazione urbanistica sull'asse del corso Romania**, nel quale si riconosce, quale fulcro con potenzialità strategica per l'interscambio del trasporto pubblico-privato rispetto alle previste trasformazioni complessive, la stazione ferroviaria di Torino-Stura inserita nel sistema ferroviario metropolitano;
- con Delibera di Consiglio Comunale mecc. 2014 05108/009 del 24 novembre 2014, il perimetro e l'atto di indirizzo del **Programma di rigenerazione urbana, sociale ed architettonica, PRUSA**, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 14, LR 20/2009 e dell'articolo 17 bis, LR 56/1977 e s.m.i. (di seguito PRUSA), che includeva gli ambiti interessati dai PRIN Michelin e Cebrosa e le aree di proprietà "Profimm 2009" e le aree produttive di proprietà Canale, collocate lungo strada delle Cascinette, mirato, tramite azioni partecipative e di concerto con gli operatori privati, al recupero sostenibile degli spazi abbandonati dai processi produttivi, al fine di restituire nuova qualità ambientale, economica e sociale, confermando al contempo la vocazione produttiva e di terziario avanzato dell'area. Lo strumento predisposto dall'Amministrazione Comunale evidenzia come la strategia introdotta tende alla riqualificazione di aree dismesse.
- In seguito all'approvazione da parte della Giunta Comunale dell'atto di indirizzo avente ad oggetto la revisione generale del P.R.G. vigente, al fine di garantire la indispensabile autonomia per il futuro sviluppo della città, demandato alla suddetta Variante Generale al P.R.G., e constatato inoltre che il PRUSA risultava per alcuni aspetti in contrasto con l'atto di indirizzo generale di rigenerazione, **l'Amministrazione ha ritenuto opportuno procedere alla revoca dello stesso PRUSA con Delibera di Consiglio Comunale del 31 luglio 2017, n. 2017 02899/009.**
- In anticipazione alle trasformazioni prefigurate dal revocato PRUSA, l'Amministrazione Comunale ha proposto ed approvato, con Delibera di Consiglio Comunale mecc n. 114 del 3 novembre 2016, la **Variante 311 al PRGC vigente** ai sensi dell'art. 17 comma 5 LR 56/77 e smi.
- **La Variante n. 311** al PRGC vigente ha anticipato, l'assetto urbanistico delle aree, fissando le nuove modalità attuative di riferimento, attraverso le seguenti azioni:
 1. la definizione di 4 nuove Zone Urbane di Trasformazione, 2.8/I Corso Romania Ovest, 2.8/II Corso Romania Est, Ambito 3.4 Cascinette Est, Ambito 3.6 Cascinette Ovest;
 2. l'atterraggio di parte dei diritti edificatori dell'Ambito 2.8 Romania relativi al Lotto 3 nella ZUT di nuova creazione 3.4 Cascinette, in attuazione dell'Accordo di Programma per l'allargamento del perimetro dell'L2, con destinazione commerciale, terziario e produttivo;

3. una nuova Zona Urbana di Trasformazione Ambito 3.6 Cascinette Ovest, anch'essa in attuazione dell'allargamento del perimetro dell'L2 con destinazione commerciale e produttivo.

E' previsto che la variante urbanistica venga attuata mediante strumenti urbanistici esecutivi (PEC) relativi anche a subambiti.

Il presente procedimento di valutazione è relativo al PEC Sub ambito 1, localizzato nella zona nord delle aree di trasformazione in affaccio su Corso Romania.

Con Delibera di Consiglio Comunale n. mecc. 2019 03035/009 del 22 luglio 2019, in continuità con la Variante 311, è stata approvata **Variante Parziale n. 322, ai sensi dell'articolo 17, comma 5**, concernente le aree lungo Corso Romania e Strada della Cebrosa di proprietà Michelin S.p.A. e Romania Uno S.r.l che si attuerà attraverso la definizione delle seguenti azioni:

1. nuova Zona Urbana di Trasformazione (Z.U.T.) denominata Ambito "3.1 Michelin", articolata in 3 Sub-Ambiti di intervento indipendenti. Per tale Ambito si prevede la realizzazione di un insediamento massimo di metri quadrati 70.000 di S.L.P., a fronte di una SLP massima ammessa dal P.R.G. vigente pari a metri quadrati 236.250 con un mix di destinazioni d'uso così articolate: massimo 80% Attività di Servizio alle Persone e alle Imprese (A.S.P.I.) e minimo 20% Eurotorino. E' altresì previsto il trasferimento, nel Sub-Ambito 1, di massimo 7.000 metri quadrati di S.L.P. generata dalla porzione di Area IN confermata, in applicazione delle destinazioni d'uso accessorie consentite dal P.R.G. vigente. Nel Sub-ambito 1 potrà, altresì, essere realizzata parte della SLP complessiva dell'intero Ambito destinata a EUROTORINO (H) e, fino a 3.000 mq della SLP complessiva destinata ad ASPI (B). L'attuazione avviene tramite Strumento Urbanistico Esecutivo esteso a ciascun Sub-Ambito. Ciascun S.U.E., relativo ad uno o più Sub-Ambiti, dovrà essere corredato da uno Studio di Insieme esteso all'intero Ambito, che permetta di valutare il corretto inserimento funzionale e architettonico degli interventi e nel quale siano indicate le opere in previsione, le modalità e i tempi di localizzazione.
2. Nuova Zona Urbana di Trasformazione denominata Ambito "3.2 Cebrosa" con una SLP realizzabile massima di metri quadrati 16.000, a fronte di una SLP massima ammessa dal P.R.G. vigente pari a circa metri quadrati 71.265 con destinazione d'uso per il 100% Attività di Servizio alle Persone e alle Imprese.

Il nuovo azionamento urbanistico definito con le Varianti 311 e 322 è riportato nel seguente stralcio cartografico (Figura 1).

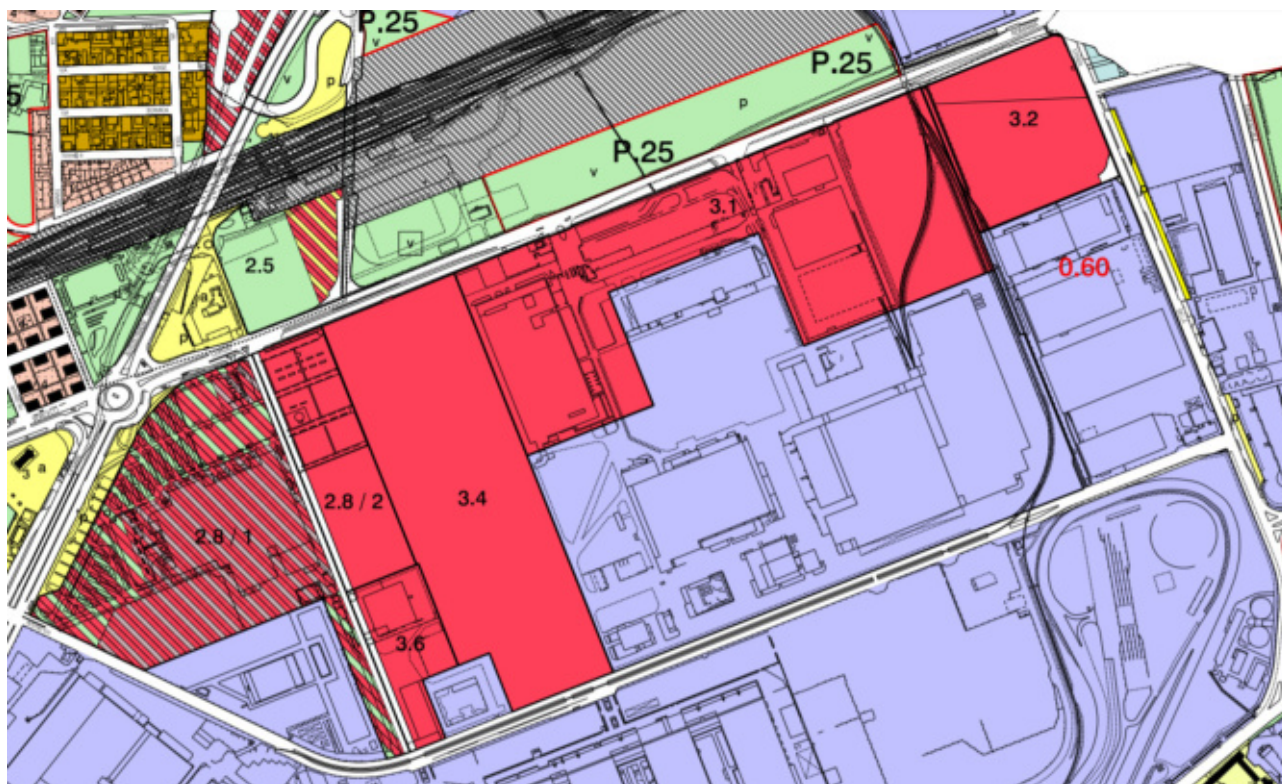


Figura 1: Stralcio della modifica di PRGC proposta con la Variante n. 322

1.4. Corso Romania: fattibilità del nuovo assetto infrastrutturale

L'ambito in esame è caratterizzato da una rete infrastrutturale articolata in cui si inseriscono assi stradali con diversa funzione e tipologia di traffico. Dal punto di vista viabilistico, il Quadrante Nord est è direttamente collegato mediante un complesso sistema viario alla cintura Nord dell'area metropolitana e, più in generale, con il sistema della viabilità nazionale.

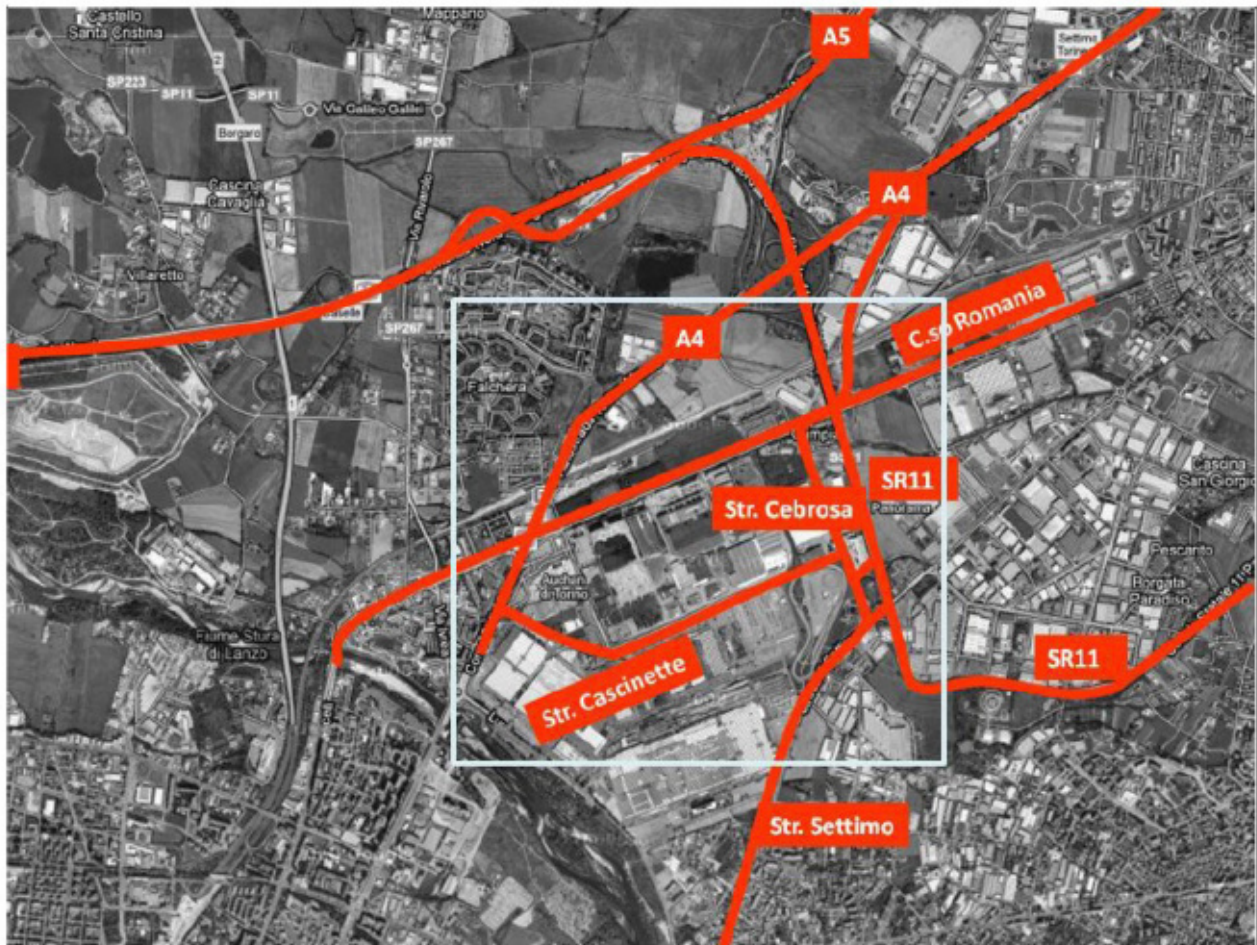


Figura 2 Inquadramento infrastrutturale di area vasta

L'importanza che riveste il progetto infrastrutturale di Corso Romania è definita negli strumenti di pianificazione strategica di livello sovra comunale. L'asse di C.so Romania – Via Torino è infatti legato a trasformazioni urbanistiche importanti e con alta concentrazione edilizia. E' però necessario sottolineare come ad oggi le trasformazioni previste siano ancora in una fase iniziale di progettazione.

Questo asse stradale, elemento di unione tra i Comuni di Torino e Settimo T.se, su cui affacciavano le storiche aree industriali di Pirelli e Michelin, subirà una radicale trasformazione rispetto alle destinazioni d'uso delle aree, da produttive a commerciali e servizi, e conseguentemente alla funzione viabilistica.

Con la ratifica dell'Accordo di Programma per l'ampliamento della localizzazione commerciale L2 Corso Romania avvenuta con Delibera del Consiglio Comunale n. mecc. 2015 04153/016 del 19 ottobre 2015 sono state definite le opere di riqualificazione di Corso Romania e Strada della Cebrosa in attuazione degli interventi prefigurati lungo gli assi..

In particolare, Corso Romania verrà potenziato in modo omogeneo per tutta la sua lunghezza, assumendo la configurazione di strada urbana di scorrimento (assimilabile a strada di categorie D) suddivisa in due

carreggiate, organizzate su due corsie con relative banchine. Il progetto di riqualificazione di Corso Romania ricomprende anche la demolizione della tratta del sovrappasso ferroviario. È prevista inoltre la realizzazione di una pista ciclabile longitudinale sul lato sud di collegamento Torino – Settimo Torinese.

Anche Strada Cebrosa sarà potenziata mediante la realizzazione di quattro corsie suddivisa in due carreggiate, dalla rotatoria di corso Romania verso Settimo Torinese fino all'incrocio con la SS11.

Le trasformazioni sono state prospettate con le varianti al PRGC sopra descritte e rappresentano un'occasione unica per ridefinire il carattere di questo asse stradale.

Si riporta di seguito una sintesi degli interventi previsti su Corso Romania in parte, per quanto di competenza, oggetto della presente previsione urbanistica attuativa.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

RIQUALIFICAZIONE CORSO ROMANIA

L'intervento complessivo di adeguamento e risistemazione dell'attuale Corso Romania può essere suddiviso in tre tratti:

- tratto 1: dall'attuale rotonda che permette l'accesso all'autostrada Torino – Milano alla viabilità esistente che si sviluppa in adiacenza al complesso Auchan;
- tratto 2, che, a partire dalla viabilità esistente sopra citata, si sviluppa lungo l'attuale sedime di Corso Romania fino al confine del lotto di intervento commerciale oggetto di valutazione;
- tratto 3 consistente nel raccordo della viabilità in progetto con il sedime di Corso Romania esistente.

Nel primo tratto le opere previste in progetto consistono unicamente nel rifacimento dello strato superficiale della pavimentazione per una lunghezza di circa 150 m, median-te scarifica e successiva stesa dello strato di usura, oltre al prolungamento dello sparti-traffico esistente fino al nuovo incrocio semaforizzato in corrispondenza della viabilità lato Auchan e della caserma dei VVFF e al rifacimento della segnaletica orizzontale.



Figura 3: Planimetria progetto di fattibilità riqualificazione Corso Romania Tratto 1 (Elaborazione Studio AI)

Nel secondo tratto, che si sviluppa per circa 300 m, il progetto prevede la completa riorganizzazione della sede stradale mediante sfruttamento delle attuali aree verdi e pista ciclabile intercluse tra la carreggiata esistente e l'ambito di intervento; la nuova viabilità complessivamente presenta una larghezza della carreggiata pari a 18,00 m (rispetto agli attuali 8,80 m circa) articolata secondo le seguenti sezioni tipologiche.

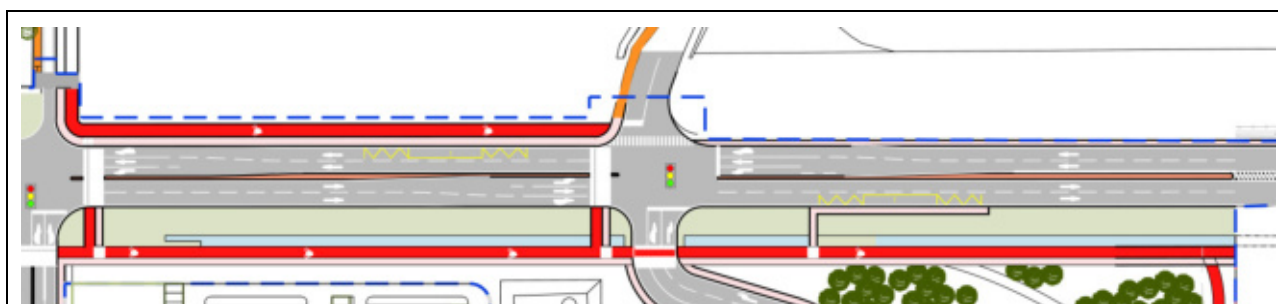


Figura 4: Planimetria progetto di fattibilità riqualificazione Corso Romania Tratto 2 (Elaborazione Studio AI)

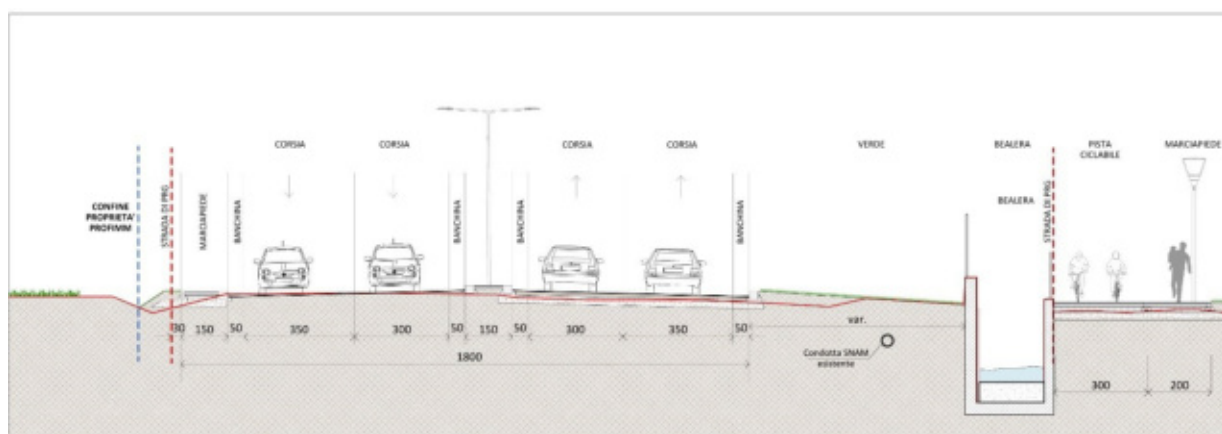


Figura 5: sezione tipologica 1 adeguamento Corso Romania

Il nuovo assetto di Corso Romania sarà organizzato da due semi carreggiate centrali, ognuna di larghezza complessiva pari a 7,50 m, organizzate su due corsie (una delle quali di larghezza pari a 3,50 m per consentire il passaggio degli autobus) con relative banchine; in centro si prevede uno spartitraffico rialzato di 1,50 m ove saranno ubicati i pali di illuminazione. Nel tratto riguardante la sezione tipologica 1 si prevedono marciapiede e pista ciclabile (rispettivamente di larghezza pari a 3 m e 2 m) sul fianco verso l'autostrada A4 si prevede un marciapiede di larghezza pari a 1,50 m.

Sul lato sud si prevede un'area verde con relativa giacitura della condotta SNAM esistente, il mantenimento del Canale Adacquatore esistente e il posizionamento verso il lotto di marciapiede e pista ciclabile (rispettivamente di larghezza pari a 2,00 m e 3,00 m).

Gli attraversamenti pedonali e ciclabili di Corso Romania saranno a raso in corrispondenza delle intersezioni semaforizzate.

Questo tratto di Corso Romania presenta a ovest un'intersezione semaforizzata e ad est un tratto di raccordo al sedime esistente di circa 115 m. Lungo il tratto di raccordo le corsie diventeranno una per senso di marcia e lo spartitraffico verrà sostituito da semplice segnaletica zebra di suddivisione delle corsie.

Completano l'intervento l'impianto di semaforizzazione a regolazione dell'intersezione centrale in corrispondenza del collegamento con il sovrappasso Falchera e sul quale si prevede una viabilità di accesso all'area di intervento.

In corrispondenza degli incroci semaforizzati si prevede la riorganizzazione della semicarreggiata, con la predisposizione di 3 corsie per consentire una migliore fluidità dei diversi flussi previsti. Per fare ciò si prevede la riduzione dello spartitraffico a 0,80 m, con la corsia in destra ridotta a 3,00 m, la corsia centrale ridotta a 2,60 m e la nascita di una corsia di svolta a sinistra con larghezza di 2,60 m.

Nelle vicinanze dell'intersezione con lo scavalca ferrovia proveniente dal quartiere Falchera, sono previste le banchine per le fermate degli autobus del servizio pubblico. In corrispondenza degli attraversamenti pedonali e ciclabili è presente un attraversamento della bealera da cui partono i percorsi interni che consentono di raggiungere le nuove aree in progetto (parcheggio, parchi ecc).

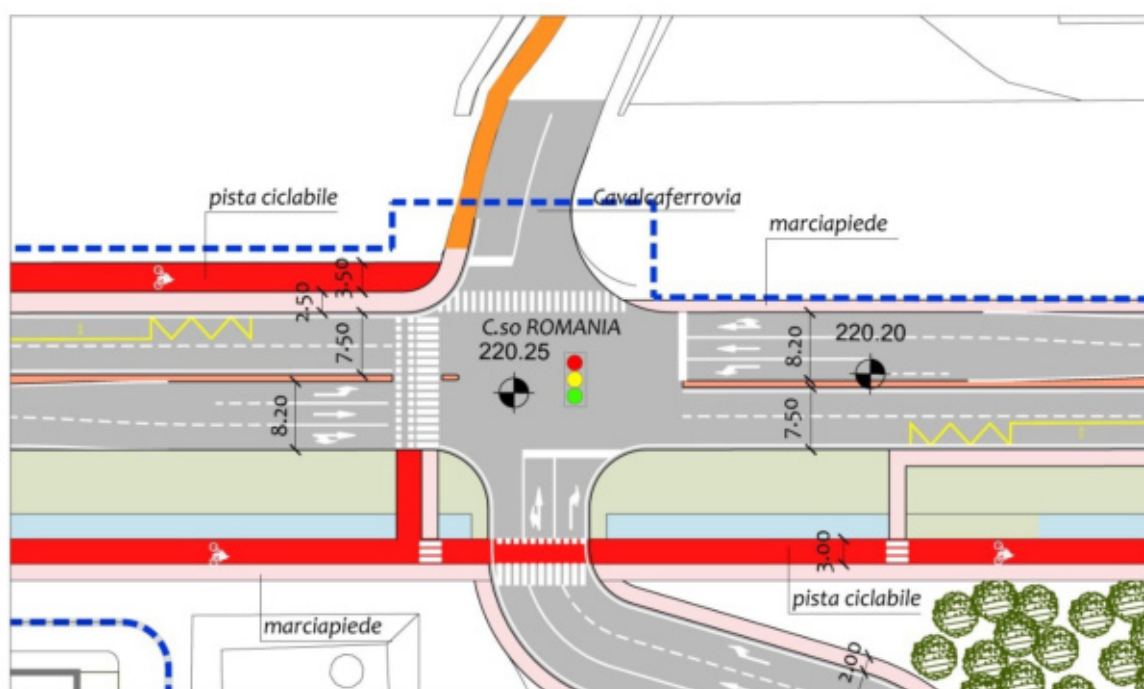


Figura 6: Particolare intersezione Corso Romania – cavalcaferrovia Falchera. (Elaborazione Studio AI)

Il progetto originario del potenziamento di corso Romania prevedeva la realizzazione delle sole semicarreggiate all'interno della porzione di territorio destinata dalla cartografia di P.R.G. a Viabilità Pubblica (ai sensi di quanto disposto dall'art. 23 delle N.U.E.A. di P.R.G.). Prevedeva nel contempo la localizzazione dei marciapiedi e della pista ciclabile all'interno dell'area destinate rispettivamente a servizio pubblico (ex art. 21 della L.R. 56/77) sul lato sud e a Parco Agricolo P25 sul lato nord della carreggiata.

La realizzazione della pista ciclabile e del marciapiede sul lato sud era prevista nell'ambito del potenziamento del corso Romania, mentre la realizzazione del marciapiede lato nord era rimandata al momento della trasformazione del primo ambito localizzato a nord, specificatamente l'ambito di fronte alla Stazione Ferroviaria Stura, essendo la stessa opera funzionale all'utilizzo dell'area nord trasformata.

La Cartografia di P.R.G. come rappresentato nella relativa tavola 3b individua per il potenziamento del sedime di corso Romania una fascia di poco meno di ml 27 ricompresa tra il muro di recinzione della originaria proprietà Michelin sul lato sud e la proprietà Gefim sul lato nord.

Questa fascia è parzialmente occupata dalla presenza di una banchina verde verso il lato sud che svolge, tra le altre, la funzione di protezione del gasdotto della SNAM. Questa presenza condiziona la dimensione della carreggiata non potendo essere prevista la costruzione della nuova viabilità troppo in adiacenza del gasdotto stesso.

La possibilità di rimandare la realizzazione del camminamento a nord di Corso Romania, così come intesa in origine e in base alla quale era stata eseguita la progettazione della sezione stradale, è stata discussa nuovamente di recente con l'Amministrazione Comunale che, sull'assunto di mantenere sostanzialmente invariate le caratteristiche prestazionali della strada, ha richiesto che la riqualifica del corso prevedesse sin da subito la completa dotazione di un marciapiede pedonale anche sul lato nord.

Al contempo, il Comune, con nota prot. 2592 in data 12.2.2021, ad esito dell'analisi del progetto delle opere urbanizzative, sul presupposto che "Corso ROMANIA è classificata strada interquartiere di tipo E", mentre "La sezione indicata dai proponenti ha caratteristiche da strada di scorrimento (vedi norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade)" ha rilevato che "potrebbero essere leggermente riviste e ridotte le dimensioni indicate per la suddivisioni degli spazi della carreggiata stradale".

Su tale base è stata avviata la revisione concordata del progetto.

Per l'effetto, vista la necessità di prevedere la realizzazione del marciapiede nord contestualmente all'intero corso, vista la disponibilità patrimoniale e urbanistica dell'intera fascia e in considerazione della tipologia di strada che può consentire alcune ottimizzazioni di alcune componenti della carreggiata (che tra l'altro, come meglio rappresentato nell'integrazione della Relazione specialistica relativa alla Componente mobilità, consentono una migliore e più sicura fruizione della semicarreggiata stessa) è stata rivista la sezione stradale come di seguito descritto:

2 semi carreggiate da ml 7,75 e uno spartitraffico da ml 1,50 con:

- banchina interna da ml 0,50
- corsia interna da ml 3,50

- corsia esterna da ml 3,00
- banchina esterna da ml 0,50.

Con disponibilità patrimoniale si intende che la proprietà dell'intero sedime stradale è in capo alla Città di Torino o ad uno dei soggetti proponenti l'intervento: questo permette quindi di realizzare Corso Romania completo di marciapiedi senza ricorrere ad espropri.

Con disponibilità urbanistica si intende una previsione cartografica delle NUA di PRG che consente la realizzazione di opere di viabilità pubblica, nel caso specifico garantita dalla localizzazione in area VI ex art. 23.

La giacitura di Corso Romania lascerà invariate le quote attuali ad eccezione evidentemente del tratto dello scavalca ferrovia che, una volta abbattuto, consentirà di mantenere in piano la strada.

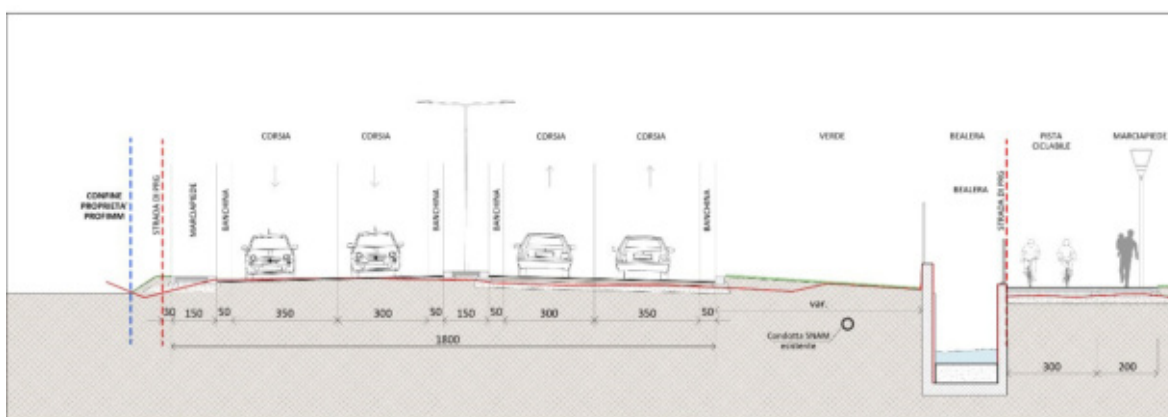


Figura 7: Sezione tipo configurazione corso Romania –

Per il tratto di corso Romania, si prevede lo smaltimento delle acque meteoriche di ruscellamento per infiltrazione nel sottosuolo. Verranno realizzate trincee disperdenti parallele al corso e un nuovo collettore sotto corso Romania (primo lotto del nuovo collettore di scarico di futura realizzazione) che fungerà da vasca di laminazione per il sistema di infiltrazione.

Tali interventi si integrano in modo coordinato ed omogeneo con i seguenti interventi infrastrutturali già appena ultimati sull'asse di corso Romania – via Torino o già approvati:

- completamento del nuovo sovrappasso ferroviario e connessione con corso Romania;
- riqualificazione dell'asse di via Torino e delle principali intersezioni in Comune di Settimo T.se (appena ultimata);
- riqualificazione dell'ultimo tratto di strada Vicinale delle Cascinette e realizzazione della rotonda di accesso al nuovo insediamento "Leroy Merlin" (appena ultimata);

- riqualificazione dell'asse perimetrale Ovest e delle principali intersezioni;
- realizzazione del nuovo asse perimetrale Est;
- nuova bretella di collegamento tra via Torino e strada di Settimo (in fase di realizzazione nel Comune di Settimo).

1.5. Localizzazione extraurbana non addensata L2 Corso Romania

Per quanto attiene agli aspetti commerciali, i vigenti strumenti di programmazione commerciale riconoscono la localizzazione urbano-periferica non addensata L.2 denominata Corso Romania. Con DGR n. 13-1894 del 27 luglio 2015, infatti, è stato approvato l'Accordo di Programma per l'ampliamento, di circa mq 90.018 della localizzazione urbano-periferica denominata L2 Corso Romania per una superficie complessiva pari a circa mq. 256.779.

L'Accordo di Programma è stato ratificato da parte del Consiglio Comunale della Città di Torino con delibera di Consiglio Comunale n. 2015 04153/016 del 19 ottobre 2015.

Nello specifico per quanto riguarda l'ampliamento L2 Romania esistente e la nuova dislocazione, l'Accordo di Programma:

- definisce e coordina gli obiettivi, gli impegni e le procedure afferenti alla programmazione commerciale così come specificatamente previsto dalla normativa settoriale vigente;
- ridefinisce in applicazione dei disposti dell'art. 14 della DCR n. 191-43016/2012, il perimetro in ampliamento della localizzazione L2 "Corso Romania". La superficie oggetto di ampliamento è di circa mq. 90.018. La superficie complessiva territoriale della L2 ad esito dell'ampliamento è quindi pari a circa mq 256.779.

L'Accordo di Programma prevede che la progettazione di trasformazione dell'area e l'attuazione siano subordinate alle seguenti prescrizioni:

- la progettazione dell'asse di corso Romania nel Comune di Torino dovrà tenere conto delle indicazioni del Piano di Struttura del Q.N.E. e delle previsioni degli strumenti urbanistici dei Comuni di Torino e Settimo Torinese, nonché dei progetti in itinere nell'ambito territoriale, considerando con particolare attenzione i flussi di traffico generati su corso Romania, le urbanizzazioni occorrenti e la coerenza del quadro generale delle varie strutture commerciali presenti nell'area, così come specificato nel parere della Direzione Infrastrutture e Mobilità.

- Il disegno urbano ed edilizio dell'insediamento commerciale prima della attuazione dell'area dovrà preventivamente essere verificato rispetto agli indirizzi e contenuti del Piano Paesaggistico Regionale, adottato con D.G.R. 20-1442 del 18/05/2015; il disegno complessivo della trasformazione dovrà tenere conto delle indicazioni del Piano Struttura del QNE e delle previsioni degli strumenti urbanistici dei Comuni di Torino e di Settimo Torinese, nonché dei progetti in itinere in ambito territoriale, considerando in particolare i flussi di traffico generati su Corso Romania, le urbanizzazioni occorrenti e la coerenza del quadro generale delle varie strutture commerciali presenti nell'area.

In coerenza con tale Accordo, il Comune di Torino (classificato ai sensi dell'art. 11 della D.C.R. n. 563-13414/1999 s.m.i. come "comune metropolitano" appartenente all'area di programmazione di Torino) ha successivamente approvato la variante n. 311 al PRG (si veda il par. successivo), in attuazione della quale è proposto il progetto in esame.

Il Comune di Torino, ha poi avviato con nota prot. n. 12308/2018 del 20 marzo 2018, pervenuta nella stessa data (ns prot. n. 26171/A1903A), secondo le indicazioni contenute nelle deliberazioni sopra richiamate, il procedimento di Accordo di programma, per l'ulteriore ampliamento della "Localizzazione urbano periferica non addensata L2" denominata "Corso Romania. Con DGR n. 17-7343 del 3 agosto 2018, la Giunta Regionale ha approvato lo schema di accordo di programma.

Si riporta di seguito la nuova perimetrazione in ampliamento approvata e attualmente vigente, in quanto recepita nel PRG di Torino con la variante n. 322.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

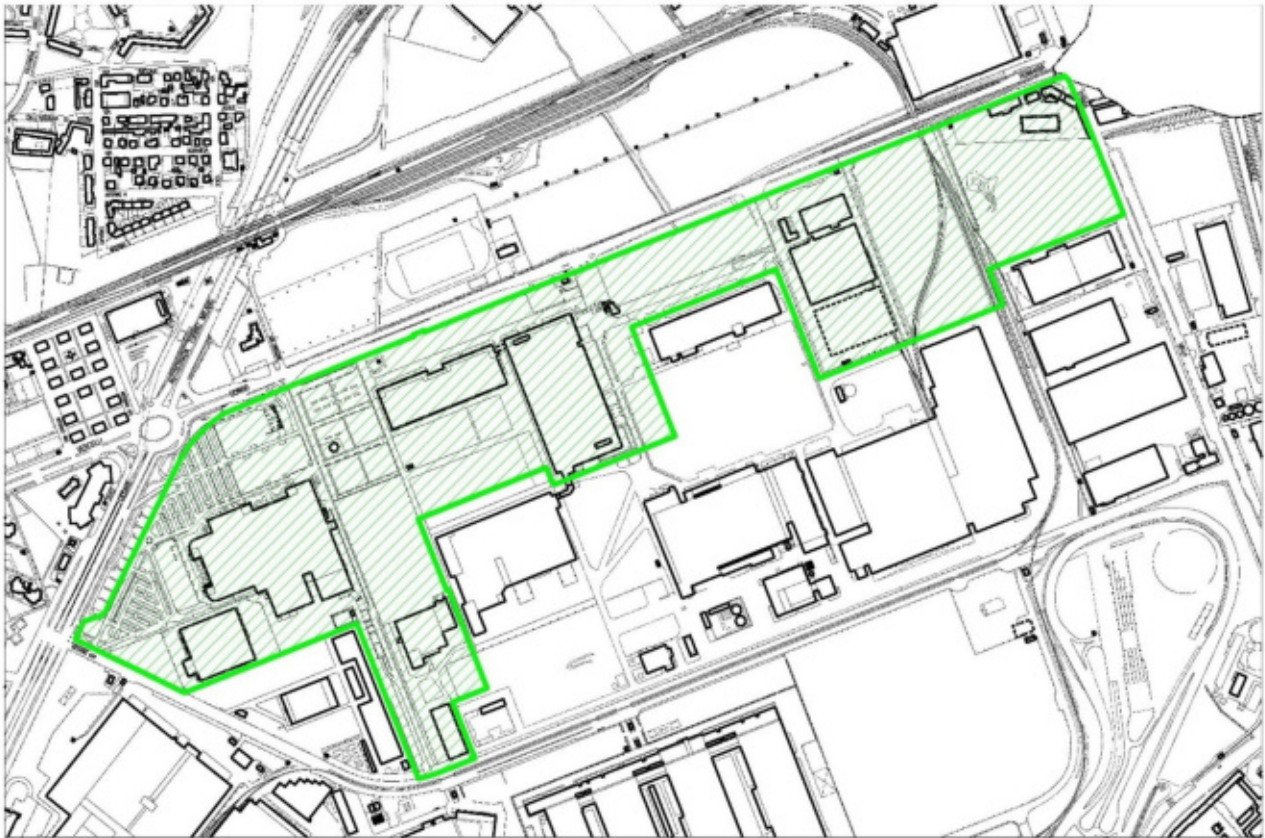


Figura 8: Perimetro ampliamento L2– Accordo di Programma D.G.R. n.17-7343 del 3.08.2018 – Allegato 1

1.6. Rapporto con la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)

Sono state valutate pertinenti le seguenti tipologie di opere derivanti dall'attuazione delle previsioni urbanistiche, comprese nell'allegato IV "Progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano" alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e smi:

- punto 7.b) costruzione di centri commerciali di cui al decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114 "Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59";
- punto 7.b) parcheggi di uso pubblico con capacità superiori a 500 posti auto

Sono state inoltre valutate come pertinenti le seguenti tipologie di opere previste nell'Allegato B della Legge Regionale 40/98:

- Allegato B1 punto n. 17 costruzione di centri commerciali classici o sequenziali e di grandi strutture di vendita di cui all'allegato A alla DCR 29 ottobre 1999, n. 563-13414 e s.m.i.
- Allegato B3 punto n. 7 costruzione di parcheggi con capacità superiore a 500 posti auto

Inoltre, all'interno della procedura di VAS della Variante parziale n. 322 al PRGC vigente che ha modificato le previsioni urbanistiche del comparto Michelin lungo Corso Romania, conclusasi con Determina di compatibilità ambientale n. 167 del 18 luglio 2019, n. mecc. 2019 45224, è stato determinato che il progetto complessivo delle opere stradali per la realizzazione delle modifiche e dei potenziamenti relativi al Corso Romania e strada della Cebrosa, esteso all'intersezione con Corso Giulio Cesare al confine con il Comune di Settimo e da questo all'innesto con la SR 11 connesso alle nuove previsioni commerciali, sia da assoggettarsi alla procedura di VIA, sulla scorta del principio di precauzione in relazione alla particolare sensibilità ambientale del territorio, eventualmente in modo integrato con le procedure di VIA previste per le strutture commerciali.

E' stato quindi valutato come opera connessa, il progetto di riqualificazione di Corso Romania e Strada della Cebrosa ricadente tra le opere previste dall'allegato IV "Progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano" alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e smi:

- punto 7.h) strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis e strade urbane con lunghezza superiore a 1.500 metri non comprese nell'allegato III;

Sono state inoltre valutate come pertinenti le seguenti tipologie di opere previste nell'Allegato B della Legge Regionale 40/98:

- Allegato B3 punto n. 5 strade comunali di scorrimento in area urbana o potenziamento di esistenti a quattro o più corsie con lunghezza, in area urbana o extraurbana, superiore a 1.500 metri.

Ciò, in coerenza a quanto indicato dalla Regione Piemonte - Direzione Ambiente, Energia e territorio Settore Valutazioni ambientali e procedure nel contributo (acquisito al prot. comunale n. 441 in data 20/01/2020) pervenuto nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica del PEC (n. prot. 441 del 21.01.2021 in corso) che reca il progetto qui in esame. Tale parere, riconoscendo la necessità di approfondire aspetti specifici in luogo di generici temi di riassetto urbano, precisa come *"rispetto alla verifica di VIA di competenza regionale, essendo la trasformazione urbanistica in oggetto a finalità prevalentemente commerciale, dovrà essere presentata istanza in relazione alla categoria B 1.17 della l.r. 40/98 che ricomprende anche la categoria dei parcheggi ad uso pubblico quale opera connessa, mentre per la strada urbana dovrà essere presentata istanza in relazione alla categoria B3.5 della l.r. 40/98"*.

Si assume, cioè, la prevalenza della categoria, speciale, del progetto commerciale rispetto alla più generale categoria (punto 4 dell'allegato B1 della lr 40/1998) dei "progetti edilizi di sviluppo e riassetto urbano, all'interno di aree urbane esistenti, che interessano superfici superiori ai 10 ettari".

Nel caso di specie, infatti, gli insediamenti commerciali assorbono, unitamente ai parcheggi, la totalità del progetto, per cui il riferimento alla più generale e generica categoria dei "progetto di sviluppo" resta irrilevante.

Quanto sopra, a prescindere, pertanto, dai diversi motivi per cui comunque la categoria di cui al punto 4 non sarebbe applicabile nella fattispecie.¹

¹ A tal proposito, sarebbe, infatti, da tenere presente che la ST del PEC è pari a mq. 88.100, inferiore alla soglia di 10 ettari. La soglia verrebbe raggiunta solo considerando la superficie interessata dagli interventi di modifica ed ottimizzazione della viabilità di servizio, che, però, formano oggetto di diversa categoria di opera (in astratto di differente competenza, essendo rimessa al Comune). Il "progetto di riassetto urbano" la cui superficie territoriale è da assumere in considerazione è solo quello del PEC, che, peraltro, neppure presenta, come opere connesse, l'intera sequenza degli interventi viari. Nella prassi di tale tipologia di procedure di Verifica gestite non solo dagli Enti territoriali competenti a vario titolo nella fattispecie ma da tutte le Amministrazioni con le quali il soggetto titolare del progetto ed i consulenti dello stesso hanno gestito iniziative analoghe non è mai stata adottata sinora tale modalità di conteggio.

Merita anche ricordare che la lr 40/1998, norma specificativa della disciplina nazionale che deve avere applicazione in forza della potestà di legislazione concorrente convalidata espressamente dal 7° comma dell'articolo 7 del Codice nazionale, con riguardo alla tipologia progettuale soggetta alla Verifica di competenza regionale di cui al punto 4 dell'allegato B1 reca la seguente specificazione: "(*) La categoria non comprende i piani attuativi, adottati ed approvati ai sensi dell'art. 20 della lr. 40/1998." E' ben noto come l'articolo 20 sia la disciplina ante litteram di ciò che poi è stato introdotto nell'ordinamento europeo e nazionale con la VAS, e come la VAS relativa alla variante 311 abbia disposto che il PEC fosse assistito da un seconda procedura di valutazione ulteriore rispetto a quella condotta in sede di pianificazione generale. La postilla in questione, che sotto il profilo formale escluderebbe dalla necessità di tale Verifica anche progetti superiori alla soglia dei 10 ettari, afferma comunque il principio che non si debbano ripetere procedure ambientali le cui finalità siano già state garantite con altre analoghe procedure, nel rispetto del principio di efficacia e semplificazione procedurale sancito dalla legge 241/1990 come criterio generale del procedimento amministrativo.

Quanto all'esigenza di un'adeguata considerazione della condivisibile esigenza di avere una valutazione specifica degli impatti che potrebbero essere causati sia dall'intervento commerciale vero e proprio che dalla realizzazione delle considerevoli modifiche apportare alla viabilità occorre sottolineare che si è accettato anche da parte della società proponente che all'ordinaria procedura di Verifica prevista dalla Lr 40/1998 e dall'articolo 27 della DCR 191/2012 per quanto attiene all'attivazione della struttura di vendita autorizzata si aggiungesse una specifica considerazione del progetto relativo alla viabilità, che peraltro nella fattispecie rappresenta un dato vincolato nei suoi contenuti essenziali per effetto dell'impegno assunto, in sede di accordo di programma relativo all'ampliamento della L2, da tutti i soggetti territoriali con diritto di voto di autorizzare la realizzazione di quanto in quella sede convenuto.

Ciò garantisce già una specifica considerazione di tali due fondamentali contenuti progettuali. La diversa Verifica attinente al complesso del progetto non aggiungerebbe dunque alcunché sotto il profilo della disamina ambientale delle trasformazioni che l'esecuzione di quanto previsto potrebbe determinare.

Si ritiene pertanto che la procedura di Verifica possa essere svolta legittimamente con riguardo ai soli profili soprariportati e meglio articolati nel paragrafo seguente.

Come previsto dalla LR 40/98 e smi i progetti edilizi di costruzione di edifici commerciali e grandi strutture di vendita sono rimandate alla competenza regionale, mentre la costruzione di parcheggi con capacità superiore ai 500 posti auto risulta di competenza comunale, così come le strade urbane.

Il Proponente ha confermato la volontà di avvalersi della facoltà prevista nella sopracitata determina dirigenziale n. 167 del 18 luglio 2019, n. mecc. 2019 45224 , depositando presso i competenti organi della Regione Piemonte gli elaborati per la verifica di VIA congiunta sia dell'insediamento commerciale che del progetto viario, in quanto misura organizzativa di maggiore efficienza perché consente la valutazione integrata degli impatti.

In data 31.01.2021 è stata inoltrata alla Regione Piemonte specifica istanza per attivazione della procedura di Verifica di VIA.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

2. Contenuti ed obiettivi del PEC

2.1. Descrizione dello stato attuale dell'area

2.1.1. Cenni storici e preesistenze

Come più volte ribadito, le aree di intervento sono costituite da contesti industriali sfruttati ed antropizzati sin dalle prime fasi della moderna espansione edilizia della Città di Torino, e da tempo abbandonati e ridotti al degrado per effetto del sottoutilizzo che deriva dalla contrazione delle attività industriali nella zona.

Le aree di intervento vedono, in effetti, la prima urbanizzazione già nel 1925, quando venne avviata la costruzione dello stabilimento della SNIA-Viscosa: la Società era stata fondata nel 1917 da Riccardo Gualino e Giovanni Agnelli ed era una delle più importanti nel paese per la produzione di fibre tessili artificiali.

Con la fine della Prima guerra mondiale la commercializzazione ha una flessione e nel 1919 la SNIA cambia il nome originario in quello di Società di Navigazione Industria e Commercio, in relazione al nuovo interessamento per la produzione e il commercio di fibre tessili sintetiche che, insieme al "tradizionale" ramo marittimo in cui l'azienda continua ad operare, costituisce una nuova ed importante attività.

Lo sviluppo dell'attività tessile porta ad un processo di espansione verso la produzione di fibre chimiche e per la terza volta cambia la denominazione in quella definitiva di Società Nazionale Industria Applicazioni Viscosa (comunemente conosciuta come SNIA Viscosa).

Così nel 1925 in località Abbazia di Stura inizia la costruzione dello stabilimento torinese che entrerà in funzione nel 1926: una struttura di dimensioni importanti che si estende su una superficie di due milioni

di metri quadrati comprendenti le terre di alcune cascine della zona e quelle (ben più numerose, si calcola all'incirca un milione e mezzo di metri quadrati) cedute all'azienda dall'Abbadia di San Giacomo.

Alla vigilia del secondo conflitto mondiale la Snia si presenta quindi come un'azienda in continua espansione che a Torino occupa nei due stabilimenti poco meno di 2.000 persone: 1.350 nel complesso di Torino Stura adibito alla produzione di fibre tessili ed artificiali e 620 in quello di via Fréjus 26 utilizzato per le lavorazioni di tipo meccanico.

Nel 1954 lo stabilimento chiude e la SNIA cede la struttura alla società Michelin, che la utilizza fino agli anni Ottanta. In seguito alla delocalizzazione di gran parte della produzione dell'indotto automobilistico, anche la Michelin ha effettuato un piano di riorganizzazione della propria produzione industriale con conseguente dismissione e parziale cessione delle aree. Una porzione della superficie, quella prospiciente corso Giulio Cesare, è ora occupata dal Centro Commerciale Auchan.

Dell'importante complesso industriale originario, la torre piezometrica rimane l'unica testimonianza storica e costituisce, allo stesso tempo, un elemento che caratterizza il territorio.

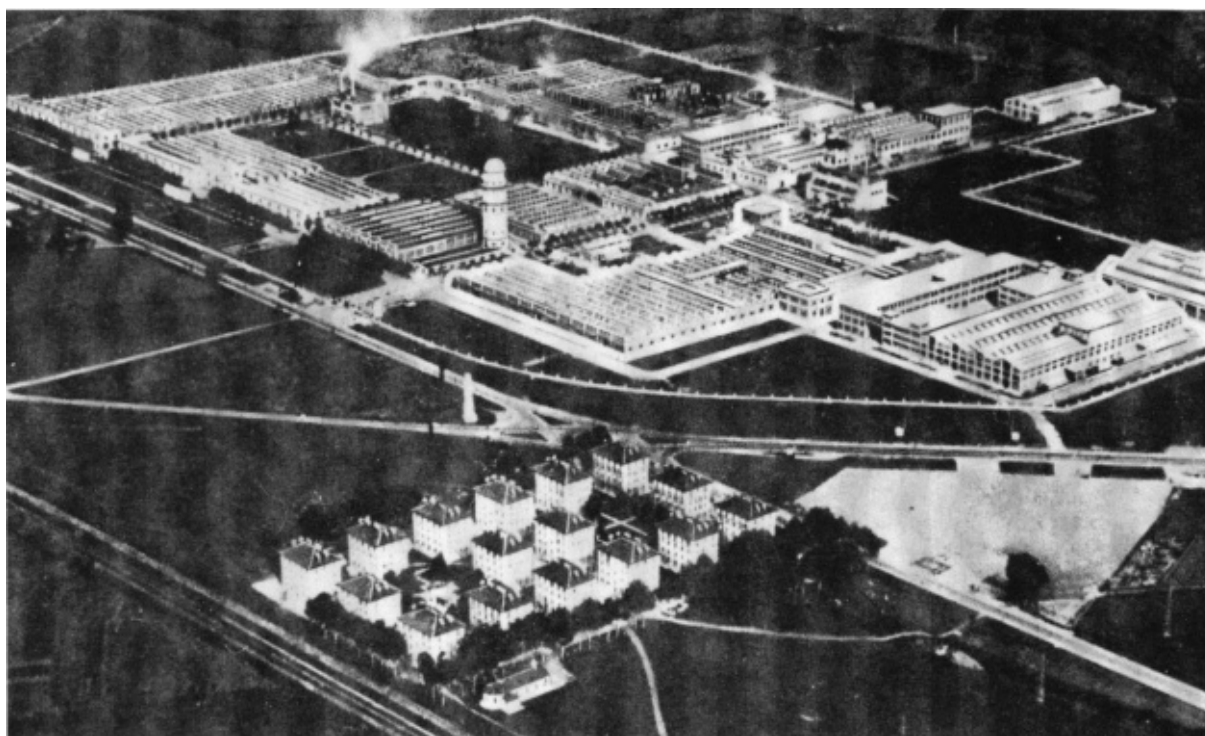


Figura 9: Immagine storica dello stabilimento SNIA Viscosa di Abbadia di Stura.

L'intera area di intervento si configura quindi come area industriale dismessa di rilevanza strategica per lo sviluppo della città. L'area nella sua destinazione industriale è stata storicamente oggetto di trasformazioni sia per la realizzazione di superfici infrastrutturate sia per la realizzazione di superfici urbanizzate, questo a discapito di usi agricoli o naturali.

Il progetto oggetto di analisi propone un recupero e una rifunzionalizzazione di un'area industriale dismessa, completamente antropizzata e denaturalizzata.

E' stata effettuata specifica analisi storica cartografica presso l'archivio catastale della Città di Torino per meglio comprendere l'evoluzione dell'area e inquadrare lo stato attuale dei luoghi, meglio illustrate nelle cartografie riportate.

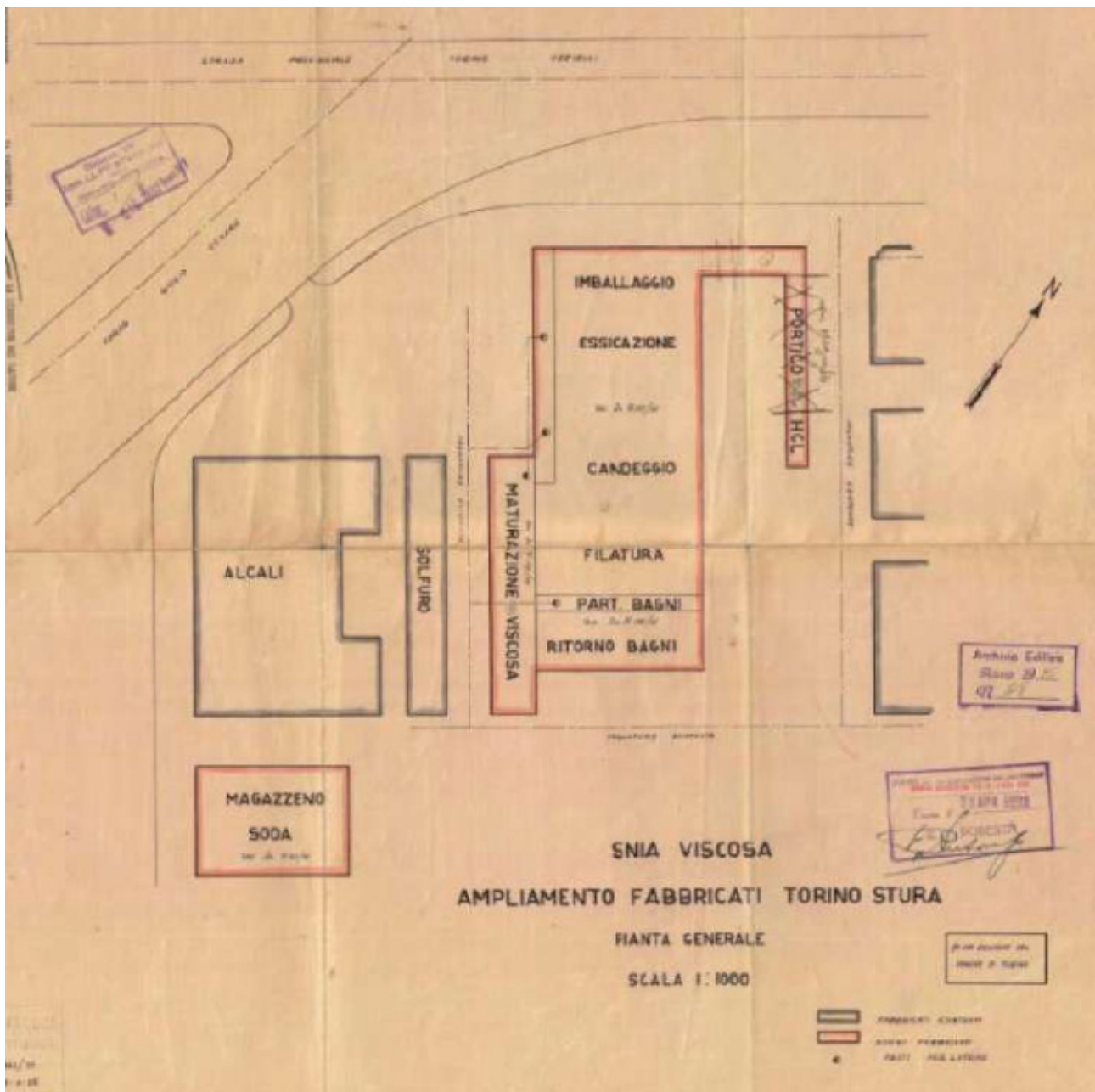


Figura 10: Planimetria catastale ampliamento fabbricati SNIA VISCOSA 1920 (Fonte dati Archivio Città di Torino)

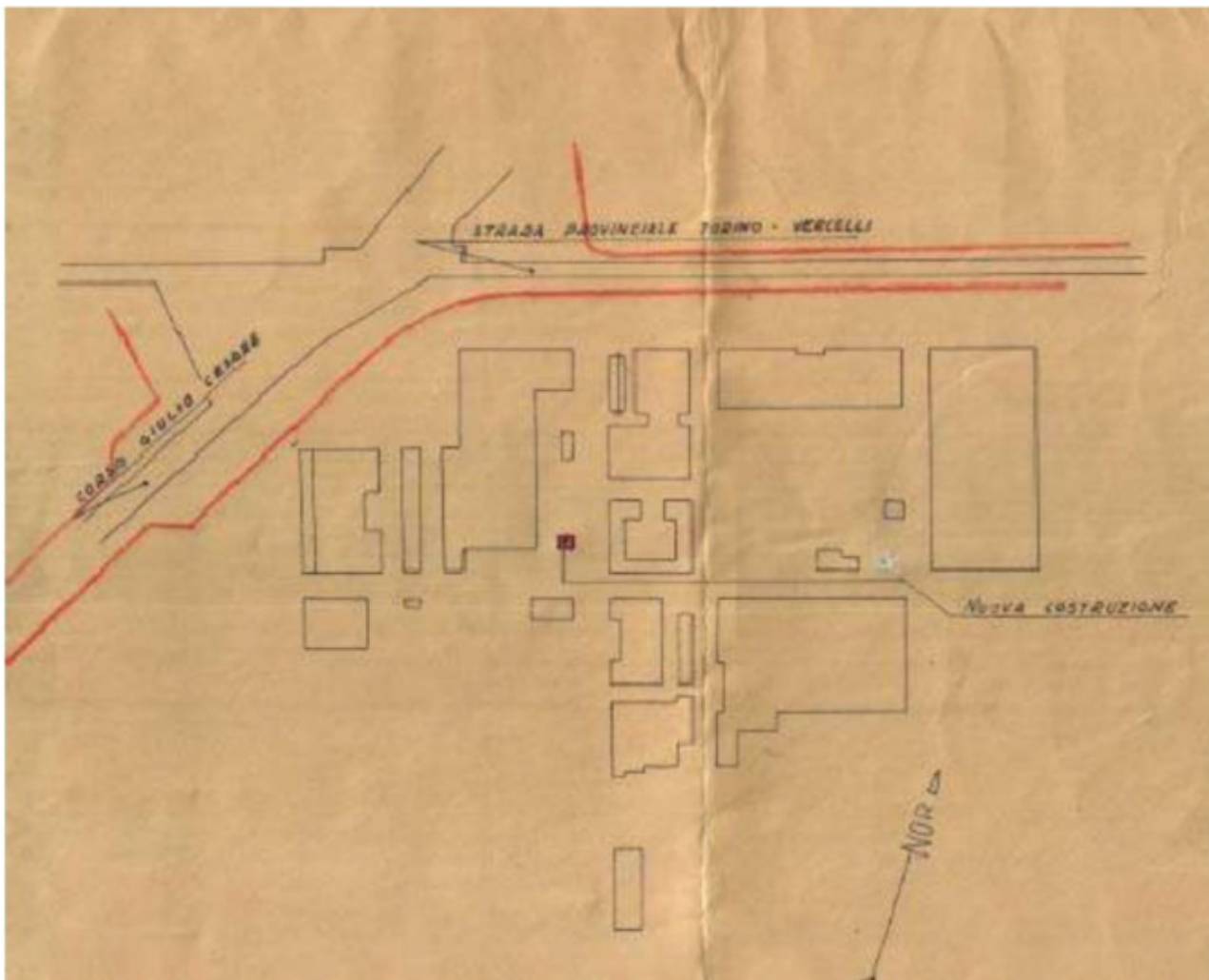


Figura 11: Planimetria catastale 1941 (Fonte dati Archivio Città di Torino)

La porzione orientale del lotto, come evidenziato nell'analisi storica cartografica, presentava una serie di edifici utilizzati in ultimo da Michelin come magazzini, uffici e deposito materiali, demoliti nel 2007. L'area in questione risulta attualmente topograficamente più rilevata rispetto al piano campagna locale, di circa mediamente 1,5-1,8 m, in conseguenza ad un intervento di recupero rifiuti (CER 17 05 04 – Operazione 7.31 bis) di cui all'art. 216 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., con attribuzione del n. 245/2009 come da comunicazione della Provincia di Torino prot. 587266 del 20/07/2009. L'intervento di recupero rifiuti è stato condotto negli anni compresi fra il 2009 ed il 2012.

2.1.2. Descrizione dello stato attuale delle aree

La natura delle aree interessate dal progetto è caratterizzata da condizioni di marginalità, dalla rilevante presenza di infrastrutture stradali e ferroviarie e dalla frammentazione di spazi liberi.

Le aree costituenti questa superficie, precedentemente occupate dalle attività industriali prima di SNIA e poi del comparto produttivo della società Michelin Italia S.p.A., sono state in gran parte dismesse e, grazie a una serie di studi preliminari promossi dall'Amministrazione comunale e dagli operatori privati, hanno recentemente acquisito una nuova destinazione urbanistica.



Figura 12: Foto aerea aree oggetto di intervento

Allo stato attuale le aree oggetto di intervento presentano le caratteristiche di seguito descritte:



Figura 13: Ortofoto aree oggetto di PEC

La porzione settentrionale del lotto di intervento corrispondente all'area occupata un tempo dagli edifici ad uso autorimessa/magazzino prodotti e magazzino approvvigionamenti, in seguito alla demolizione degli stessi, è oggi utilizzata come parcheggio pubblico annesso al centro commerciale esistente; la porzione meridionale, occupata un tempo dall'edificio officina, viene invece utilizzata come parcheggio privato ad uso dei dipendenti del centro commerciale esistente. Si evidenzia la presenza della Torre piezometrica, alta m 43, che si trova attualmente all'interno dell'area destinata a parcheggio. Vincolato ai sensi dell'art 10 del D. Lgs n 42/2004, il manufatto risulta attualmente l'unico elemento rilevante a testimonianza dell'importante complesso industriale ora demolito.



Figura 14: Individuazione porzione settentrionale descritta su lotto oggetto di PEC



Figura 15: Ripresa fotografica torre piezometrica

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

La porzione dell'ambito posta a confine con Corso Romania è costituita da un'area di verde esistente, di profondità 55 metri, caratterizzata da due filari di tigli (*Tilia hybrida*), messi a dimora nel secondo dopoguerra, e dalla presenza di un bunker risalente al periodo bellico.

In questa porzione si individua anche la presenza della Bealera dell'Abbadia di Stura che scorre a cielo aperto lungo il margine occidentale tra la sede stradale del corso e l'area di intervento. Si tratta di una canalizzazione storica un tempo usata come canale per l'irrigazione dei campi, oggi non più usata per gli scopi originari ed avente solo funzione idraulica di scolo delle acque superficiali la cui gestione è demandata al "Consorzio SBNF" (consorzio irriguo) presso il Comune di Settimo Torinese.

La Bealera dell'Abbadia di Stura era originariamente riconducibile ad un più ampio sistema idraulico omogeneo, caratterizzato da un unico corso d'acqua che assumeva denominazioni diverse secondo i territori comunali che attraversava. Sino alla metà del secolo scorso aveva origine dal torrente Stura di Lanzo, in prossimità del ponte della ferrovia contiguo all'attuale Corso Vercelli: l'abbassamento dell'alveo conseguente alle indiscriminate escavazioni di ghiaia per edilizia ne hanno, di fatto, compromesso irreversibilmente l'approvvigionamento idraulico che, da allora, è assicurato dall'apporto di fontanili e dalle acque provenienti dall'estesa rete di canali posti superiormente al suo corso. Oggi l'unico utilizzo della bealera è per la captazione delle acque superficiali. Nel progetto non si interviene sulla Bealera.



Figura 16: Individuazione porzione in fregio a Corso Romania descritta su lotto oggetto di PEC

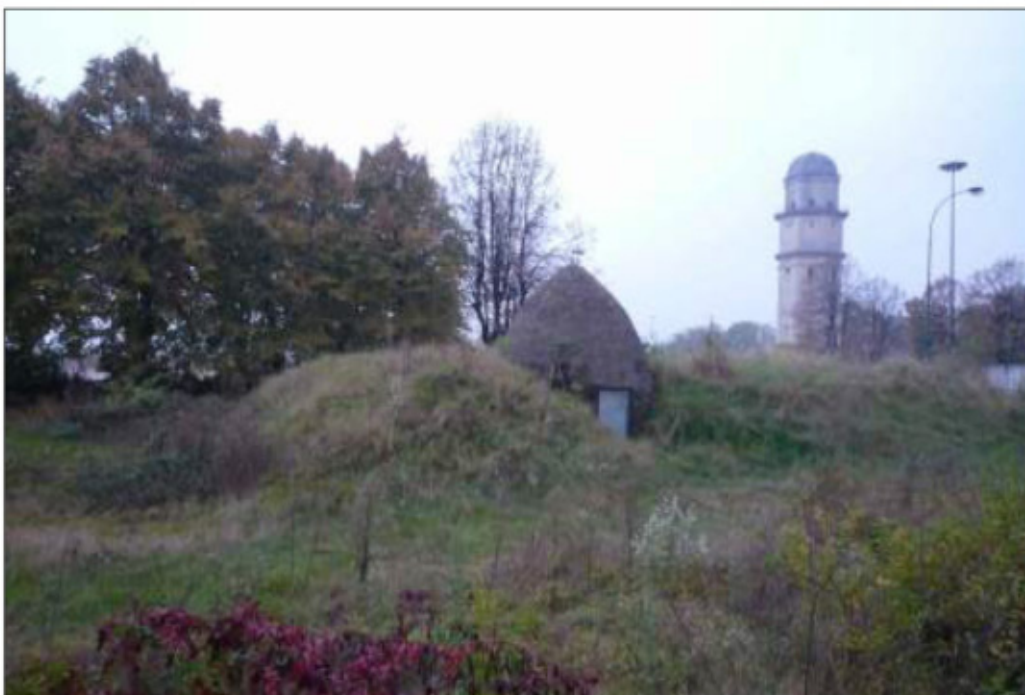


Figura 17: Ripresa fotografica bunker esistente

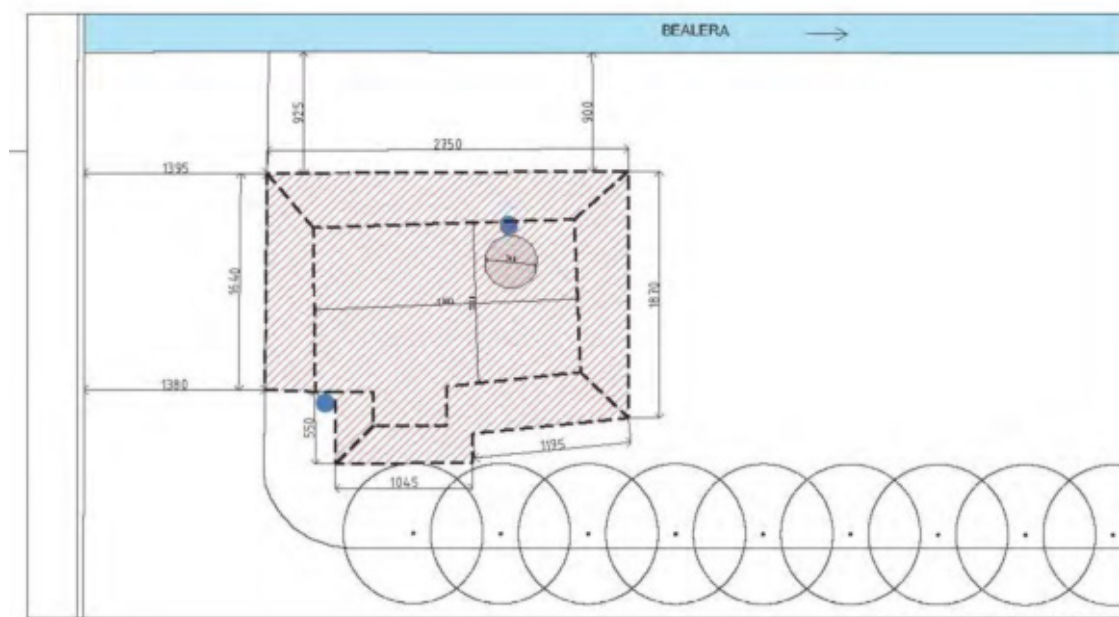


Figura 18: Planimetria bunker

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

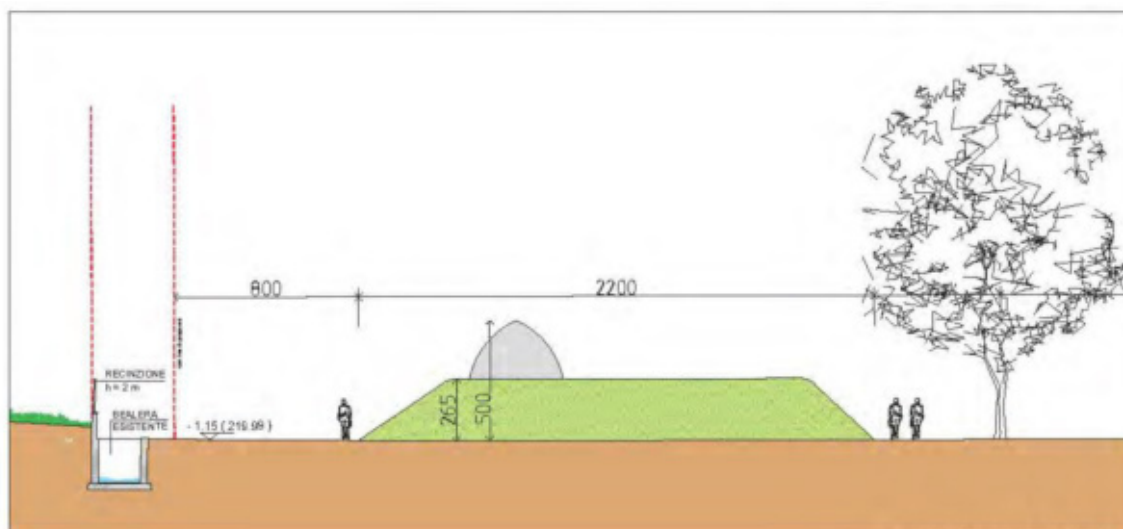


Figura 19: Prospetto bunker



Figura 20: Ripresa fotografica filare di tigli esistente

La porzione orientale del lotto, come evidenziato nell'analisi storica cartografica precedentemente riportata, presentava una serie di edifici utilizzati in ultimo da Michelin come magazzini, uffici e deposito materiali, demoliti nel 2007. L'area in questione risulta attualmente topograficamente più rilevata rispetto al piano campagna locale, di circa mediamente 1,5-1,8 m, in conseguenza ad un intervento di recupero rifiuti (CER 17 05 04 – Operazione 7.31 bis) di cui all'art. 216 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., con attribuzione

del n. 245/2009 come da comunicazione della Provincia di Torino prot. 587266 del 20/07/2009. L'intervento di recupero rifiuti è stato condotto negli anni compresi fra il 2009 ed il 2012.

Per lo svolgimento di tale attività la società Vena Scavi s.n.c. dei Fratelli Fisanotti è stata iscritta al Registro Provinciale ex art. 216 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i con attribuzione del n. 245/2009 del 29/05/09, integrata successivamente in data 12/03/12 (prot. Provincia di Torino n. 209990/LB3/SA/CB).

Il materiale recuperato in sito era costituito dal terreno di scavo proveniente da cantieri edili di privati e dell'Amministrazione Comunale di Torino ubicati nell'area urbana di Torino (area ex ISVOR, area di corso Mortara ed area ex Lancia).

Alla luce di quanto sopra esposto, i materiali provenienti dalle attività di recupero tuttora presenti in sito non si configurano come rifiuti, bensì come terreni di riporto idonei a rimanere in sito nelle aree a destinazione d'uso commerciale/industriale o (in caso di scavo) come terre e rocce da scavo che possono essere utilizzate presso sito esterno avente medesima destinazione d'uso commerciale/industriale del sito di provenienza.

La gestione di tali materiali come sottoprodotto in caso di scavi deve essere regolata dalla procedura prevista dall' art. 21 del DPR 120/17 mediante trasmissione ad ARPA e al Comune (da parte del Proponente) della comunicazione di cui all'Allegato 6 del medesimo DPR 120/17.



Figura 21: Individuazione porzione orientale del lotto di intervento commerciale.



Figura 22: Ripresa fotografica porzione orientale area di intervento commerciale

Si riporta di seguito rilievo planoaltimetrico delle aree oggetto di strumento urbanistico esecutivo.

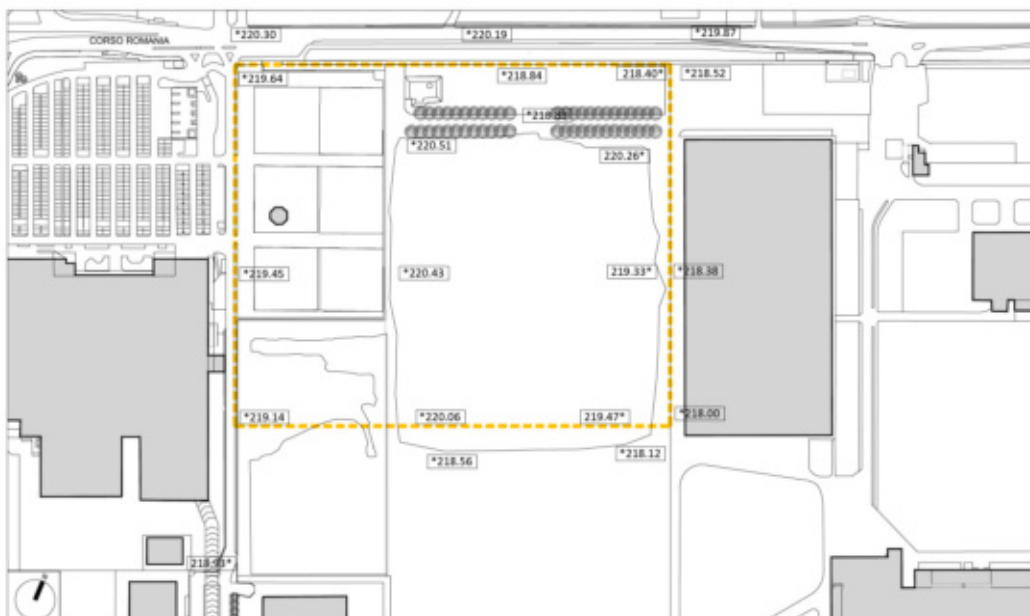


Figura 23: Rilievo planoaltimetrico aree di intervento commerciale

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

Come evidenziato la Variante 322 negli elaborati dell'approvazione, con particolare riferimento alla scheda normativa dell'Ambito 3.1. Michelin, prescriveva la presentazione di uno *“Studio di Insieme esteso all'intero Ambito, che permetta di valutare il corretto inserimento funzionale/architettonico degli interventi e nel quale siano indicate le opere in previsione, le modalità e i tempi di realizzazione.”*

Con l'obiettivo di coordinare complessivamente le trasformazioni delle Varianti 311 e 322 al PRGC, stante la complessità della trasformazione, i soggetti proponenti in accordo con l'Amministrazione Comunale hanno ritenuto opportuno estendere lo studio unitario d'insieme a tutti gli ambiti prospicienti Corso Romania.

La trasformazione nel complesso interessa una superficie territoriale complessiva di circa mq. 316.000 integralmente inseriti all'interno della perimetrazione della Localizzazione urbano - Periferica non addensata L2 Romania per una SLP potenziale complessiva di mq 110.860 a destinazione prevalentemente A.S.P.I. Per supportare la trasformazione prevista è necessario prevedere il ridisegno del telaio viabilistico preesistente con le seguenti principali modifiche:

- il raddoppio da due a quattro corsie del tratto di Corso Romania compreso tra la Rotonda posta all'incrocio tra i Corsi Giulio Cesare, Vercelli e Romania e l'ingresso sull'autostrada A4 Torino - Milano e la Rotonda posta all'incrocio tra Corso Romania , strada Cebrosa e strada Torino nel Comune di Settimo;
- la sistemazione della viabilità di collegamento esistente tra Corso Romania e Strada Cascinette posta al confine tra gli Ambiti 2.8/1 Romania Ovest e 2.8/2 RomaniaEst;
- la realizzazione di due nuove viabilità di collegamento tra Corso Romania e Strada Cascinette poste rispettivamente lungo i confini ovest ed est dell'Ambito 3.1 Romania;
- il raddoppio da due a quattro corsie del tratto di Strada Cebrosa compreso tra la rotonda posta all'incrocio tra Corso Romania , strada Cebrosa e strada Torino nel Comune di Settimo.

Il disegno urbanistico dell'area prevede da nord a sud:

- La realizzazione di una fascia di verde prevalentemente pubblico di dimensione variabile, posta in fregio al Corso Romania localmente punteggiata di edifici a destinazione differente. E' infatti prevista la localizzazione di attività di ristorazione e pubblici servizi, di attività direzionali e di un'attività turistico-ricettiva;
- una fascia di aree destinate parcheggio pubblico a raso;
- una fascia di aree edificate variamente destinate (aree commerciali al dettaglio, attività di ristorazione e pubblici servizi, attività per lo spettacolo ed il tempo libero ed attività terziarie).



Figura 24 Ortofoto Masterplan – Studio unitario di insieme ambiti prospicienti Corso Romania (Elaborazione Studio Rolla)

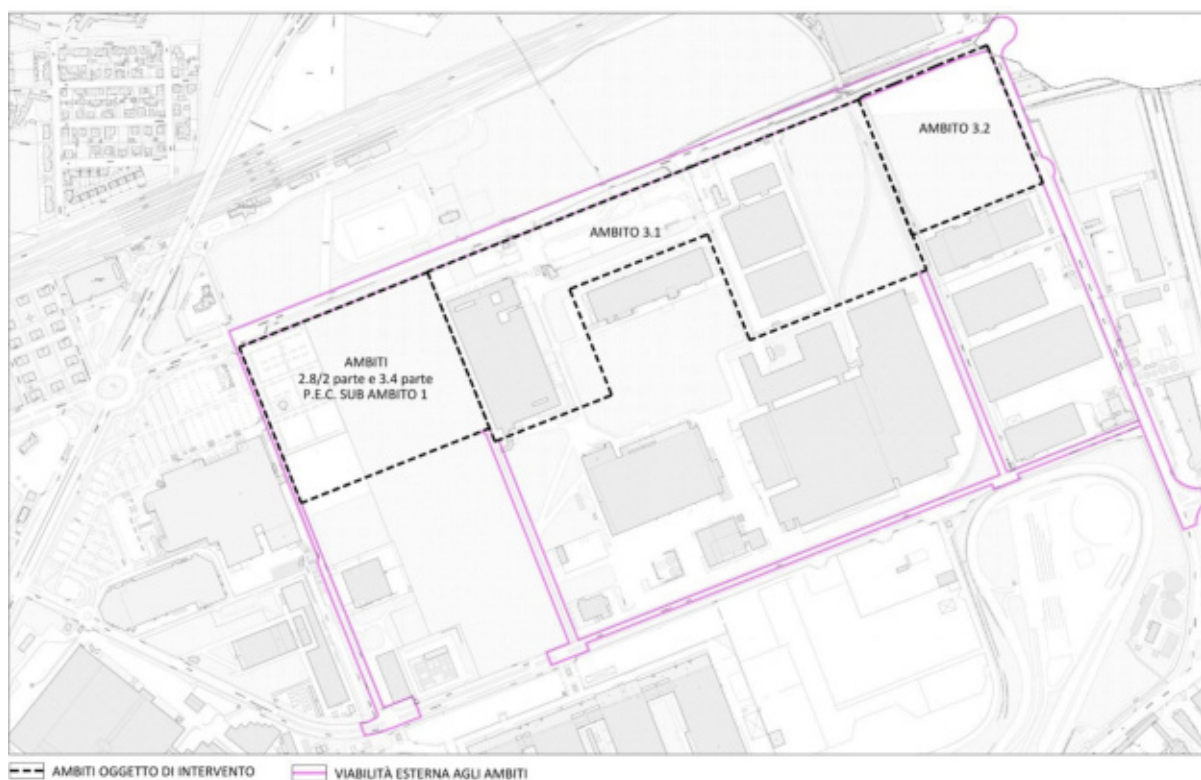
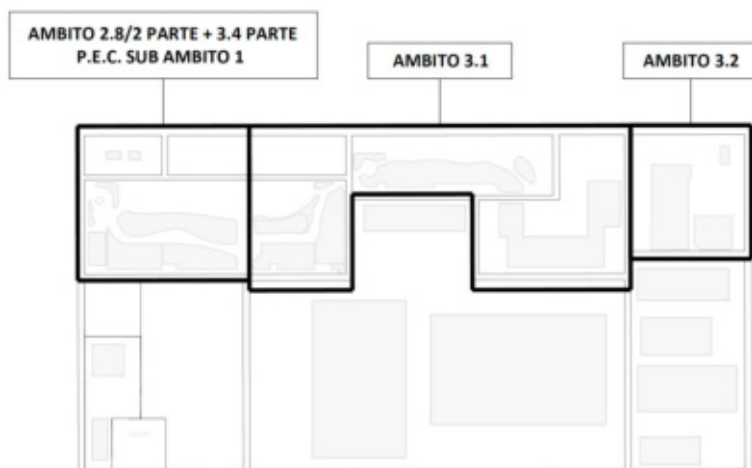


Figura 25: Individuazione ambiti di intervento e viabilità esterna agli ambiti su carta tecnica (Elaborazione Studio Rolla)

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

**RIEPILOGO**

Superficie territoriale (Sub ambito 1+Ambito 3.1+Ambito 3.2)	mq	316.708
SLP edificabile	mq	110.860
Fabbisogno di aree a servizi pubblici - ex art. 21 L.R.56/77	mq	110.860
Fabbisogno di aree a parcheggi pubblici - ex art. 21 L.R.56/77	mq	55.430
Fabbisogno di aree a parcheggi privati - ex L. 122/89	mq	38.800

**AMBITO 2.8/2 PARTE "CORSO ROMANIA EST" + AMBITO 3.4 PARTE "CASCINETTE EST"
P.E.C. SUB AMBITO 1**

Superficie territoriale catastale	mq	88.019
SLP edificabile	mq	24.860
Fabbisogno di aree a servizi pubblici (24.860 x 100%)	mq	24.860
Fabbisogno di aree a parcheggi pubblici (24.860 x 50%)	mq	12.430
Fabbisogno di aree a parcheggi privati (24.860 x 3,5 / 10)	mq	8.700

AMBITO 3.1 "MICHELIN"

Superficie territoriale rilevata	mq	175.900
SLP edificabile	mq	70.000
Fabbisogno di aree a servizi pubblici (70.000 x 100%)	mq	70.000
Fabbisogno di aree a parcheggi pubblici (70.000 x 50%)	mq	35.000
Fabbisogno di aree a parcheggi privati (70.000 x 3,5 / 10)	mq	24.500

AMBITO 3.2 "CEBROSA"

Superficie territoriale stimata	mq	52.789
SLP edificabile	mq	16.000
Fabbisogno di aree a servizi pubblici (16.000 x 100%)	mq	16.000
Fabbisogno di aree a parcheggi pubblici (16.000 x 50%)	mq	8.000
Fabbisogno di aree a parcheggi privati (16.000 x 3,5 / 10)	mq	5.600

Figura 26: Dati generali Masterplan – Studio unitario di insieme ambiti prospicienti Corso Romania (Elaborazione Studio Rolla)

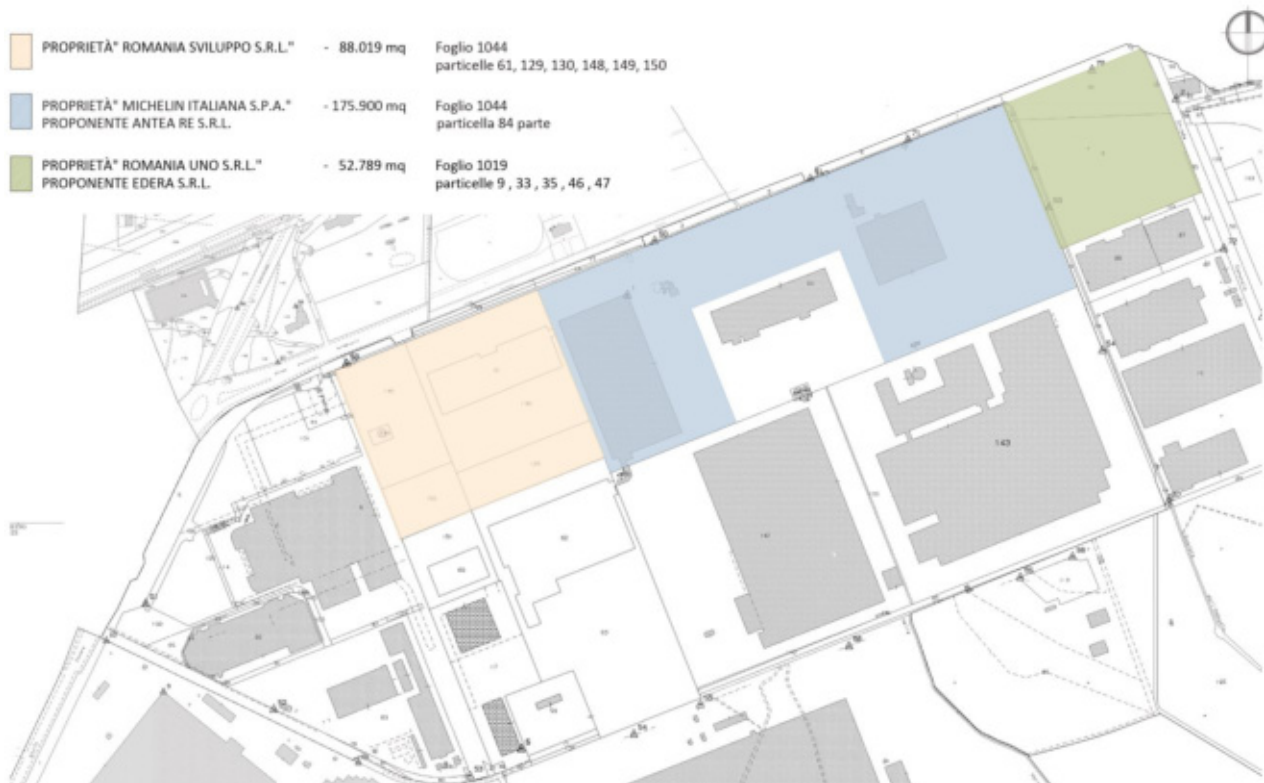


Figura 27: Planimetria catastale con indicazione delle proprietà

Nel disegno, che attualmente ha comunque valore indicativo, si prevede:

- la realizzazione di alcuni complessi edilizi e una viabilità carrabile e ciclopeditonale pubblica che separa tra loro gli ambiti. Le strutture contenenti gli esercizi commerciali e attività di intrattenimento saranno realizzate ad una quota tale da consentire la costruzione di gran parte della aree a parcheggio necessarie per il soddisfacimento degli standards pubblici, privati e commerciali in struttura sotto l'impronta del fabbricato stesso. Una quota delle aree a parcheggio sarà comunque realizzata a raso e parzialmente inerbita nella porzione di superficie compresa tra l'area verde e la costruzione commerciale.
- L'asse di Corso Romania si chiude con due grandi strutture commerciali di vendita al dettaglio con le caratteristiche già definite dalla scheda normativa dell'Ambito 3.2 Cebrosa.

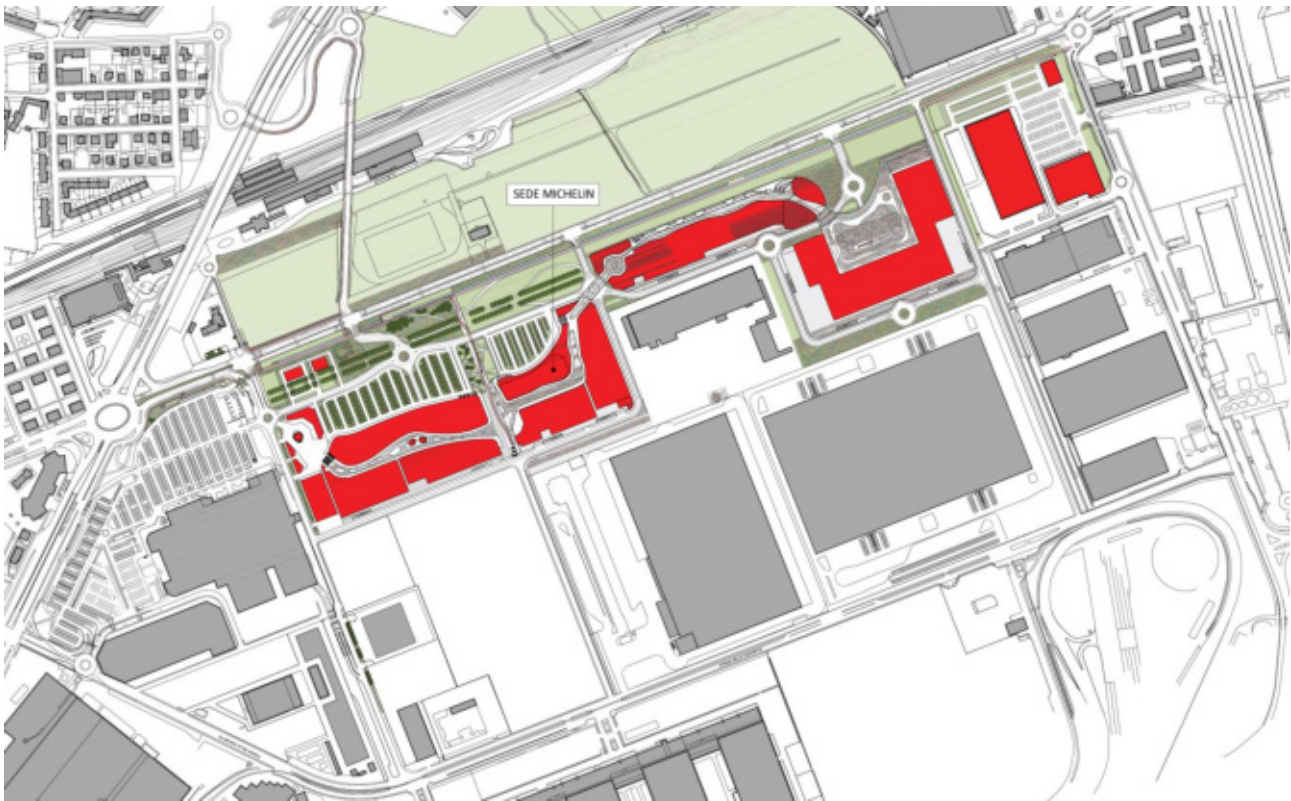


Figura 28: Planivolumetrico indicativo Masterplan – Studio unitario di insieme ambiti prospicienti Corso Romania (Elaborazione Studio 421)

Come previsto nella Variante 311 che ha definito le disposizioni per la trasformazione della ZUT, è stato predisposto un ulteriore strumento di coordinamento delle previsioni, Studio Unitario di Ambito, che contiene le regole urbanistiche relative agli ambiti di intervento previsti e determina la possibilità di trasferimenti di SLP tra gli ambiti stessi.

Come recita l'articolo 7 NUEA PRG laddove cita "...La trasformazione delle zone può essere consentita anche per parti (sub-ambiti)...a condizione che sia approvato...uno studio unitario... proposto...da privati singoli o associati...che rappresentino almeno il 75% delle superfici catastali interessate".

Come rappresentato nella figura seguente, la superficie complessiva viene quindi articolata in tre sub ambiti:

SUB AMBITO 1

SUPERFICIE TERRITORIALE 88.019 mq

SLP max 24.860 mq

destinata ad Attività per il Commercio e la grande distribuzione e Attività di Servizio alle Persone e alle Imprese (A.S.P.I.)

SUB AMBITO 2

SUPERFICIE TERRITORIALE 12.670 mq

SLP max eventuale proveniente da quella generata dall'Ambito 3.4

Attività di Servizio alle Persone e alle Imprese (A.S.P.I.)

SUB AMBITO 3

SUPERFICIE TERRITORIALE 74.150 mq

SLP max 92.295 mq

Attività di Servizio alle Persone e alle Imprese (A.S.P.I.), Eurotorino, Attività produttive

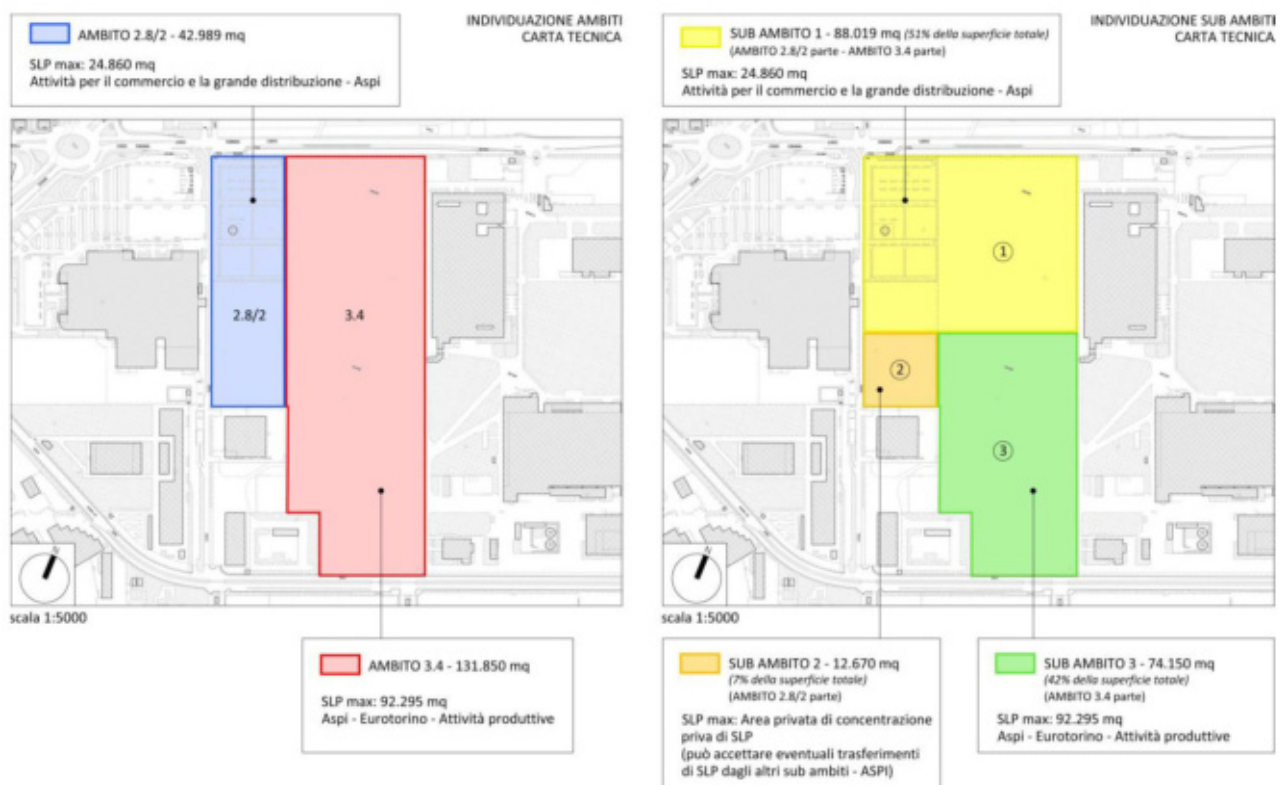


Figura 29: Suddivisione in subambiti (Elaborazione Studio Rolla)

Il SUA fissa inoltre le opere di urbanizzazione connesse all'attuazione delle previsioni dei sub ambiti e proposte con i singoli strumenti urbanistici esecutivi.

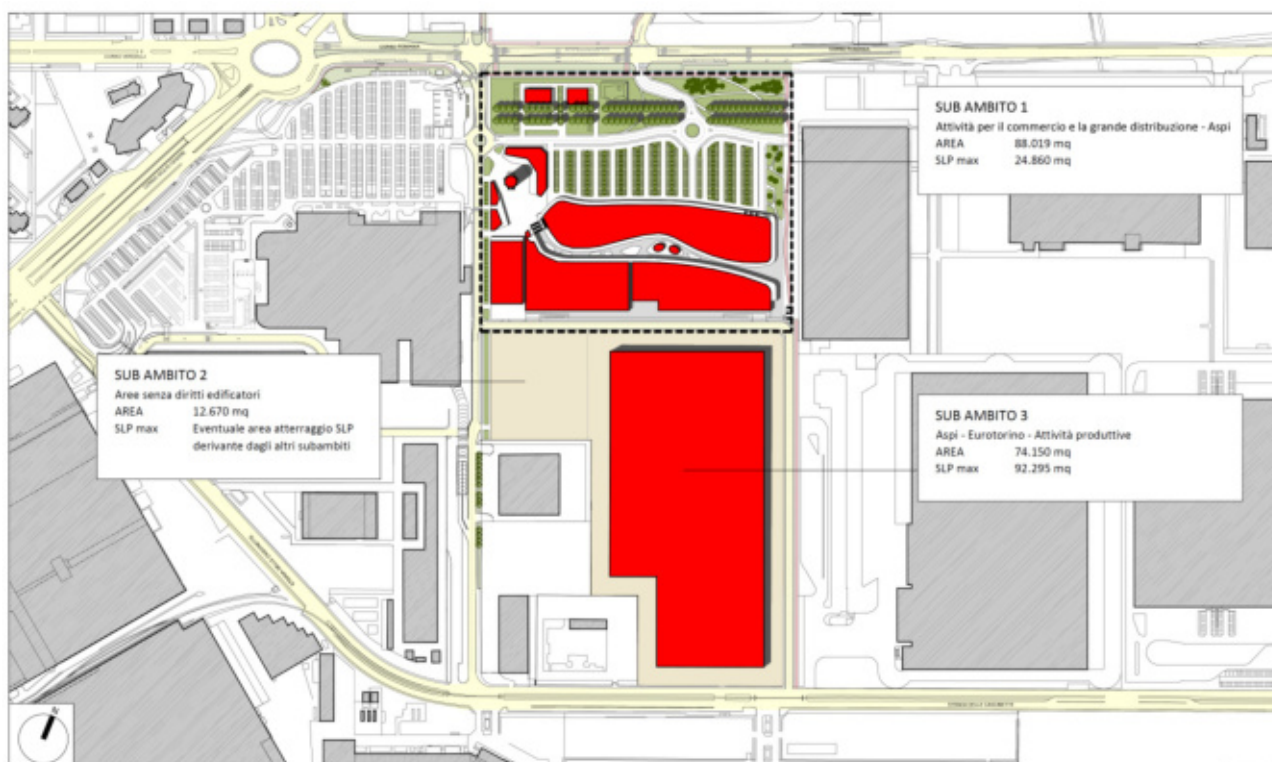


Figura 30: Planivolumetrico indicativo Studio Unitario di Ambito (Elaborazione Studio Rolla)

2.2. Sintesi dei contenuti della proposta di PEC

La proposta di PEC, sviluppato in coerenza con il Masterplan e con lo Studio Unitario di Ambito, prevede lo sviluppo di superfici commerciali e a servizi, oltre alla riorganizzazione della viabilità circostante.

Lo strumento urbanistico esecutivo oggetto di valutazione fa riferimento alla porzione di territorio, denominata Sub Ambito 1 (Ambito 2.8/2 parte – 3.4 parte) con superficie territoriale pari a 88.019 metri quadri.

Le particelle riguardanti il Sub Ambito 1 Foglio 1044 – particelle 61, 129, 130 e ambito 3.4 parte 148, 149, 150 = 88.019 mq. Tali aree sono oggetto del contratto preliminare di compravendita tra Gallerie Commerciali Italia S.p.A. e Profimm 2009 S.p.A. (n. 17979 del 04.11.2013) e del contratto di cessione di contratto e contratto preliminare di compravendita tra Profimm 2009 S.p.A. e SSC Romania s.r.l. (n. 35876 del 30.12.2014).

Come evidenziato lo strumento esecutivo prevede la realizzazione di un insediamento polifunzionale e viabilità ciclopedonale pubblica nel primo tratto e nel secondo tratto ad utilizzo veicolare prevedendo il collegamento con la strada Cascinette. Le strutture edificate contenenti gli esercizi commerciali dell'insediamento commerciale saranno realizzate ad una quota tale da consentire la costruzione di gran parte delle aree a parcheggio necessarie per il soddisfacimento degli standards pubblici, privati e commerciali in struttura sotto l'impronta dell'edificio stesso. Una quota delle aree a parcheggio sarà comunque realizzata a raso e parzialmente inerbita nella porzione di superficie compresa tra l'area verde e la costruzione commerciale.

Negli edifici più grandi troveranno posto le attività commerciali, negli edifici più piccoli, posti all'angolo nord – ovest del lotto, invece, saranno dedicati alla ristorazione e costituiranno elementi di visibilità ed attrazione per i visitatori. Un portico pedonale collegherà dall'esterno parte dei fabbricati, dando all'insieme un'immagine unitaria.

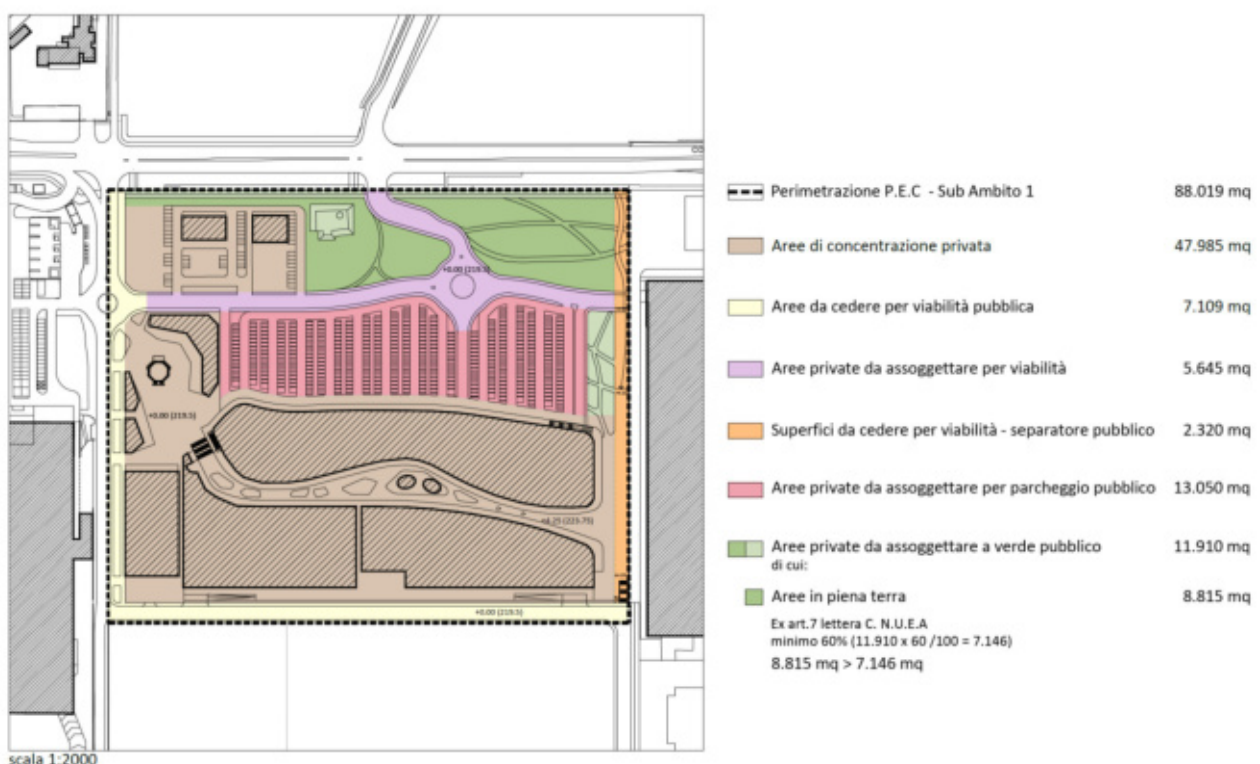


Figura 31: Proposta azzonamento PEC (Elaborazione Studio Rolla)

Le preesistenze, all'interno del lotto, verranno mantenute e valorizzate. La torre piezometrica, a ovest dell'area, opportunamente circondata da una piazza, troverà integrazione nel progetto in quanto landmark di riconoscibilità e individuazione del complesso sul territorio.

I parcheggi sono stati ipotizzati facendo attenzione a mitigarne l'impatto visivo e ambientale: gli stalli saranno realizzati con pacchetto permeabile che consentirà la crescita del verde, saranno realizzate aiuole drenanti (rain water garden) in cui saranno messi a dimora filari di alberi che consentiranno di ridurre l'effetto isola di calore.

Le opere di urbanizzazione previste con l'attuazione del PEC sono relative alla Viabilità (adeguamenti stradali, parcheggi e piste ciclopedonali), al Verde, al Separatore pubblico e al Terrapieno inclinato.

In sintesi, gli interventi relativi alla viabilità sono:

- adeguamento Corso Romania, suddivisibile nei seguenti tre tratti: tratto 1, che si sviluppa dall'attuale rotatoria che permette l'accesso all'autostrada Torino – Milano fino alla viabilità esistente adiacente al complesso Auchan, tratto 2, che, a partire dalla viabilità esistente sopra citata, si sviluppa lungo l'attuale sedime di Corso Romania fino al confine del lotto di intervento e tratto 3, consistente nel raccordo della viabilità in progetto con il sedime di Corso Romania esistente.
- adeguamento dell'attuale viabilità di collegamento tra Corso Romania e Strada delle Cascinette sul lato ovest dell'area di intervento (lato centro commerciale Auchan);
- realizzazione della nuova viabilità parallela a Corso Romania, a sud dell'area oggetto di intervento, con collegamento lato Michelin a Strada delle Cascinette;
- realizzazione di una viabilità interna all'area oggetto di intervento per garantire l'accesso alle nuove opere previste.

In osservanza al Piano della Mobilità Ciclabile (Biciplan) della Città di Torino realizzazione di una pista ciclabile sul lato nord del nuovo tratto di Corso Romania che dal lato est si collegherà con il tratto di pista ciclabile esistente mentre dal lato ovest proseguirà su Strada Vicinale Abbadia di Stura. Un secondo tratto di pista ciclabile sul lato est del sub ambito 1 proseguirà da nord a sud, creando un vincolo di collegamento tra corso Romania e la nuova strada di confine con l'area Michelin, facendo parte del separatore pubblico.

Per quanto concerne il separatore pubblico, viene definito in questo modo il tratto di viabilità con una lunghezza di circa 260 mt. e una larghezza di circa 9 mt. (circa mq 2.200) che avrà la caratteristica di un percorso ciclopedonale. Il separatore sarà costituito da un percorso organizzato su vari livelli che partendo da una quota 0 ed arrivando ad una quota + 4 troverà la sua organizzazione attraverso rampe, scalee, ascensori, spazi di sosta e collegamenti con il parco lineare ed il grande parcheggio a raso "verde".

Tale separatore assolve anche la caratteristica di rispondenza alle normative regionali sul commercio relative ai "parchi commerciali", permettendo in questo modo l'attuazione di programmi con step futuri seguendo anche le esigenze di un "mercato" sempre più complesso.

Per quanto concerne le opere a verde sul lato nord dell'ambito, l'area verde esistente (di profondità 55 m) caratterizzata da due filari di tigli e dalla presenza di un bunker risalente al periodo bellico, sarà soggetta a un'operazione di messa in sicurezza, tramite capping e dalla successiva realizzazione di un parco lineare. Sarà inoltre previsto un sistema di verde infrastrutturale, costituito dai filari e dalle siepi utilizzati come separatori delle file dei parcheggi.

Infine, ad est dei parcheggi sarà presente un'area verde caratterizzata da una modesta inclinazione (terrapieno inclinato).

Per quanto concerne le reti tecnologiche l'area non è storicamente servita da infrastrutture adeguate, sia per la raccolta dei reflui, per la fornitura di acqua potabile e per lo smaltimento delle acque meteoriche.

Il progetto delle urbanizzazioni prevederà anche gli adeguamenti necessari a garantire la funzionalità delle reti tecnologiche, oggi carenti.

Si riportano di seguito i dati generali urbanistici del PEC.

1. Dati generali

Superficie territoriale rilevata Sub ambito 1 mq 88.019

Di cui:

Area per viabilità pubblica mq 7.109

Area per viabilità – separatore pubblico mq 2.320

Aree per viabilità mq 5.645

Aree per verde pubblico mq 11.910

Area per parcheggi pubblici mq 13.050

Area di concentrazione privata mq 47.985

SLP realizzabile complessiva mq 24.860

destinazione d'uso:

Attività per il commercio e la grande distribuzione

A.S.P.I.

Fabbisogno di aree per servizi pubblici mq 24.860

Di cui:

Aree per parcheggi pubblici mq 12.430

Dotazione di aree per servizi pubblici mq 24.960 > mq 24.860

Di cui:

Aree per parcheggi pubblici a raso mq 13.050

Aree per verde pubblico mq 11.910

Dotazione di aree per parcheggi pubblici mq 13.050 > mq 12.430

Spazi a disposizione per fabbisogno a parcheggio

della destinazione commerciale mq 23.030

Aree da cedere mq 9.429

Di cui:

Per viabilità pubblica mq 7.109

Per separatore pubblico mq 2.320

Aree a servizi privati da assoggettare mq 30.605

Di cui:

Viabilità interna mq 5.645

Servizi privati - verde mq 24.960

È inoltre prevista la cessione di mq 13.000 da soggetti terzi, necessari per la realizzazione di viabilità extrambito.



Figura 32: Planimetria PEC (Elaborazione Studio Rolla):

Di seguito si specificano in modo più articolato le previsioni e gli aspetti progettuali del PEC, in particolare per quanto concerne:

- **aree standard**
- **opere di urbanizzazione: progetto degli interventi infrastrutturali**
- **opere di urbanizzazione: progetto delle aree verdi e del paesaggio**
- **opere di urbanizzazione: progetto delle reti**
- **progetto architettonico**
- **le strategie energetico – ambientali per il costruito**

2.2.1. La aree standard

Le schede normative di riferimento stabiliscono per il fabbisogno delle aree a standard una quota minima pari al 100% della SLP di progetto. L'intervento, che prevede una SLP di 24.860 mq, individua una superficie per servizi pari a 24.960 mq di aree da assoggettare, destinate a parcheggio, alle aree verdi di pertinenza e a percorsi pedonali e ciclabili. In aggiunta sono previsti una quota di 7.109 mq da cedere alla Città di Torino, destinate alla viabilità perimetrale e una quota di 5.645 mq di aree da assoggettare, destinate alla viabilità interna.

E' previsto inoltre la realizzazione di un separatore pubblico su aree da cedere pari a 2.320 mq.

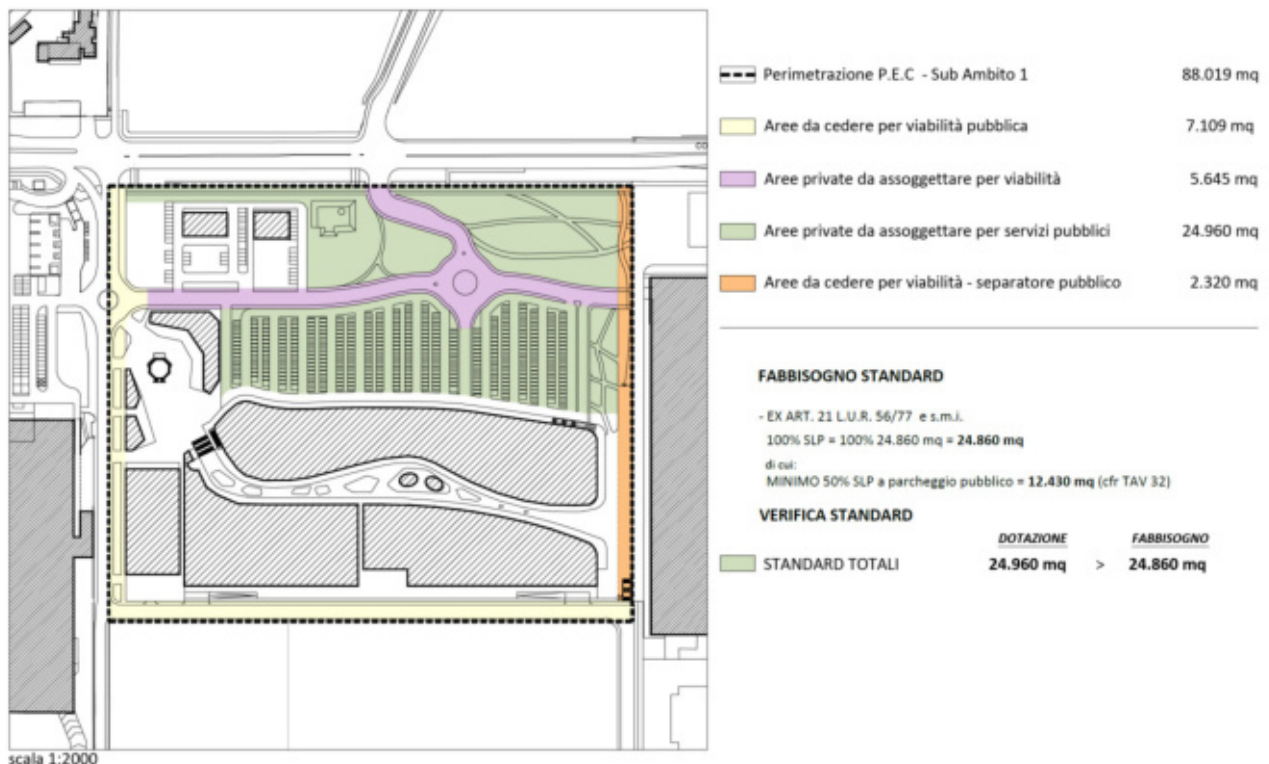
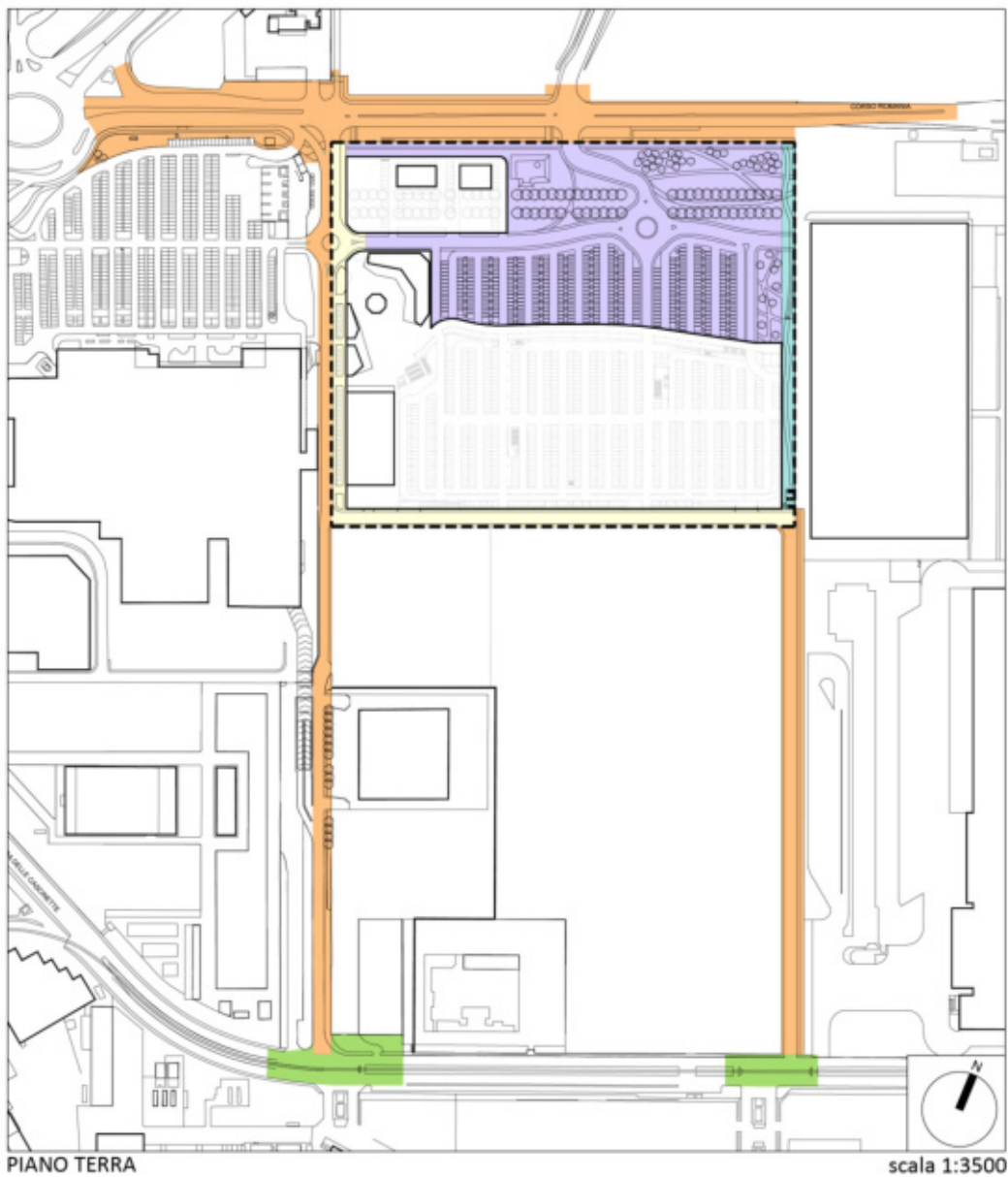


Figura 33: Individuazione aree da cedere e aree da assoggettare (Elaborazione Studio Rolla)

2.2.2. Le opere di urbanizzazione

A seconda della loro collocazione, le opere di urbanizzazione in progetto si suddividono in:



--- PERIMETRO P.E.C. - SUB AMBITO 1

OPERE IN AMBITO DA ASSOGGETTARE A CURE E SPESE DEL PROPONENTE	30.605 mq
OPERE IN AMBITO DA CEDERE A CURA E SPESE DEL PROPONENTE	2.320 mq
OPERE IN AMBITO DA CEDERE A SCOMPUTO DEGLI ONERI DI URBANIZZAZIONE	7.109 mq
OPERE EXTRA AMBITO A CURA E SPESE DEL PROPONENTE	4.210 mq
OPERE EXTRA AMBITO A SCOMPUTO DEGLI ONERI DI URBANIZZAZIONE	32.475 mq

Figura 34: Planimetria opere di urbanizzazione

- a. Viabilità
- b. Verde
- c. Parcheggio a raso
- d. Separatore pubblico
- e. Terrapieno inclinato

Le opere previste sono schematizzate nella planimetria seguente.

2.2.3. Opere di urbanizzazione: la riorganizzazione della viabilità

Dal momento che questo progetto commerciale costituisce il primo tassello di trasformazione del contesto più ampio, l'intervento si estende quindi alle aree limitrofe di proprietà della Città di Torino, proponendo di dare una nuova impostazione al sistema della viabilità.

Gli interventi sulla viabilità previsti come opere di urbanizzazione sono i seguenti:

- adeguamento Corso Romania, così come presentato al paragrafo 1.4;
- adeguamento dell'attuale viabilità di collegamento tra Corso Romania e Strada delle Cascinette sul lato ovest dell'area di intervento (lato centro commerciale Auchan);
- realizzazione della nuova viabilità parallela a Corso Romania, a sud dell'area oggetto di intervento, con collegamento lato Michelin a Strada delle Cascinette;

Si riporta di seguito una descrizione sintetica delle opere meglio articolate nel fascicolo di fattibilità tecnico economica allegato al PEC.

ADEGUAMENTO DELL'ATTUALE VIABILITA' DI COLLEGAMENTO LATO OVEST

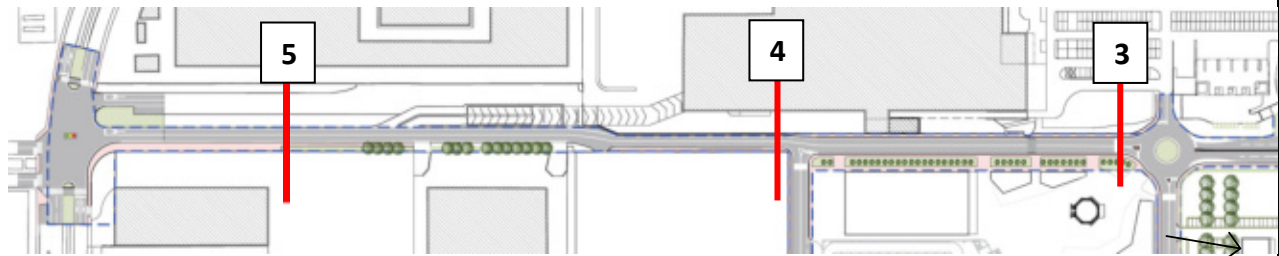


Figura 35: Planimetria intervento di adeguamento viabilità a ovest

- LEGENDA
- ambito di intervento
 - viabilità in progetto
 - pista ciclabile
 - marciapiede
 - pista ciclopedonale

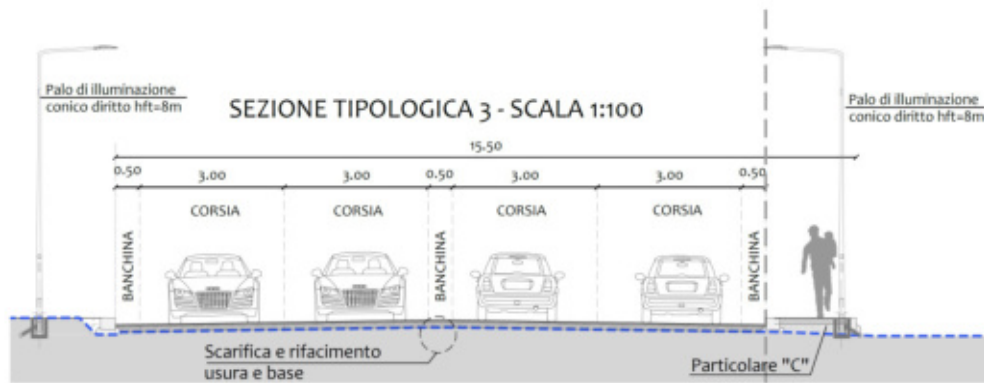


Figura 36: Sezione tipologica n. 3

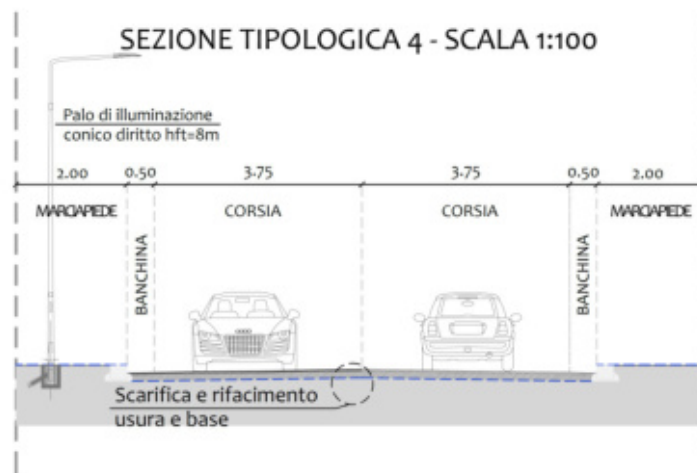


Figura 37: Sezione tipologica n. 4

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

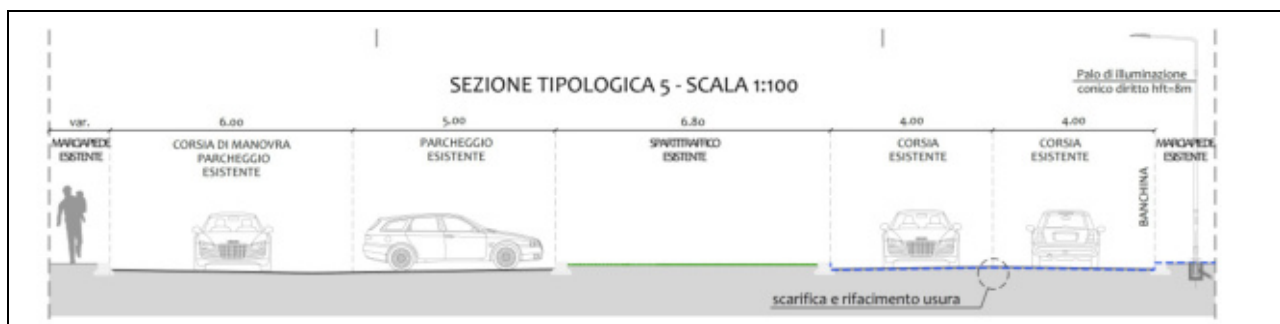


Figura 38: Sezione tipologica n. 5

Dalla prima intersezione semaforizzata posta all'estremità ovest di Corso Romania, ha origine l'esistente viabilità che fiancheggia per tutta la sua lunghezza il centro commerciale Auchan. Il progetto prevede la rimodulazione dell'attuale sezione stradale, adottando una prima sezione tipologica (sotto riportata) per un primo tratto di lunghezza pari a circa 70 m. Essa consiste in due corsie per senso di marcia (ciascuna corsia di larghezza 3,00 m, affiancate da banchine laterali di 0,50 m e doppia striscia continua centrale di larghezza pari a 0,50 m). La sezione è completata da un marciapiede di 2,00 m lato ambito di intervento.

La sezione si restringe mediante segnaletica orizzontale ad una sola corsia per senso di marcia in corrispondenza dell'imbocco alla rotatoria.

La rotatoria posta su tale viabilità consentirà di proseguire verso sud verso Strada delle Cascinette, verso ovest di accedere al parcheggio esistente e verso est di entrare all'interno dell'ambito oggetto di intervento. Ha un diametro esterno di 30 m, una corona giratoria di 9,00 m banchine comprese e ingressi/uscite con corsie conformi alla normativa vigente (rispettivamente 3,50 m e 4,50 m).

Come si può dedurre dalla figura sottostante, superata la rotatoria prevista in progetto, la sezione tipologica si riduce ad una larghezza di 8,50 m (una corsia per senso di marcia di larghezza pari a 3,75 m e banchine laterali di 0,50 m). Ciò permette di mantenere una sezione adeguata che consenta di garantire la massima sicurezza per gli attraversamenti pedonali di collegamento tra il centro commerciale Auchan e il parco commerciali in progetto (sono previsti marciapiedi ambo i lati di 2,00 m di larghezza). Gli attraversamenti saranno realizzati rialzati con l'obiettivo aggiuntivo di rallentare i veicoli. La sezione stradale è affiancata da marciapiede ed area verde.

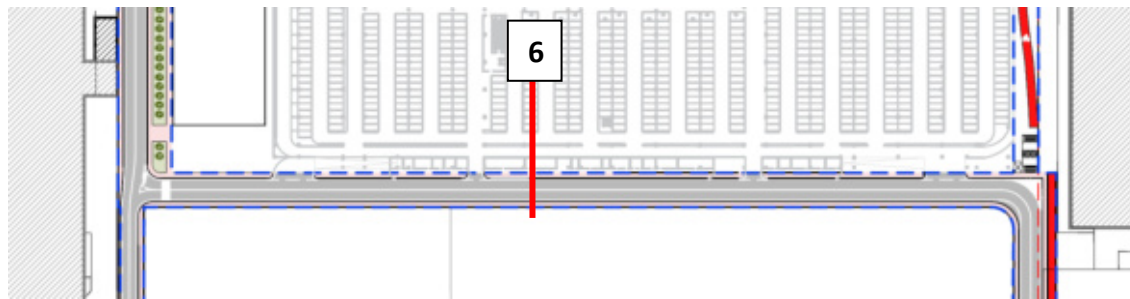
A sud dell'intersezione con la nuova viabilità est-ovest (di confine sud dell'ambito di intervento), è previsto il rifacimento del manto stradale esistente, mediante scarifica e stesa dello strato di pavimentazione in usura.

In corrispondenza dell'intersezione con Strada delle Cascinette si prevede la modifica dello spartitraffico centrale con rimozione del ballast, nonché regolazione mediante realizzazione dell'impianto di semaforizzazione.

Per questa intersezione si concerterà la soluzione più adatta con i frontisti e comproprietari della Strada delle Cascinette.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

NUOVA REALIZZAZIONE VIABILITA' A CONFINE SUD EST



LEGENDA

- ambito di intervento
- viabilità in progetto
- pista ciclabile
- marciapiede
- pista ciclopedonale



SEZIONE TIPOLOGICA 6 - SCALA 1:100

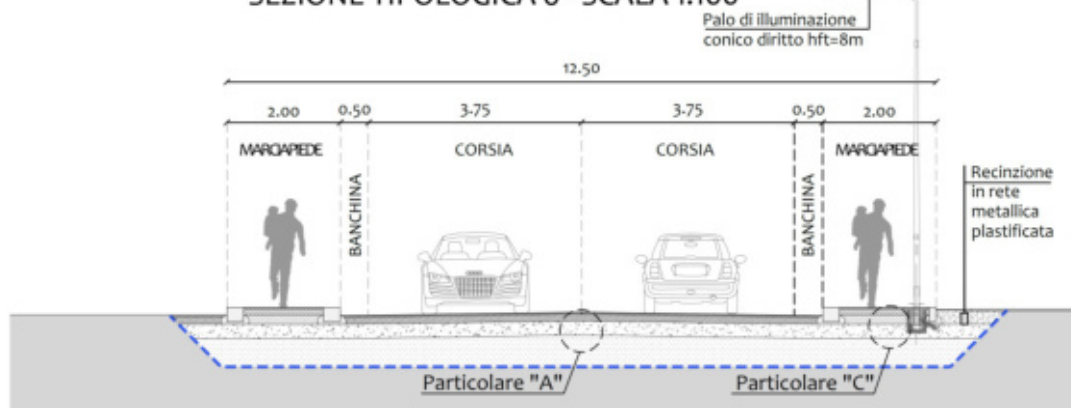


Figura 39: Sezione tipologica 6

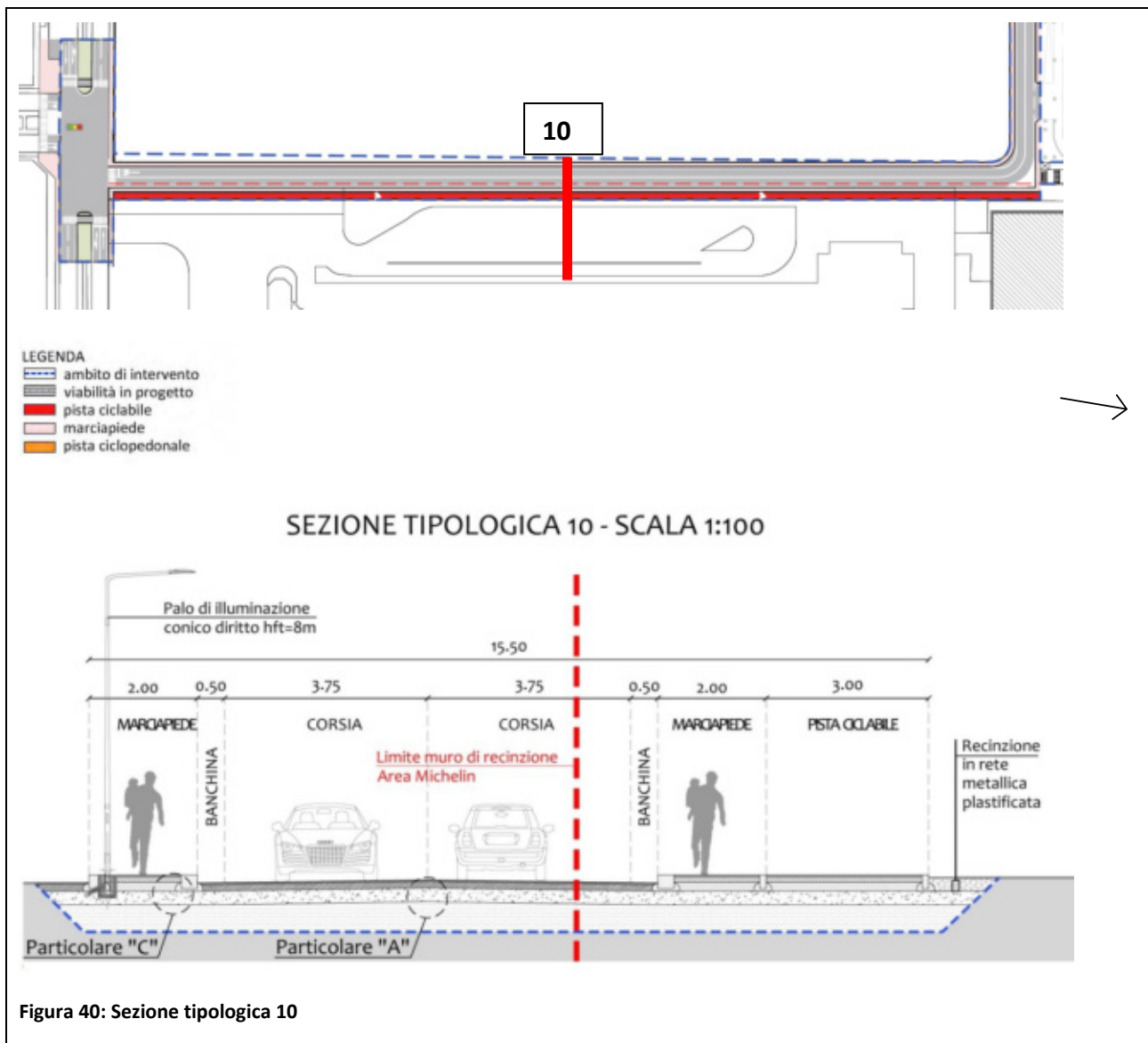
All'interno dell'ambito, precisamente lungo il confine sud, viene realizzata una nuova viabilità di lunghezza pari a circa 310 m e caratterizzata da una larghezza complessiva di 12,50 m e costituita da una corsia per senso di marcia di larghezza pari a 3,75 m, banchine di 0,50 m e marciapiedi laterali di 2,00 m.

Questa viabilità, che nasce da un'intersezione a T con la viabilità ovest, prosegue mediante una curva a 90 gradi sul lato est dell'intervento, a confine con le aree Michelin. Questa consentirà il collegamento a strada delle Cascinette (lunghezza strada circa 360 m).

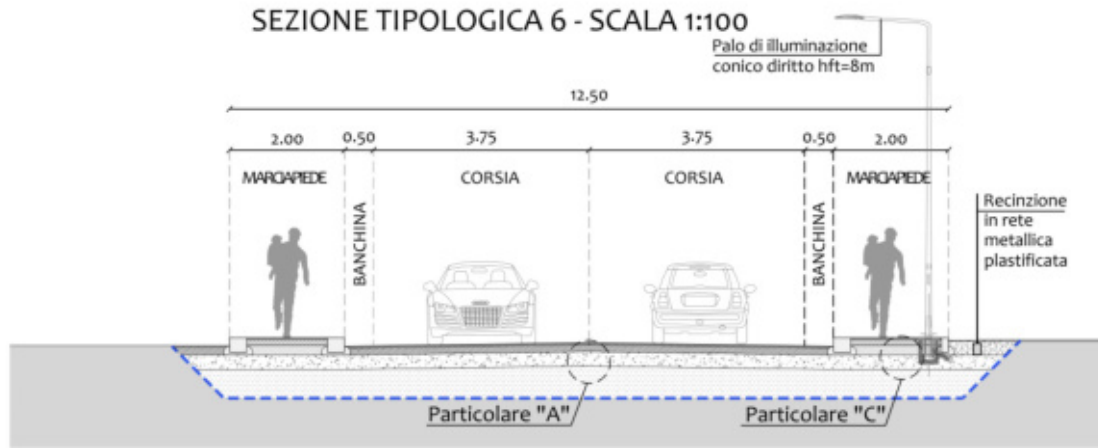
La sezione stradale è la medesima del tratto precedente, con corsie da 3,75 m, banchine da 0,50 m e marciapiedi ambo i lati di 2,00 m con l'aggiunta di una pista ciclabile da 3,00 m a est. Come si può notare dalla figura sottostante, la viabilità nord-sud sul confine est si trova a cavallo con il limite fisico dell'attuale muro esistente dell'area Michelin.

In corrispondenza dell'intersezione con Strada delle Cascinette si prevede la modifica dello spartitraffico centrale con rimozione del ballast, nonché regolazione mediante rea-lizzazione dell'impianto di semaforizzazione.

Anche per questa intersezione si concerterà la soluzione più adatta con i frontisti e com-proprietari della Strada delle Cascinette.



VIABILITA' INTERNE



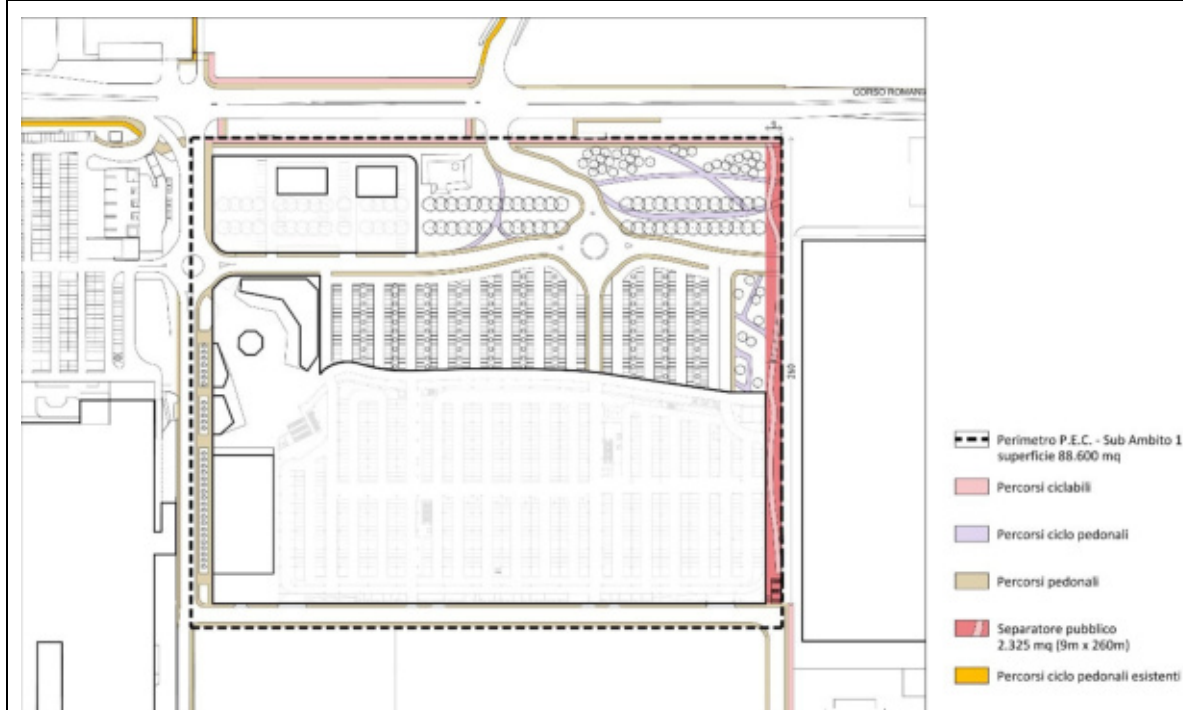
All'interno dell'ambito si prevede la realizzazione di una viabilità ovest-est a partire dalla rotatoria sulla viabilità ovest fino al confine del lotto di intervento e una viabilità nord-sud a partire dall'intersezione di Corso Romania con il cavalcavia ferroviario di Falchera che confluisce nella rotatoria di accesso al parcheggio pubblico in progetto.

Le viabilità presentano larghezza di 8,50 m con corsie da 3,75 m ambo i lati. In corrispondenza dell'intersezione con Corso Romania si prevedono due corsie di uscita dal lotto in progetto da 3,75 m, per consentire maggiore fluidità ai flussi di traffico.

La rotatoria ha un diametro esterno di 35 m, una corona giratoria complessivamente di 10 m (banchine comprese) e bracci di ingresso/uscita progettati secondo normativa vigente. La posizione della stessa è pensata in modo da non prevedere l'abbattimento delle alberate esistenti all'interno delle aree in progetto.

La viabilità di accesso al parcheggio è pensata con corsie da 2,75 m per un totale di 6,50 m di carreggiata e marciapiedi da 1,50 m.

PERCORSI PEDONALI E CICLABILI



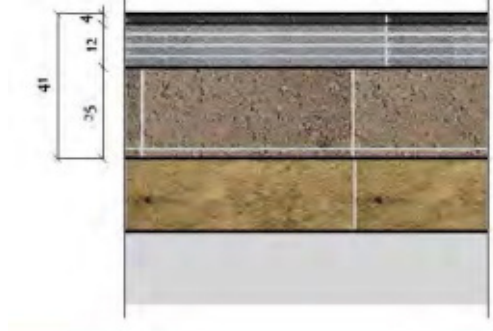
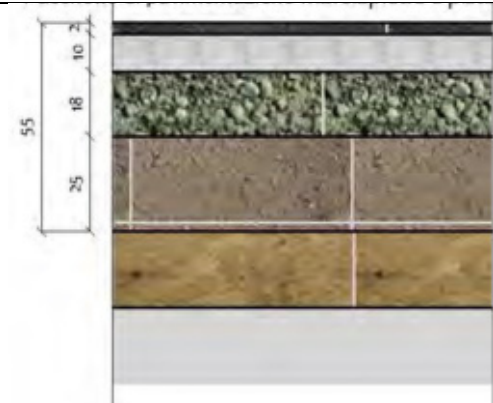
In osservanza al Piano della Mobilità Ciclabile (Biciplan) della Città di Torino sarà realizzata una pista ciclabile sul lato nord del nuovo tratto di Corso Romania che dal lato est si collegherà con il tratto di pista ciclabile esistente mentre dal lato ovest proseguirà su Strada Vicinale Abbazia di Stura. Un secondo tratto di pista ciclabile sul lato est del sub ambito 1 proseguirà da nord a sud, creando un vincolo di collegamento tra corso Romania e la nuova strada di confine con l'area Michelin, facendo parte del separatore pubblico. Le piste ciclabili, sul perimetro dell'area, hanno larghezza pari a 3,00 m; sono rifinite in malta bituminosa colorata, che verrà stesa su un massetto in calcestruzzo di spessore pari a 10 cm (con opportuna stesa di emulsione bituminosa con funzione di mano d'attacco) e sulla fondazione stradale in ghiaia (spessore 17 cm) e misto cementato (spessore 25 cm).

Insieme ai percorsi ciclabili, quelli pedonali si staccano e si ricollegano alla viabilità pubblica perimetrale attraversando longitudinalmente e trasversalmente l'area del parcheggio, passano tra gli alberi esistenti del verde del parco commerciale e garantiscono un percorso in mezzo alla natura dell'area.

In particolare, nella realizzazione dei percorsi ciclopedonali che collegano il corso Romania con il nuovo fabbricato, si terrà anche conto, nel recupero della memoria storica, del bunker. Da questo punto, i percorsi ciclopedonali, si snodano attraverso l'area verde lungo il filare dei tigli esistenti, per poi

svoltare nuovamente e attraversare il parcheggio fino a collegarsi con il terrapieno inclinato e separatore pubblico e infine raggiungere l'edificato..

Per quanto concerne i pacchetti stradali di riferimento si riportano i particolari costruttivi di riferimento per le diverse sezioni tipologiche riportate.

PARTICOLARE A	PACCHETTO PAVIMENTAZIONE
 <p>Usura Tout venant Misto granulare stabilizzato a cemento Rilevato stradale</p>	<p>Rilevato stradale 25 cm misto granulare stabilizzato a cemento 12 cm tout venant 4 cm tappeto usura</p>
PARTICOLARE C	PACCHETTO DI PAVIMENTAZIONE MARCIAPIEDE E PISTA CICLABILE
 <p>Asfalto colato (marc.) / Asfalto colorato (pista cicl.) Calcestruzzo Rck 10 Ghiaia Misto granulare stabilizzato a cemento Rilevato stradale</p>	<p>Rilevato stradale 25 cm misto granulare stabilizzato a cemento 18 cm ghiaia 10 cm Calcestruzzo Rck10 2 cm Asfalto colorato (pista ciclabile) – Asfalto colato (marciapiede)</p>

2.2.4. Opere di urbanizzazione: il progetto del verde

Il progetto di rinnovamento dell'area, se da un lato permette la formulazione di ipotesi di nuove piantumazioni, dall'altro determina la necessità di abbattere parte degli alberi pre-senti (tigli, platani e olmi). A tal riguardo gli abbattimenti saranno oggetto di specifica autorizzazione ai sensi dell'art. 40 del Regolamento del Verde Pubblico e Privato della Città di Torino n. 317 da ottenersi tramite apposita pratica.

Si sottolinea che il doppio filare di tigli esistente nell'area dell'ex Stabilimento Michelin sarà preservato a meno di alcuni individui gravemente compromessi ad elevato rischio di cedimento strutturale.

Tutte le nuove piantumazioni vedranno l'utilizzo di specie a pronto effetto, in particolare gli alberi saranno caratterizzati da circonferenze del tronco, a 1,00 m da terra, variabili tra 20-25 cm. Essi saranno posati in una buca di opportuna dimensione e sorretti da pali tutori in legno di conifera.

Le piante utilizzate, a pronto effetto, saranno posizionate come segue:

in macchie arboree lungo il Parco lineare;

in asole popolate da erbacee e arbusti con alberi per ombreggiare puntualmente gli spazi (Terrapieno inclinato);

in filari e siepi plurispecifici dei parcheggi (Verde infrastrutturale);

in una banchina alberata lungo la viabilità ad ovest dell'ambito di PEC (Verde infrastrutturale).

In particolare è prevista la messa a dimora di n. 209 alberi e 1175 arbusti come indicato nella tabella seguente.

Tabella 2: Piantumazioni in progetto

Ambito	Tipo	Specie	Dimensioni all'impianto*	Q.tà	Sesto di impianto
Parco Lineare	Albero	<i>Acer campestre</i>	cfr 20-25; ha 2,20; z	n. 9	n.1 / 25mq (5x5)
	Albero	<i>Ulmus minor</i>	cfr 20-25, z	n. 5	
	Albero	<i>Carpinus betulus</i>	cfr 20-25, z	n. 6	
	Albero	<i>Populus alba</i>	cfr 20-25, z	n. 8	
	Albero	<i>Quercus robur</i>	cfr 20-25, z	n. 9	
	Albero	<i>Tilia cordata 'Greenspire'</i>	cfr 20-25; ha 3,50; z	n. 8	
Terrapieno inclinato	Arbusto	<i>Amelanchier lamarckii</i>	h= 1,75-2,00 m, z	n. 6	casuale
	Arbusto	<i>Hamamelis mollis</i>	h= 1,50-1,75 m, v50	n. 6	
	Albero	<i>Pyrus calleryana</i>	cfr 20-25, z	n. 9	
	Erbacee	Graminacee-Erbacee (<i>Sedum spectabile 'iceberg', Phlomis Russeliana, Carex spp., Santolina rosmarinifolia, Pennisetum alupecoroides, Muhlenbergia capilla</i>)	vasetto	490 mq	n. 20 /mq
Verde infrastrutturale: filari parcheggi	Albero	<i>Acer campestre</i>	cfr 20-25; ha 2,20; z	n. 53	Filare: n.1 / 5 ml
	Albero	<i>Tilia cordata 'Greenspire'</i>	cfr 25-30, z	n. 52	
Verde infrastrutturale:	Arbusto	<i>Crataegus monogyna</i>	h=0.80-1.00 r=3 z	n. 388	n. 3 / ml
	Arbusto	<i>Viburnum lantana</i>	h=1.00-1.25 r=3 z	n. 388	

Ambito	Tipo	Specie	Dimensioni all'impianto*	Q.tà	Sesto di impianto
siepe parcheggi	Arbusto	<i>Cornus mas</i>	h=1.00-1.25 z	n. 388	
Verde infrastrutturale: banchina verde viabilità ovest	Albero	<i>Carpinus betulus 'Pyramidalis'</i>	h=4.00-4.50 z	n. 38	Filare: n.1 / 3ml
	Arbusto	<i>Crataegus monogyna</i>	h=0.80-1.00 r=3 z	n. 3	Fila sinusoidale: n. 1 / 2 ml
	Arbusto	<i>Viburnum lantana</i>	h=1.00-1.25 r=3 z	n. 4	
	Arbusto	<i>Cornus mas</i>	h=1.00-1.25 z	n. 4	
*cfr=circonferenza del tronco in centimetri misurata a metri 1.00 da terra / h=altezza complessiva della pianta dal colletto / v=pianta fornita in vaso / z=pianta fornita in zolla / ha=altezza da terra del palco di rami inferiore					

Le piantumazioni verranno effettuate in piena terra e in ogni caso, nelle aiuole dei parcheggi, in corrispondenza di ogni esemplare arboreo, verrà creato un sottofondo di terra agraria di almeno 1 m di profondità.

Si sottolinea che, per gli interventi a verde, non sono state utilizzate le specie contenute negli elenchi delle specie vegetali esotiche invasive della DGR 46-5100 del 18 dicembre 2012 aggiornata dalla **D.G.R. 27 maggio 2019, n. 24-9076**. ("Identificazione degli elenchi, Black List, delle specie vegetali esotiche invasive del Piemonte e promozione di iniziative di informazione e sensibilizzazione").

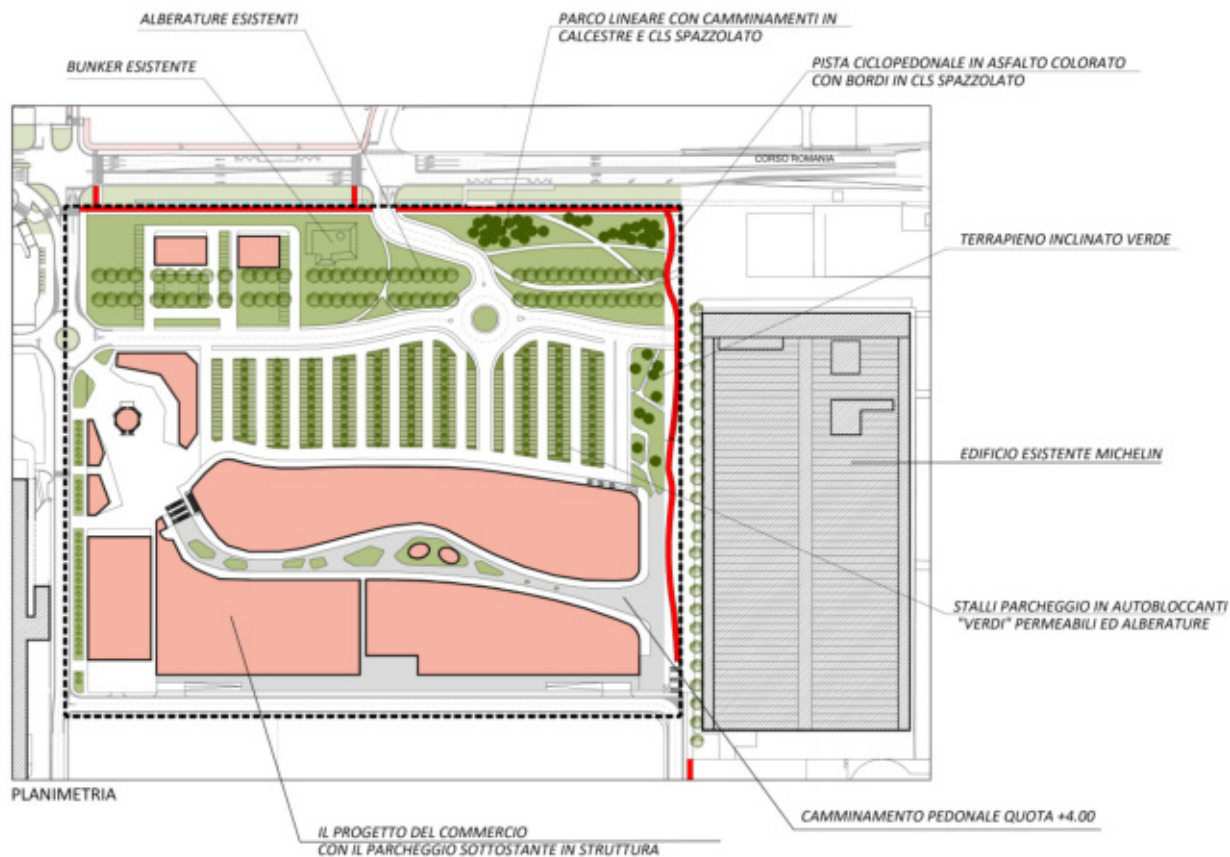


Figura 41: Progetto complessivo del verde

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

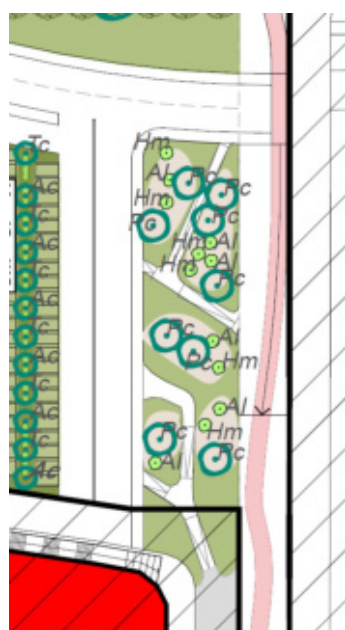


specie in progetto sono: acero campestre (*Acer campestre*), carpino bianco (*Carpinus betulus*), olmo campestre (*Ulmus minor*), pioppo bianco (*Populus alba*), farnia (*Quercus robur*), tiglio (*Tilia cordata* 'Greenspire').

In accordo con i pareri del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo – Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Torino (Prot 8962/2020 del 17/11/2020 e e prot. 1000 del 21/01/2021) è stato valutato di consolidare ed estendere il filare di tigli esistenti favorendo il prolungamento in direzione di Corso Giulio Cesare. Questo intervento

Il parco oltre ad avere finalità paesaggistiche e di filtro delle polveri sottili e delle emissioni climalteranti, contribuisce a potenziare il gradiente di naturalità dell'intervento. Sarà pertanto riconosciuto sia come area che incrementa la funzionalità ecologica del complesso, sia come area che tutela la biodiversità e favorisce l'innescio di processi di integrazione della vegetazione con le componenti faunistiche dell'ecosistema.

TERRAPIENO INCLINATO

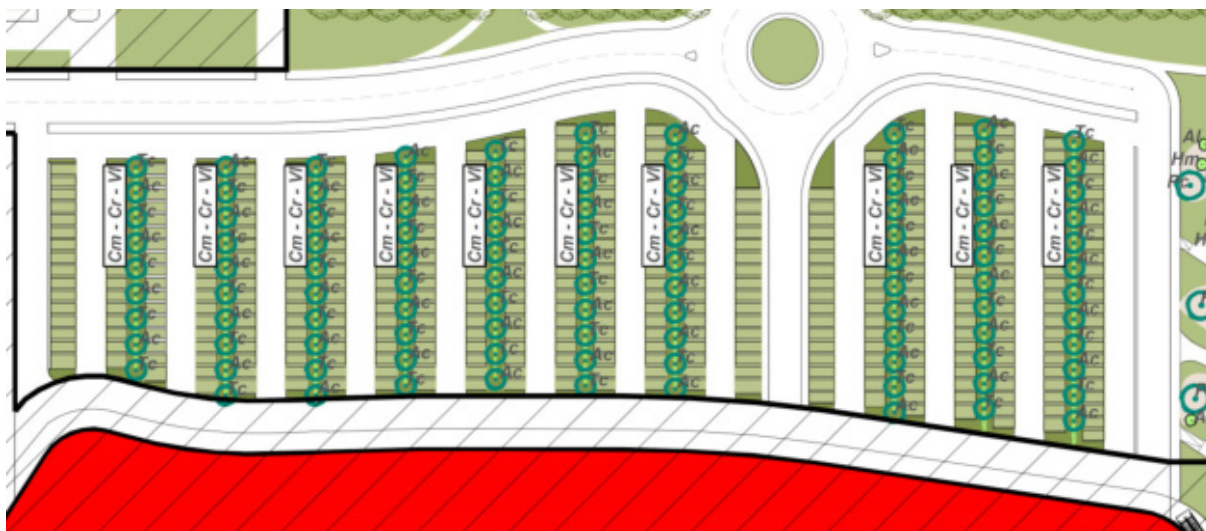


- Asole di graminacee ed erbacee perenni e specie arboree/arbustive
 Graminacee ed erbacee perenni
Sedum spectabile 'iceberg', *Phlomis Russeliana*, *Santolina rosmarinifolia*,
Carex spp., *Pennisetum alupecoroides*, *Muhlenbergia capilla*
 Specie arboree
 Pc - *Pyrus calleryana*
 Specie arbustive
 Al - *Amelanchier lamarckii*
 Hm - *Hamamelis mollis*



Ad est dei parcheggi è presente un'area verde caratterizzata da una modesta inclinazione (terrapieno inclinato). Le componenti vegetali di questo paesaggio saranno inserite all'interno di asole popolate da graminacee ed erbacee coloratissime: *Sedum spectabile* 'iceberg', *Phlomis Russeliana*, *Carex spp.*, *Santolina rosmarinifolia*, *Pennisetum alupecoroides*, *Muhlenbergia capilla*, che catturano lo sguardo e favoriscono allo stesso tempo la biodiversità.

Al loro interno sono anche previste alberature per ombreggiare puntualmente gli spazi con il pero da fiore (Pyrus calleryana), e arbusti come mirtillo ballerina (Amelanchier la-marckii), amamelide della Cina (Hamamelis mollis).

VERDE INFRASTRUTTURALE



Verde infrastrutturale parcheggi

-  Filari plurispecifici (distanza tra le piante 5 m circa)
- Specie arboree
 - Ac - *Acer campestre*
 - Tc - *Tilia cordata* 'Greenspire'
-  Siepe sempreverde plurispecifica (3 arbusti al ml)
- Specie arbustive
 - Cm - *Cornus mas*
 - Cr - *Crataegus monogyna*
 - Vl - *Viburnum lantana*

Il verde infrastrutturale è costituito dai filari e dalle siepi utilizzati come separatori delle file dei parcheggi.

L'inserimento degli alberi è volto alla riduzione dell'effetto isola di calore, nonché a garantire una maggiore qualità dello spazio. In particolare le essenze arboree da utilizzare nei parcheggi sono: acero campestre (*Acer campestre*) e tiglio (*Tilia cordata* 'Greenspire'), poste a dimore in modo alternato.

Lo strato sottostante gli alberi sarà caratterizzato da arbusti autoctoni che saranno posizionati in modo da formare una siepe. L'alternanza delle specie garantisce un effetto vegetale mosso per dimensione, colorazione e portamento. Le specie arbustive autoctone scelte, sono: biancospino (*Crataegus*

monogyna), lantana (*Viburnum lantana*) e corniolo (*Cornus mas*). I fiori e frutti di queste specie arbustive, rappresentano una fonte trofica per l'entomofauna e avifauna.

Infine, lungo la viabilità ad ovest dell'ambito, è prevista la realizzazione di una banchina alberata con il carpino bianco fastigiato (*Carpinus betulus* 'Pyramidalis'). In prossimità della rotonda e dell'incrocio a sud, per non impedire il cono visuale verso la torre piezo-metrica e la visibilità stradale, la banchina presenterà arbusti disposti in file sinusoidali, quali: biancospino (*Crataegus monogyna*), lantana (*Viburnum lantana*) e corniolo (*Cornus mas*).

2.2.5. Opere di urbanizzazione: i parcheggi

PARCHEGGIO ESTERNO



Figura 42: Planimetria sistemazioni esterne

Sarà realizzato un parcheggio assoggettato all'uso pubblico di circa mq 13.500. Dal punto di vista delle opere stradali esso è organizzato con dei corselli di manovra dei veicoli di larghezza pari a 6,00 m ed è in grado di garantire una capacità di parcheggio complessiva pari a 448 posti auto. Gli stalli di sosta saranno finiti con un pacchetto permeabile realizzato con autobloccanti forati alternati ad autobloccanti pieni (larghezza rispettivamente di 2,00 m e 0,50 m), poggiati su uno strato di sabbia. Gli stalli, di lunghezza 4,10 m, presenteranno un corpo separatore centrale di 3,50 m in terrapieno e con diverse specie arboree e arbustive presenti. Il cordolo in questo caso sarà sopraelevato rispetto alla battuta dell'auto di soli 5 cm consentendo all'auto di posizionarsi a cavallo con l'area a verde. Il sistema

prevede pendenze trasversali adeguate alla raccolta delle acque piovane. Le viabilità di ingresso e uscita al parcheggio sono di 6,50 m di larghezza.

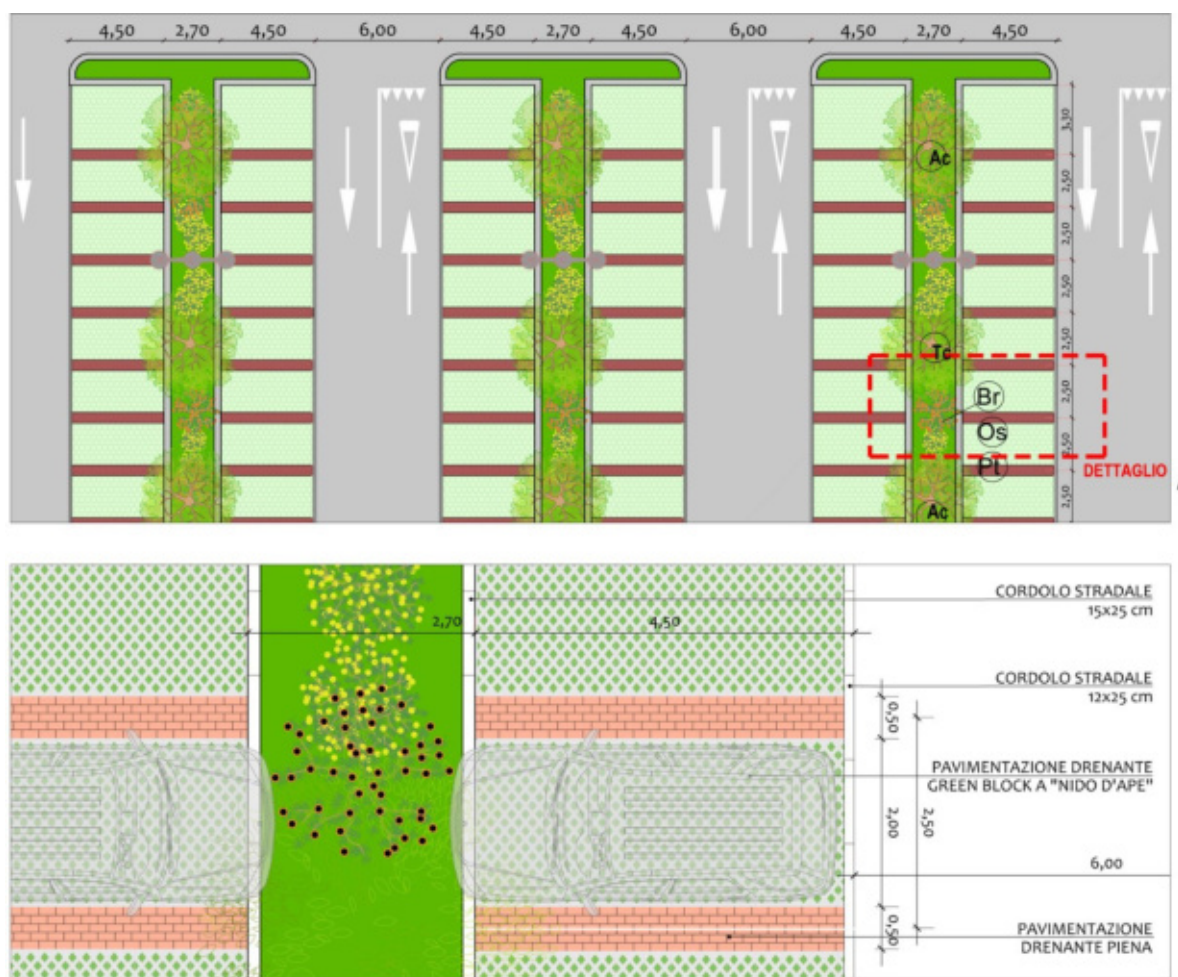
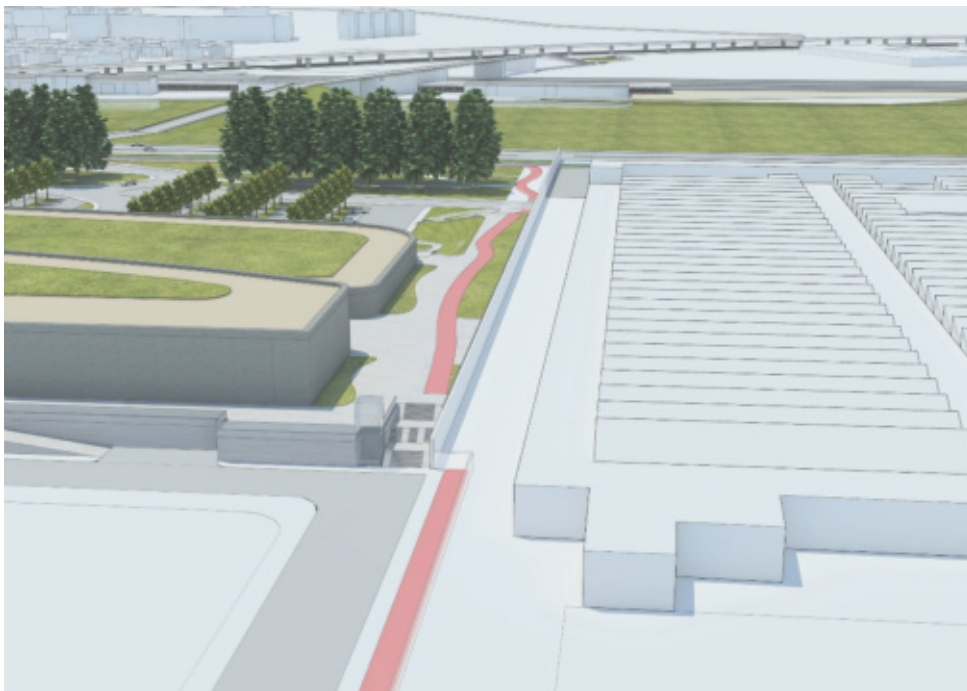
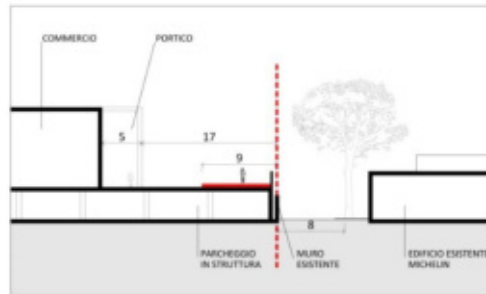


Figura 43: Stralcio planimetrico e dettaglio costruttivo parcheggio a raso

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

2.2.6. Opere di urbanizzazione. il separatore

SEPARATORE



Viene definito in questo modo il tratto di viabilità con una lunghezza di circa 260 mt. e una larghezza di circa 9 mt. (circa mq 2.200) che avrà la caratteristica di un percorso ciclo-pedonale.

Il progetto infatti si inserisce nel più ampio contesto della nuova viabilità di servizio necessaria per una trasformazione di un'area urbana di circa 1.000.000 di mq., dove troveranno la loro giusta disposizione strade da 12,50 mt. comprese di sottoservizi e illuminazione pubblica, rotonde di distribuzione, piste ciclabili, viali pedonali, accessibilità alle varie destinazioni del programma (commercio + uffici + albergo + tempo libero + parco lineare ecc).

Il separatore sarà costituito da un percorso organizzato su vari livelli che partendo da una quota 0 ed arrivando ad una quota + 4 troverà la sua organizzazione attraverso rampe, scalee, ascensori, spazi di sosta e collegamenti con il parco lineare ed il grande parcheggio a raso "verde".

Tale separatore assolve anche la caratteristica di rispondenza alle normative regionali sul commercio relative ai "parchi commerciali", permettendo in questo modo l'attuazione di programmi con step futuri seguendo anche le esigenze di un "mercato" sempre più complesso.

Le immagini indicative che seguono rappresentano la filosofia del progetto e le sue implicazioni in una soluzione molto importante di landmark per affrontare la sfida della rigenerazione urbana.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

2.2.7. I sottoservizi

RETE SMALTIMENTO ACQUE REFLUE

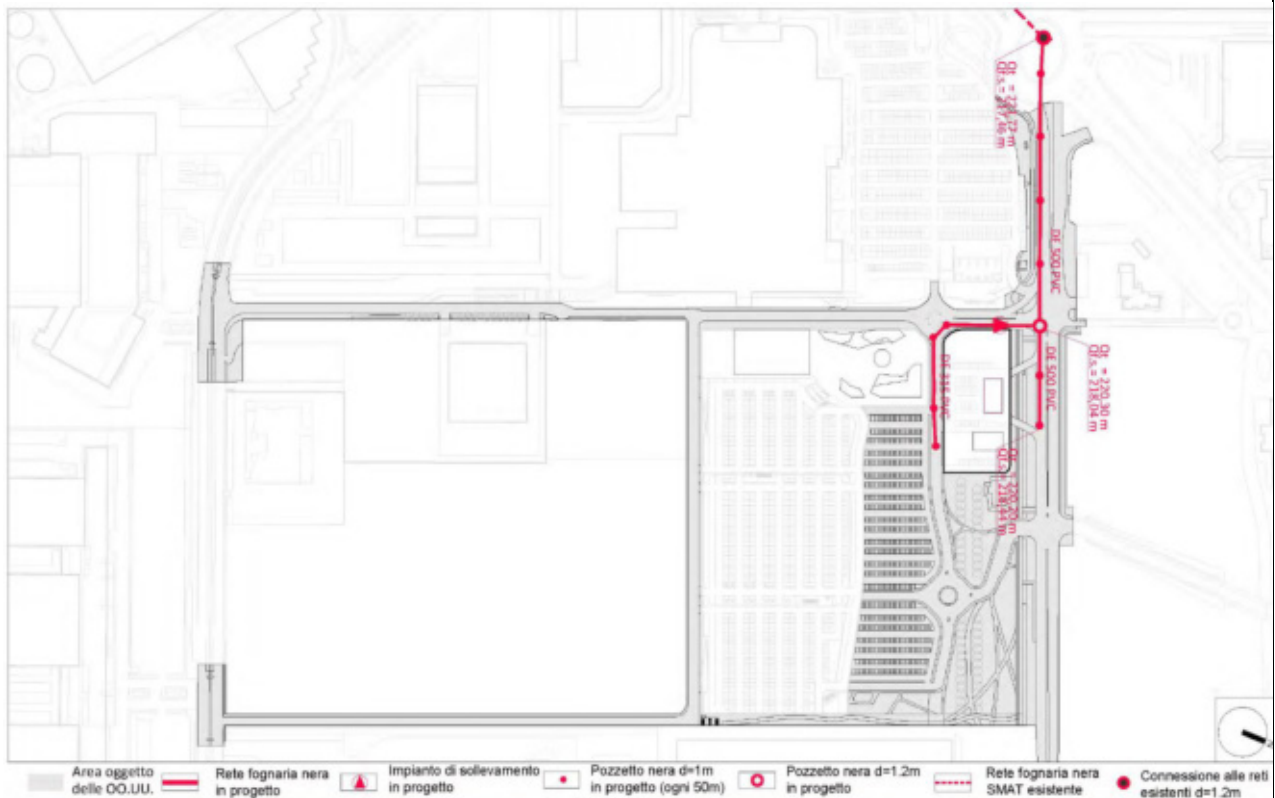
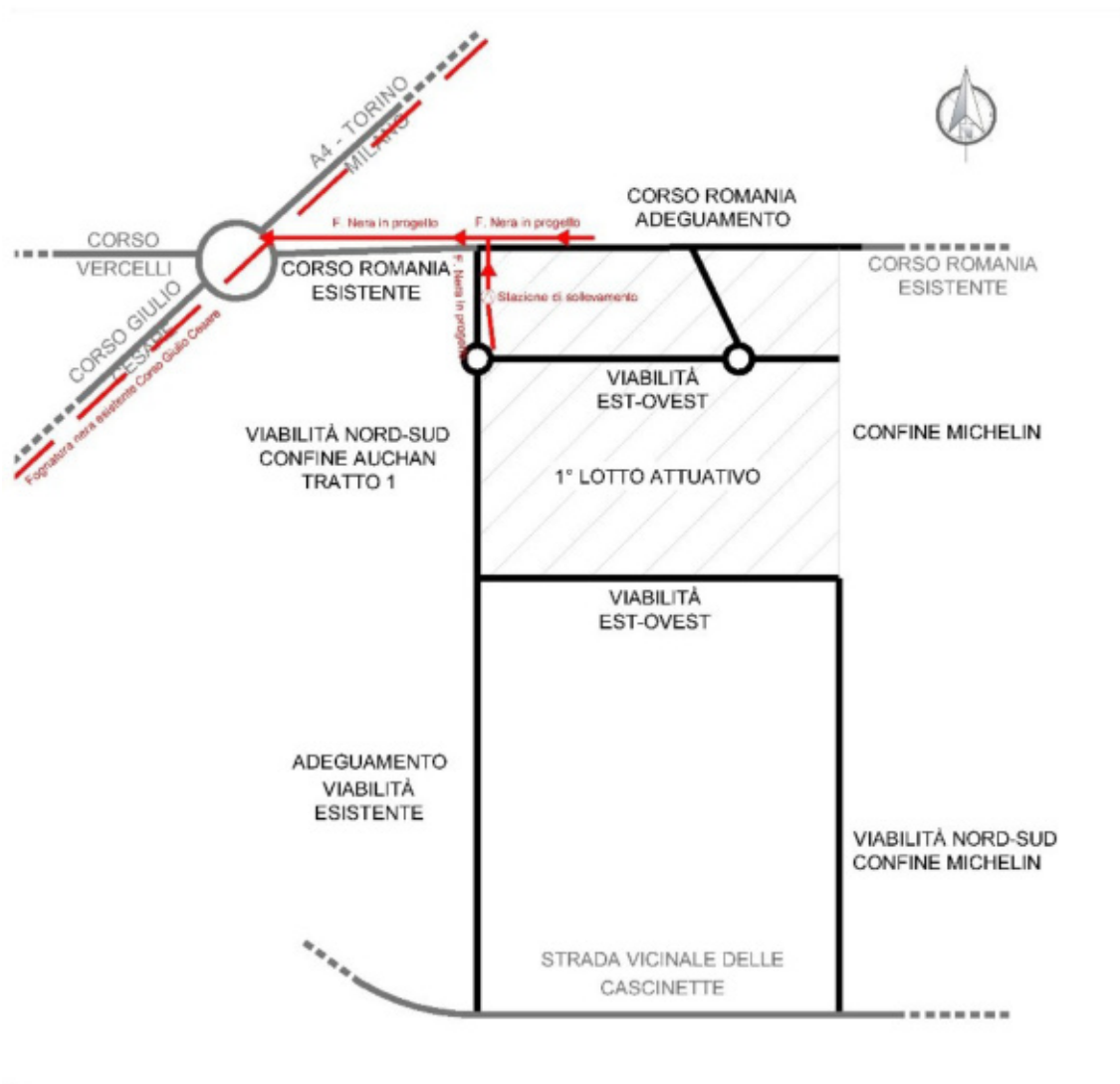


Figura 44: Planimetria progetto smaltimenti acque reflue

L'area in oggetto non è storicamente servita da infrastrutture progettate per la raccolta esclusiva di reflui, infatti il canale Snia, negli anni, ha fatto da recapito anche per le acque nere. Le uniche strutture ad oggi presenti sono quelle situate lungo Corso Giulio Cesare e quelle a servizio delle attività del "Parco Commerciale Auchan", che convogliano anch'esse i reflui nella rete ubicata sotto Corso Giulio Cesare.

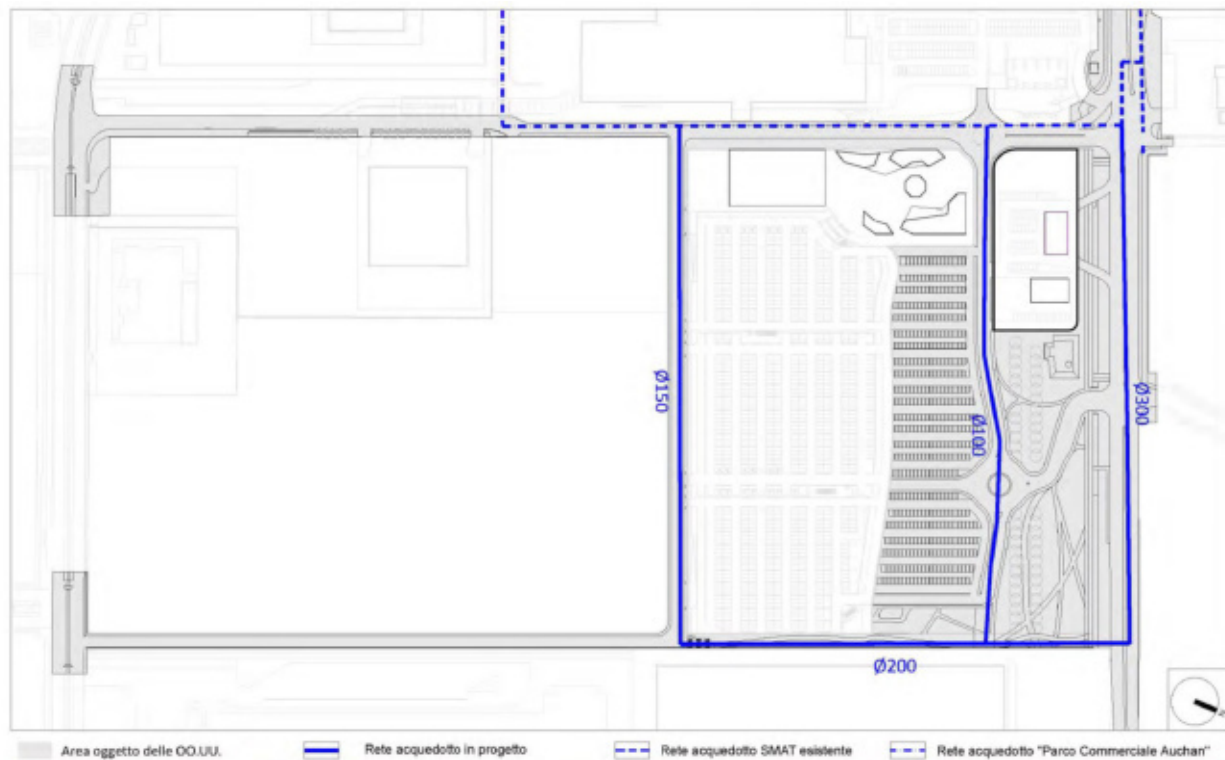
Il progetto prevede la posa di un collettore di acque nere lungo un tratto di Corso Romania e un tratto che corre lungo la viabilità in direzione nord sud perpendicolare a Corso Romania. I due tratti si riuniscono in prossimità dell'incrocio esistente fra Corso Romania e la viabilità ad est del "Parco commerciale Auchan". Da questo punto, la condotta adduce i reflui al collettore posto in corso Giulio Cesare in corrispondenza dell'incrocio con corso Vercelli. Data la necessità di allacciarsi ad una tubazione esistente e mantenere un funzionamento a gravità, la posa della tubazione in progetto dovrà essere piuttosto superficiale; ciò comporta la necessità di realizzare una stazione di sollevamento per rilanciare le acque provenienti dal tratto ubicato all'interno del lotto. La condotta ubicata sotto il

sedime di Corso Romania è dimensionata per ricevere anche i futuri reflui dell'area a Nord. Di seguito si riporta uno schema del funzionamento della rete:



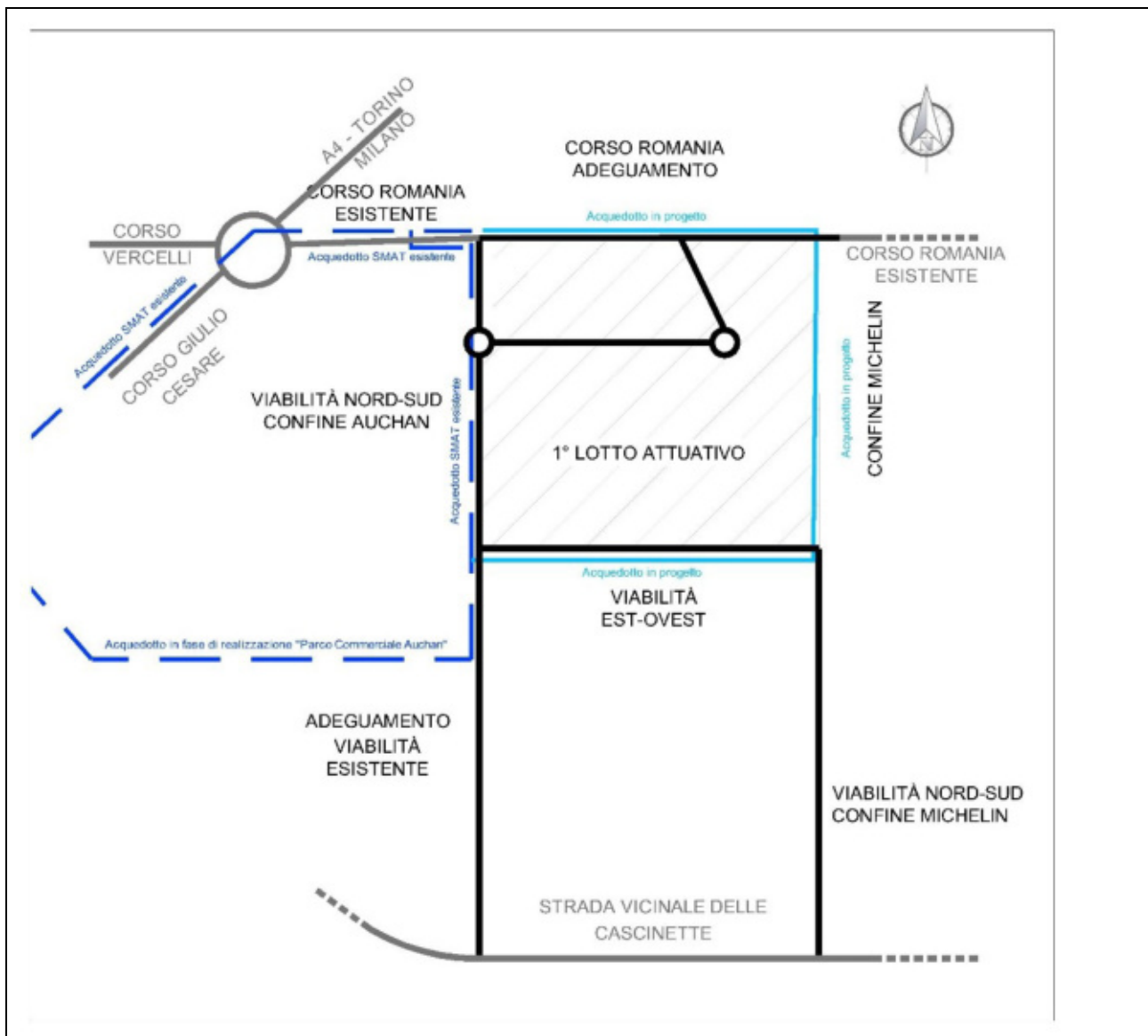
Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

RETE ACQUEDOTTISTICA



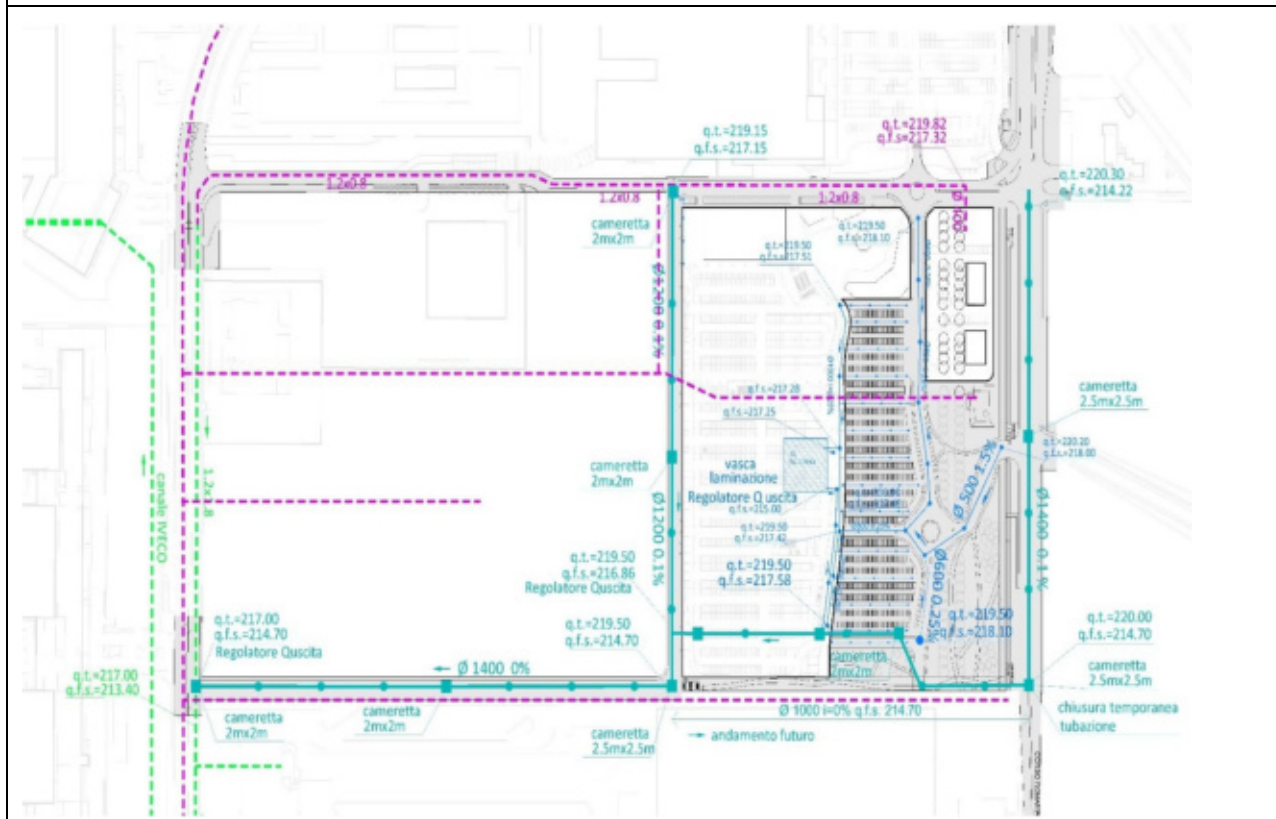
L'area in oggetto di prima attuazione non è attualmente sufficientemente servita da una rete di acquedotto, sebbene non esistano problemi di approvvigionamento; lo stato di fatto evidenzia la presenza di una rete di proprietà SMAT che si sviluppa lungo Corso Giulio Cesare che termina in Corso Romania e da una seconda rete ad anello che serve la zona commerciale a ovest dell'area del Sub Ambito 1.

Il progetto prevede la posa di un anello di alimentazione per servire il lotto di prima attuazione. Nello specifico si prevede la posa di una tubazione in ghisa diametro 200mm lungo l'adeguamento di Corso Romania a Nord, lungo la viabilità Nord-Sud e sulla viabilità Est-Ovest ubicata a sud del lotto attuativo. Si riporta di seguito uno stralcio della planimetria con la rete in progetto:



Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

RETE SMALTIMENTO ACQUE METEORICHE



L'intera area Michelin, è attualmente servita da due collettori di fognatura mista principali privati:

- il canale SNIA, che raccoglie gli scarichi dell'area Michelin per poi svilupparsi lungo Strada Settimo, raccogliendo gli scarichi delle zone residenziali poste lungo il lato Est di Strada Settimo per poi recapitare nel fiume Po, subito a valle della confluenza con il Torrente Stura.
- il Canale IVECO, anche questo caratterizzato da reflui misti, che raccoglie le portate dagli edifici a est dell'area in oggetto e segue Strada Vicinale delle Cascinette per andare a recapitare le sue portate nello Stura.

La SMAT ha commissionato uno studio dell'intera area a HY.M. STUDIO, dal quale è risultato che i suddetti canali sono insufficienti nell'ipotesi di una trasformazione dell'intera area.

Lo studio, allo scopo di alleggerire le portate in arrivo al collettore SNIA, prevede il collettamento delle acque meteoriche e il loro scarico in un nuovo collettore da realizzarsi sotto Corso Romania e Corso Giulio Cesare con recapito finale nel Torrente Stura a valle del Ponte Ferdinando di Savoia.

Alla luce di quanto sopra, è stata quindi prevista una soluzione progettuale in grado di rispondere alle criticità dello stato attuale, scaricando nella fase transitoria nel canale SNIA una portata drasticamente

ridotta grazie alla realizzazione di opere di laminazione, e, una volta realizzato il nuovo collettore di Corso Giulio, di adattarsi alla configurazione definitiva in modo efficiente e funzionale.

Il sistema in progetto, infatti, prevede infrastrutture atte a laminare ed invasare le portate di pioggia di riferimento e a rilasciare in rete, sia in fase transitoria che in fase definitiva, una portata laminata pari a 20 l/s per ettaro di superficie scolante impermeabile.

Lo schema utilizzato usa un mix di vasche di accumulo e condotte di grande diametro per ottenere la laminazione della portata desiderata. La scelta è stata effettuata seguendo come criterio quello di utilizzare sempre, ove possibile, vasche di accumulo ubicate in aree private anche per laminare aree pubbliche o assoggettate ad uso pubblico. Questo per non gravare il Comune della manutenzione sia ordinaria che straordinaria ponendola tutta a carico dei privati. Nei casi ove ciò non fosse possibile per la geometria stessa dello schema idraulico, si è preferito utilizzare condotte di grande diametro rispetto alle vasche di accumulo per ovviare al problema di individuare aree idonee ove ubicarle sotto la sede stradale.

Si sottolinea inoltre che le condotte di grande diametro presenti sotto le strade pubbliche sono dimensionate per laminare solamente le acque drenate della sede stradale.

Nello specifico la rete di smaltimento delle acque meteoriche dell'ambito in oggetto è studiata per scaricare le acque provvisoriamente nel Canale SNIA, riducendo (rispetto ad uno schema senza strutture di laminazione) l'apporto per ettaro di superficie scolante impermeabile da 223 l/s*ha (per TR50 anni) a 20 l/s*ha, riducibile a 10 l/s*ha se consideriamo un tempo di ritorno pari a 5 anni compatibile con le caratteristiche di temporaneità della fase transitoria.

Il sistema di laminazione proposto ha inoltre l'enorme vantaggio di assorbire completamente "le bombe d'acqua" inducendo un beneficio anche a tutta la rete limitrofa. Infatti le vasche permettono di restituire l'afflusso in rete non solo con portate nettamente inferiori, ma anche gradualmente nel tempo. Nello specifico un sistema senza vasca di laminazione restituirebbe una portata di picco pari a 1565 l/s in corrispondenza dell'evento intenso, mentre nel nostro caso restituiamo allo SNIA una portata massima pari a 140 l/s.

Per il tratto di corso Romania, si prevede lo smaltimento delle acque meteoriche di ruscellamento per infiltrazione nel sottosuolo. Verranno realizzate trincee disperdenti parallele al corso e un nuovo collettore sotto corso Romania (primo lotto del nuovo collettore di scarico di futura realizzazione) che fungerà da vasca di laminazione per il sistema di infiltrazione.

Nella configurazione definitiva, completato il collettore sotto Corso Giulio Cesare fino allo scarico in Stura, le acque raccolte e laminate potranno essere convogliate verso il collettore di corso Romania e quindi scaricate in Stura, semplicemente chiudendo lo scarico in SNIA (in strada delle Cascinette),

mentre le acque di corso Romania verranno convogliate direttamente nel collettore principale mantenendo, nel caso, come troppo pieno le trincee drenanti laterali al corso.

Lo schema idraulico utilizzato produce quindi notevoli benefici anche nella configurazione definitiva, riducendo sensibilmente le portate verso il collettore di Corso Romania e, di conseguenza, consentendo la riduzione dei diametri del nuovo collettore di scarico.

Alla luce dei fatti precedentemente esposti, il sistema in progetto prevede infrastrutture atte a laminare ed invasare le portate di pioggia di riferimento e a rilasciare in rete una portata laminata pari a 20 l/ per ettaro di superficie impermeabile, sia in fase transitoria con recapito in SNIA, che in fase definitiva, con recapito nel nuovo collettore di corso Romania una volta completato il collettore sotto Corso Giulio Cesare fino allo scarico in Stura.

La rete di smaltimento delle acque meteoriche in progetto prevede la realizzazione di:

- Rete di raccolta delle acque meteoriche relative alle aree interne all'ambito in oggetto
- Vasca di laminazione a cui affluiscono le acque provenienti dalla rete interna all'ambito;
- Collettore sotto strada Ovest-Est al confine sud dell'area d'ambito (tratto F-B');
- Collettore sotto strada Nord-Sud che dal confine sud dell'area d'ambito raggiunge strada delle Cascinette per l'immissione in SNIA (tratto B-A);
- Collettore di collegamento tra corso Romania e strada N-S (B-D)
- tratto del nuovo collettore da realizzare sotto Corso Romania (D-E), che dovrà collegarsi a valle del punto E al nuovo collettore di futura realizzazione sotto a Corso Giulio Cesare
- Sistema di raccolta delle acque meteoriche su corso Romania e dispersione delle stesse per infiltrazione mediante trincee disperdenti ai lati esterni della carreggiata, collegato al collettore principale del corso

La vasca di laminazione, ubicata sotto il parcheggio coperto del centro commerciale in progetto, ha il compito di invasare le portate derivanti dalle superfici interne all'area d'ambito ed è dimensionata per eventi meteorici con tempo di ritorno pari a 50 anni (come richiesto dal PTCP2) in modo da scaricare verso la rete di smaltimento (nel punto C) una portata massima pari a 20 l/s*ha di superficie scolante impermeabile e di invasare tutte le portate eccedenti tale valore.

I collettori posati sotto la strada Ovest-Est e la strada Nord-Sud a sud dell'ambito in oggetto sono progettati e dimensionati come involucri lineari delle acque di pertinenza, per eventi meteorici con tempo di ritorno pari a 50 anni con regolatore di portata in uscita, in modo da scaricare verso la rete di smaltimento una portata massima pari a 20 l/s*ha di superficie scolante impermeabile e di invasare le portate eccedenti nei collettori stessi a tal fine sovradimensionati.

Il collettore sotto la strada Nord-Sud che si immette nel canale SNIA (nel punto A) ed il tronco di collegamento con corso Romania (B-D) hanno il fondo scorrevole alla stessa quota e pendenza nulla.

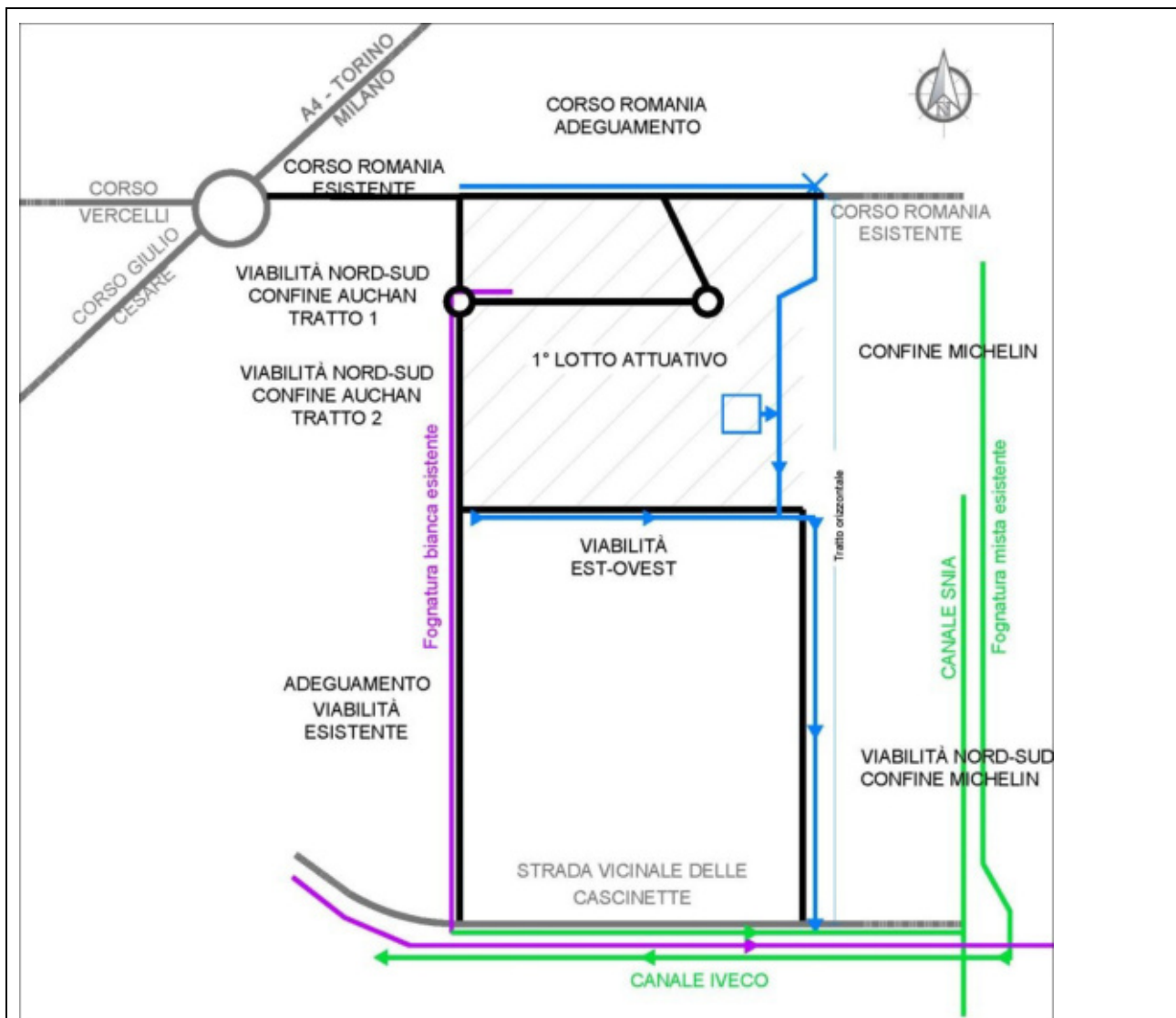
I collettori principali della rete saranno realizzati con tubazioni in c.a. rivestite internamente in resina poliuretanica caratterizzate da un coefficiente di scabrezza interna di Strickler pari a $80 \text{ m}^{1/3} \text{ s}^{-1}$.

Sulle condotte principali nei vertici e in mezzeria sono previste camere per ispezione e manutenzione e, ove previsti alloggiamento sistemi di regolazione delle portate, di dimensioni $2,50 \times 2,50$ o $2,00 \times 2,00$, oltre a pozzetti d'ispezione ordinaria a sezione circolare ubicati sulle condotte a distanza di circa 50 m.

Nella fase transitoria le portate laminate, ovvero la portata in uscita dalla vasca di laminazione che si immette nel collettore $\phi 1000$ nel punto C, la portata laminata in uscita dal collettore di strada Ovest-Est che si immette nel collettore principale $\phi 1000$ nel punto B', e la portata laminata in uscita dal collettore di strada N-S, verranno scaricate nel canale SNIA nel punto A.

Per il tratto di corso Romania, si prevede lo smaltimento delle acque meteoriche di ruscellamento per infiltrazione nel sottosuolo mediante trincee disperdenti poste ai due lati esterni e parallele al corso e la posa del collettore principale sotto strada di diametro pari a 1400 mm (primo lotto del nuovo collettore di scarico di futura realizzazione) che fungerà da invaso per il sistema di infiltrazione, svuotato a fine evento mediante piccola stazione di pompaggio.

In questa fase, quindi, il sistema di raccolta e smaltimento delle acque di corso Romania è scollegato dal resto della rete in progetto, chiudendo provvisoriamente il collegamento tra i collettori nel punto D.

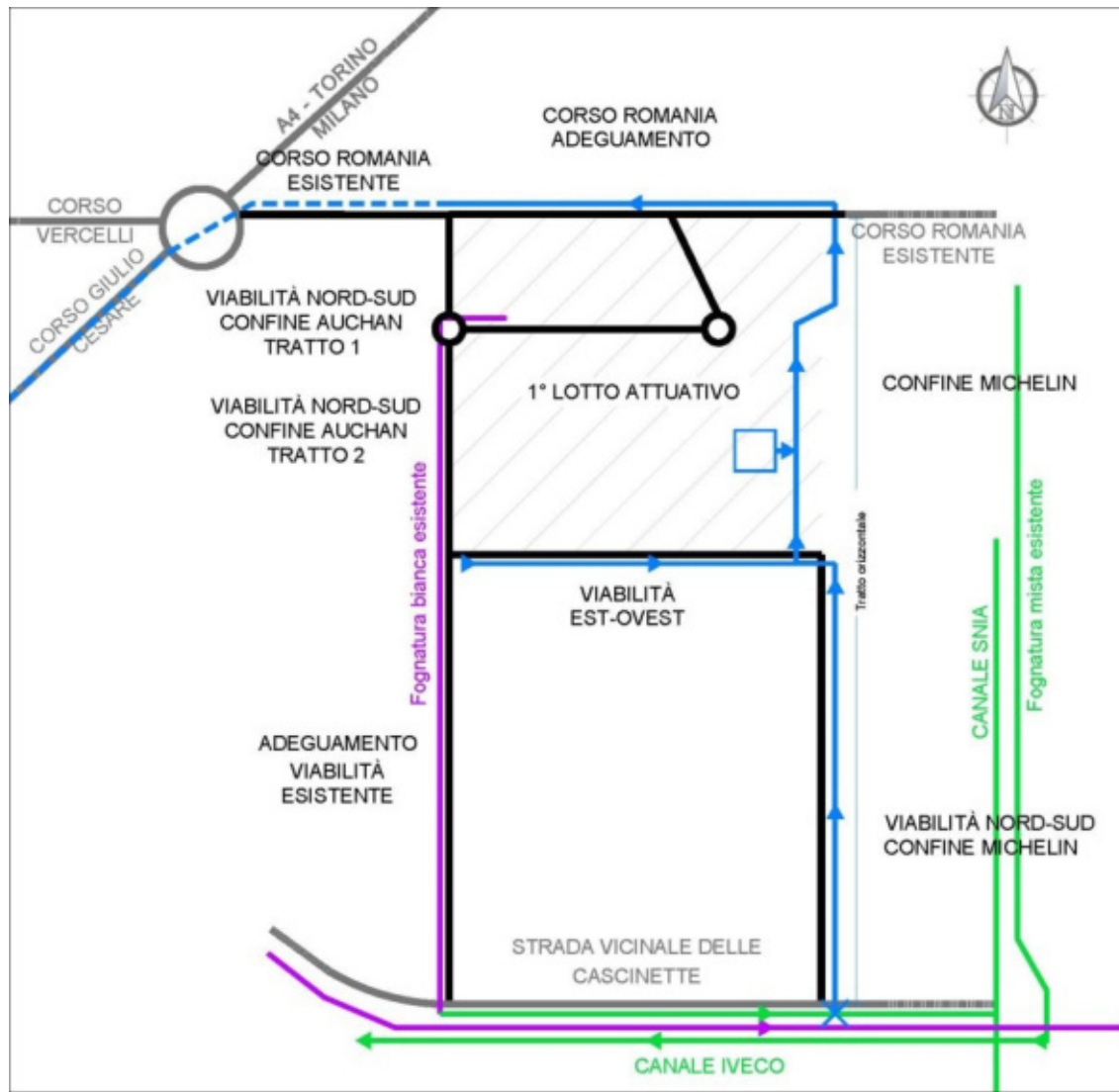


La situazione definitiva prevede che il collettore sotto Corso Giulio Cesare sia già stato realizzato. In tale scenario quindi entrambi i sub ambiti del SUA, di cui questo PEC è prima attuazione, scaricheranno verso Corso Romania e Corso Giulio fino allo scarico in Stura.

Le acque raccolte e laminate dal sistema progettato per il PEC in oggetto non scaricheranno più in SNIA, ma verranno convogliate verso il collettore di corso Romania ed essendo il collettore di collegamento tra lo scarico in SNIA (strada delle Cascinette) e corso Romania orizzontale, sarà sufficiente intercettare e chiudere l'immissione in SNIA e, nel caso, spostare il sistema di regolazione della portata per il collettore B-A della strada Nord-Sud dal punto A al punto B per consentire anche al collettore posato sotto la viabilità nord-sud di continuare a laminare la portata.

La vasca di laminazione e gli involucri lineari in progetto avranno, quindi, lo stesso effetto di grossa laminazione riducendo sensibilmente le portate verso il collettore di Corso Romania.

Le acque di corso Romania verranno convogliate direttamente nel collettore principale attraverso i collegamenti tra il sistema di caditoie e il collettore stesso precedentemente utilizzati come troppo pieno. Si valuterà poi se chiudere le uscite verso le trincee drenanti laterali al corso o se mantenerle attive.



Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

RETE ILLUMINAZIONE PUBBLICA

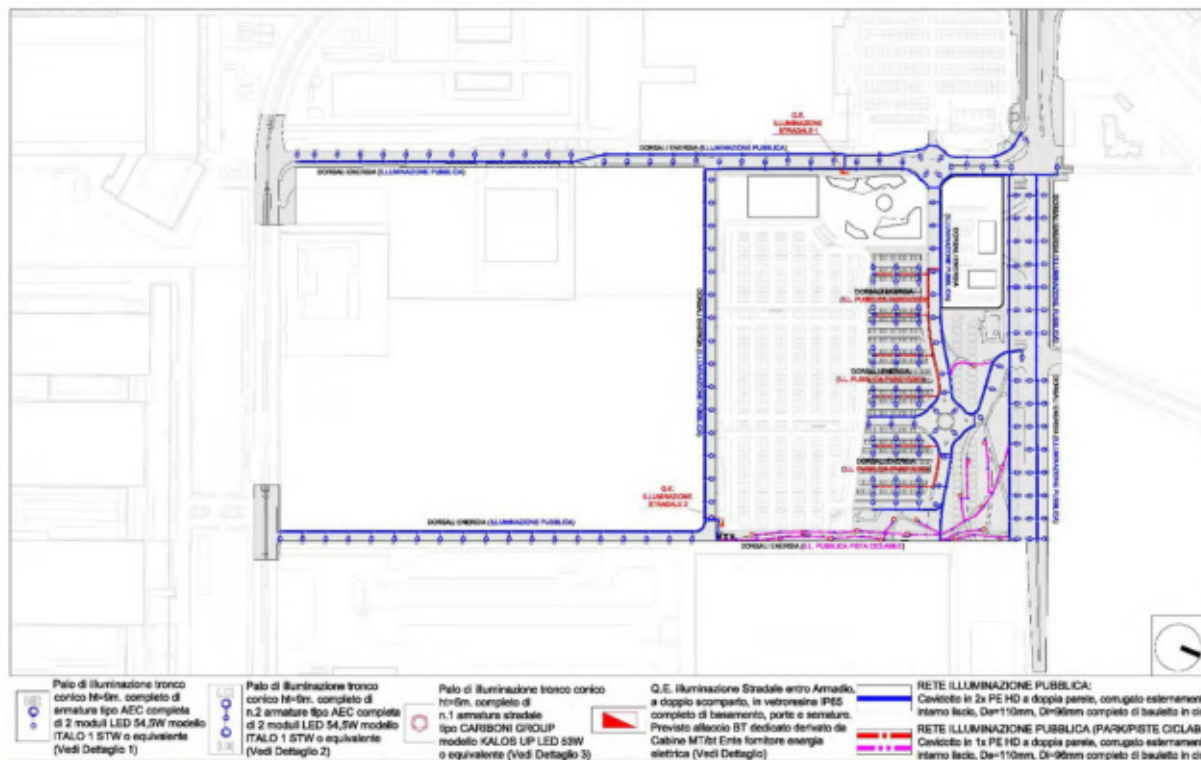


Figura 45: Planimetria rete illuminazione pubblica

Gli impianti di illuminazione esterna comprendono tutti i manufatti, i corpi illuminanti e le opere necessarie per assicurare l'illuminazione artificiale delle zone esterne.

Si preveda la posa 2 tubi in PVC rigido a doppia parete De=125mm Di=104mm completi di striscia elicoidale colorata, posate entro bauletto in cls, per il collegamento dei circuiti di illuminazione esterna. Prevista, inoltre, la posa di pozzetti in cls 50x50cm. completi di chiusino in ghisa D400

I corpi illuminanti previsti sono in classe di isolamento II e quindi non necessitano di impianto di terra.

Sono previsti i seguenti tipi di corpi illuminanti:

- Viabilità e Rotonde: Palo di illuminazione tronco conico hft=9m. completo di armatura tipo AEC completa di 2 moduli LED 54,5W modello ITALO 1 STW o equivalente
- Parcheggio: Palo di illuminazione tronco conico hft=9m. completo di n.2 armature tipo AEC complete di 2 moduli LED 54,5W modelli ITALO 1 STW o equivalente
- Camminamenti pedonali: Palo di illuminazione tronco conico hft=5m. completo di armatura tipo CARIBONI GROUP modelli KALOS UP LED 53W o equivalente

- Piste ciclabili: Palo di illuminazione tronco conico hft=5m. completo di armatura tipo CARIBONI GROUP modelli KALOS UP LED 53W o equivalente.

Nel parcheggio è prevista l'installazione di n.14 colonnine per la ricarica auto complete di n.2 prese c/blocco T2 7kW .

Per l'elettrificazione dell'opera è prevista la posa di n. 4/2 tubi in PVC rigido a doppia parete De=125mm Di=104mm posati su letto di sabbia in scavo predisposto per il passaggio delle linee

2.2.8. Il progetto architettonico: premessa

In via preliminare, pare opportuno precisare che – nonostante ai fini urbanistici la definizione della superficie di vendita non sia richiesta per il PEC, né comunque costituisca elemento essenziale ivi indicato – il tema della previsione delle superfici di vendita (SV) attivabili nell'insediamento rappresenti aspetto di cui il progetto deve obbligatoriamente tenere conto.

Nel caso di specie, la SLP del progetto (mq. 24.860) è il dato di progetto urbanisticamente essenziale.

Tale dato è, però, compatibile, dal punto di vista dell'assetto interno, con previsioni differenziate di superfici di vendita. Le stesse previsioni interagiscono con il profilo distributivo, funzionale ed organizzativo delle attività previste, pur restando, dal punto di vista urbanistico, non rilevanti: la disciplina urbanistica contempla, infatti, il dato del dimensionamento complessivo degli insediamenti, ma non ne indica né limita la superficie di vendita.

Nella definizione delle urbanizzazioni serventi l'insediamento, però, il dato della SV non può non essere contemplato, e non può, a tal fine, che essere considerato nella sua dimensione massima.

Allo stato, infatti, l'insediamento previsto dal PEC presenta le dimensioni (mq. 12.000) e le caratteristiche distributive dell'autorizzazione n. 88/16 del 21 settembre 2016. Tale autorizzazione, però, può – in rapporto alla SLP prevista – essere modificata e soprattutto essere incrementata sino ai limiti previsti dalle vigenti disposizioni regionali.

Tali limiti, e le previsioni che li sanciscono, al contempo fondano il diritto del titolare a conseguire l'incremento ad esito dell'accertamento dei requisiti a tal fine previsti.

Ed è appena il caso di rilevare che l'art. 15, comma 7, lett. a) della DCR 29.10.1999 e s.m.i. ammette l'ampliamento della superficie di vendita già autorizzata entro il limite del 50%, e, perciò, nel caso di specie, sino alla soglia di mq. 18.000.

Per tale motivo, nell'elaborazione del progetto si è tenuto conto delle necessità conseguenti all'innalzamento del dimensionamento commerciale sino al massimo ammissibile in base alla vigente normativa.

A tal fine, è però necessario dimensionare, in coerenza con tale dimensionamento, anche le dotazioni di parcheggi, calcolando questi ultimi in base alle previsioni imperative della normativa commerciale in rapporto alla SV massima ammissibile.

Tale incrementata dotazione è presente – né può essere diversamente – nel progetto urbanistico del PEC; non è infatti possibile dimensionare allo stato il PEC con una quantità di parcheggi inferiore, perché ciò equivarrebbe ad impedire, indirettamente ma sostanzialmente, lo sviluppo commerciale che la normativa regionale qualifica quale ordinaria (e doverosa) evoluzione dell'autorizzazione originaria, non costituente “nuova autorizzazione”.

L'iniziativa imprenditoriale sottesa al progetto in esame, d'altronde, assume esplicitamente l'intento di avvalersi, ove la platea degli operatori condivide la proposta, della massima estensione ammessa delle potenzialità commerciali, in coerenza con gli obiettivi di valorizzazione dell'offerta nelle aree delle “Localizzazioni” commerciali, prioritariamente idonee in quanto costituenti strumento di rigenerazione territoriale. Si veda l'art. 14 della DCR 29.10.1999 e s.m.i., per il quale le Localizzazioni vanno ubicate “in via prioritaria nelle parti del territorio occupate da attività produttive dismesse (...), o nelle parti del territorio occupate da attività non produttive (...) o nelle parti del territorio oggetto di riqualificazione urbanistica sul patrimonio edilizio esistente” (comma 2), e specialmente le Localizzazioni L2 “sono preferibilmente lambite o percorse da assi viari di primo livello e sono candidate ad ospitare attività rivolte al servizio dei consumatori nel quadro del processo di riqualificazione urbana” (comma 4, lettera b), dovendosi, nella loro pianificazione, avere riguardo “alla coerenza ed integrazione con il contesto edificato con particolare riguardo alle cosiddette “porte urbane” che, nel rispetto della definizione del vigente Piano territoriale regionale, sono ambiti di ingresso alle parti compatte o centrali del tessuto urbano lungo assi di penetrazione” (comma 4, lettera b) punto 1.6.3).

Negli anni trascorsi dal rilascio della vigente autorizzazione, d'altra parte, sono profondamente mutate le condizioni di mercato. L'approvazione della variante n. 322 e il conseguente secondo ampliamento della L2 in questione, inoltre, hanno aperto la prospettiva di attivare una offerta commerciale ulteriormente integrabile, nel contesto di un'iniziativa di più ampio respiro, il progetto “TO Dream” descritto in premessa, e ciò impone di pervenire comunque ad una revisione del dimensionamento, e dell'articolazione degli esercizi, previsti dalla vigente autorizzazione.

2.2.9. Il progetto architettonico: descrizione

Gli edifici sono stati pensati per ospitare esercizi di vicinato, medie superfici, oltre ad attività per la ristorazione e la somministrazione alimenti e bevande.

Nello specifico, negli edifici più grandi trovano posto le superfici di vendita provenienti dalle autorizzazioni commerciali relative al Lotto 3 dell'Ambito 2.8 – Romania e successive rimodulazioni; gli edifici più piccoli, posti all'angolo nord-ovest del lotto, invece, saranno dedicati alla ristorazione e costituiranno un elemento di visibilità e attrazione per i visitatori che arrivano da Torino. Un portico pedonale collegherà dall'esterno parte dei fabbricati, dando all'insieme un'immagine unitaria.

Il progetto ha assunto a suo criterio ordinatore, anche nelle scelte localizzative, la riduzione degli impatti, tenuto conto delle consistenze delle aree allo stato di fatto.

Sotto tale profilo, la scelta di ubicare le aree a parco nella fascia lungo Corso Romania risponde a evidenti e prevalenti finalità sia di massimizzazione della fruibilità delle aree verdi e del loro apporto alla riqualificazione di Corso Romania in chiave urbana, collettiva e non più marginalizzante, sia di salvaguardia e valorizzazione dell'area a verde profondo ivi esistente, con i filari di tigli richiamati.

Posta tale scelta, che consegue rilevanti risultati anche in ottica di composizione paesaggistica, l'utilizzo delle aree retrostanti concerne sedimi comunque necessitanti di completa e complessiva ri-generazione fisica, dato che si tratta di aree (oltre che già occupate da edifici, poi demoliti nel 2007) ricoperte di terreni di scavo, proveniente da cantieri edili, ivi stoccati come rifiuto.

Considerata la nulla qualità pedologica, le scelte localizzative in tale porzione dell'area appaiono equipollenti.

Nello specifico, il progetto ricerca – per esigenze di ottimizzazione architettonica e paesaggistica – di includere la maggior parte dei parcheggi nella struttura degli edifici.

A tal fine, le due strutture principali contenenti gli esercizi commerciali saranno realizzate alla quota di +4.25 in modo tale da consentire la costruzione di gran parte delle aree a parcheggio necessarie per il soddisfacimento degli standard pubblici, privati e commerciali in struttura, al di sotto dell'impronta del parco commerciale stesso, quindi alla quota 0.00.

Considerato che – per quanto esposto nel paragrafo precedente 2.2.8 – il progetto deve però confrontarsi con le previsioni imperative della disciplina commerciale, che determinano i parcheggi necessari alla regolarità della massima superficie di vendita ammissibile, si rende necessario realizzare comunque una quota delle aree a parcheggio a raso, e parzialmente inerbita, nella porzione di superficie compresa tra l'area verde e la costruzione commerciale. Anche in questo caso, peraltro, i parcheggi sono stati progettati facendo attenzione a mitigarne l'impatto, sia visivo, sia ambientale: gli stalli saranno realizzati con un

pacchetto permeabile che consentirà la crescita del verde, e saranno realizzate aiuole drenanti (rain water garden) in cui saranno messi a dimora filari di alberi che consentiranno di ridurre l'effetto isola di calore.

Per concludere, i restanti corpi di fabbrica saranno impostati alla quota 0.00 andando a costituire una "corte" di unità per attività di somministrazione (bar, ristoranti), fruibile anche indipendentemente dal centro commerciale propriamente detto, perciò, a servizio dei fruitori del parco lineare.

In tale contesto progettuale, le preesistenze, all'interno del lotto, come detto, vengono mantenute e valorizzate. La torre piezometrica, a ovest dell'area, trova integrazione nel progetto in quanto landmark di riconoscibilità e individuazione del complesso sul territorio. Sul lato nord, l'area verde esistente (di profondità circa 55 m) caratterizzata da due filari di tigli e dalla presenza del bunker, da un lato costituisce un filtro per i visitatori del polo commerciale nei confronti del traffico sul corso Romania, dall'altro lato mitiga la vista dei parcheggi a chi percorre il corso stesso; il bunker viene conservato e messo in sicurezza in maniera tale da renderlo esternamente godibile ai visitatori.

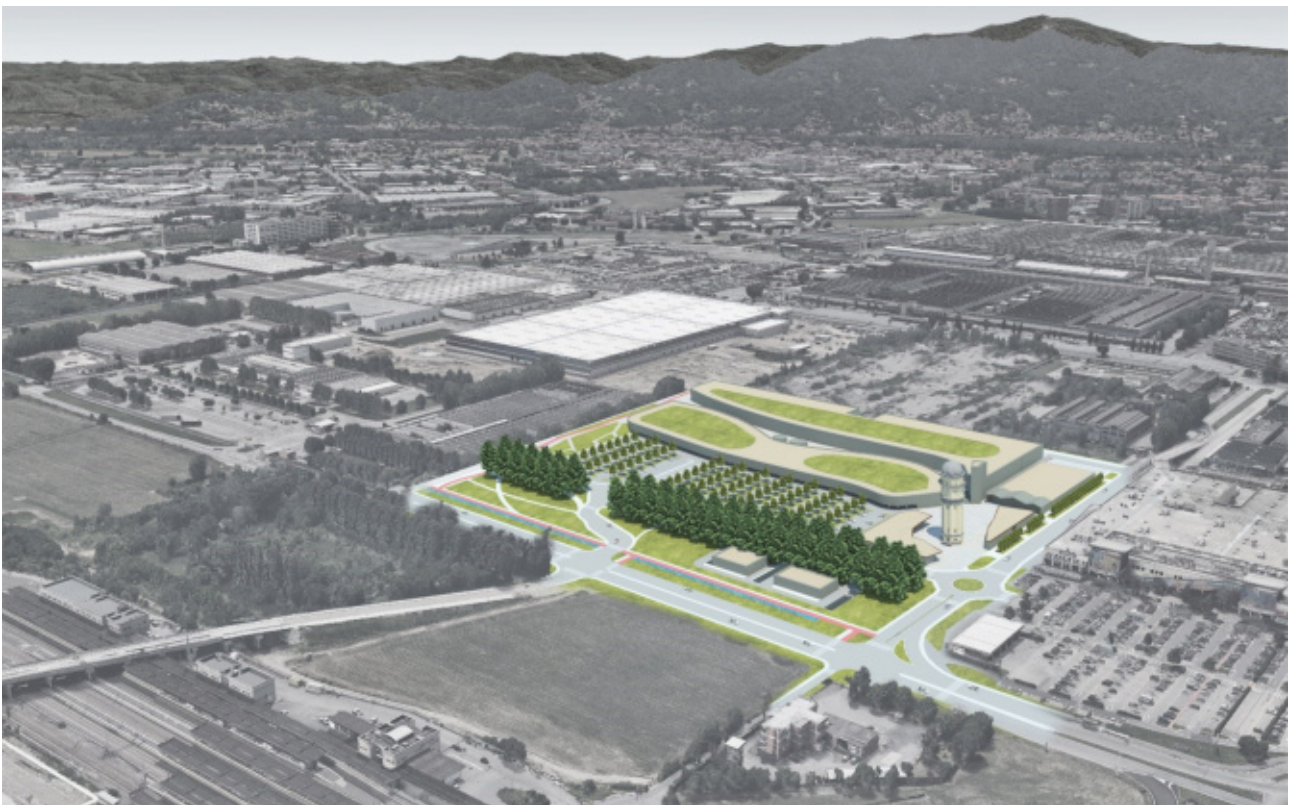


Figura 46: Inserimento volumetrico intervento commerciale. (Elaborazione Studio Rolla)

2.2.10. Le strategie energetico ambientali per il costruito

L'obiettivo finale della progettazione legata agli aspetti energetici, ovvero al sistema edificio-impianto, è quello di ottenere elevate prestazioni energetiche. In questo senso le soluzioni che concorrono al risultato si dovranno integrare, garantendo affidabilità ed efficienza.

Sono di seguito sintetizzati gli obiettivi di sostenibilità energetico – ambientale fissati.

1. PROJECT PLANNING E PIANIFICAZIONE URBANISTICA

- favorire, attraverso la predisposizione di aree posizionate in luoghi di facile accessibilità per gli utenti e per i mezzi di carico, la raccolta differenziata dei rifiuti;
- favorire l'installazione di posteggi per le biciclette;
- favorire l'uso di specie arboree autoctone piantumate nell'area di intervento;
- minimizzare l'impatto dell'intervento sul contesto paesaggistico attraverso l'analisi delle componenti del paesaggio;

2. ENERGIA E CONSUMO DI RISORSE

- ridurre i consumi per la climatizzazione invernale attraverso sistemi ad elevata efficienza e con il recupero di calore per ventilazione;
- ridurre i consumi per la climatizzazione estiva attraverso sistemi ad elevata efficienza;
- ridurre i consumi per l'illuminazione con l'utilizzo di tecnologie a led;
- favorire la produzione di energia da fonte rinnovabile dal sito (ad esempio tecnologia fotovoltaica ad elevata efficienza integrata nella copertura degli edifici);
- ridurre il consumo di materie prime impiegando materiali con la presenza di contenuto di riciclato (ed esempio coibenti in lana di roccia e/o vetro);
- favorire soluzioni/strategie per agevolare lo smontaggio, riuso o il riciclo dei componenti dell'involucro degli edifici (ad esempio utilizzo di elementi prefabbricati, pareti a secco, etc.);
- recuperare dell'acqua piovana per ridurre il consumo di acqua potabile per irrigazione;
- ridurre il consumo di acqua potabile per usi indoor attraverso soluzione/strategie quali riduttori di flusso, doppia cacciata wc, etc.;
- ridurre il fabbisogno energetico netto per il raffrescamento estivo degli edifici attraverso l'utilizzo di sistemi/schermature per il controllo della radiazione solare sugli elementi trasparenti, etc.;

3. CARICHI AMBIENTALI

- diminuzione dell'effetto "isola di calore" delle aree esterne (superficie ombreggiate);
- diminuzione dell'effetto "isola di calore" delle coperture (utilizzo di materiali ad elevata riflettanza solare – cool roof);

4. QUALITA' AMBIENTALE INDOOR

- favorire la qualità dell'aria immessa nei locali;
- assicurare una elevata efficienza di ventilazione negli ambienti ventilati meccanicamente;

5. QUALITÀ DEL SERVIZIO

- ottimizzare l'efficienza energetica degli impianti attraverso il raggiungimento del livello minimo di automazione per il controllo, la regolazione e la gestione delle tecnologie dell'edificio e degli impianti termici (BACS);
- minimizzare il deterioramento dei materiali e dei componenti di involucro (assenza di condensa superficiale ed interstiziale, assenza di formazione delle muffe) attraverso il corretto posizionamento di barriere al vapore e la correzione dei ponti termici;
- favorire la qualità del servizio attraverso la redazione di un piano di manutenzione programmata e con la conservazione della documentazione as-built.

In relazione agli aspetti Normativi e alle esigenze principali, per le scelte impiantistiche è stata prestata particolare attenzione ai seguenti aspetti:

- Basso impatto ambientale;
- Bassi costi di gestione;
- Flessibilità di utilizzo;
- Efficienza energetica;
- Utilizzo di fonti rinnovabili;
- Facilità di manutenzione e di utilizzo;
- Confort ambientale;
- Affidabilità;
- Cura dell'aspetto degli impianti in relazione al progetto architettonico.

La strategia impiantistica di base, sviluppabile per la trasformazione in progetto, prevede che le superfici commerciali principali saranno autonome mentre le superfici minori avranno impianti "raggruppati".

Le esigenze della climatizzazione del settore terziario commerciale sono particolari dato che ogni utente ha necessità di gestire sia il riscaldamento sia il raffrescamento in funzione delle proprie esigenze, che si modificano molto velocemente ed in base ai reali carichi endogeni che possono rapidamente cambiare nel corso della giornata.

Pertanto, gli impianti devono essere flessibili e garantire in maniera rapida la possibilità di riscaldare e raffrescare gli ambienti con un funzionamento intermittente.

In relazione a quanto sopra, la scelta ottimale per gestire a livello di consumi energetici un parco commerciale è quello di uniformare il più possibile le utenze e quindi lasciare completamente autonome le medie superfici (i grandi spazi commerciali) che legando la propria autonomia a macchine autonome quali pompe di calore aria/aria possono gestire sia il rinnovo dell'aria sia la produzione in tempo reale in funzione delle esigenze istantanee riducendo così costi energetici in distribuzione e lasciando l'ottimizzazione dei consumi energetici alla scelta di unità più o meno performanti.

Per quanto riguarda i piccoli negozi, che risultano più legati a consumi simili, la scelta di mantenere una centralizzazione della generazione dei fluidi termovettori risulta funzionale al fine di seguire per quanto possibile l'indicazione legislativa vigente di produrre più vicino alle utenze i fluidi; conseguentemente è opportuno pensare a micro-impianti, per gruppi di negozi potenzialmente con esigenze più simili, per ridurre i costi energetici di distribuzione.

2.3. Obiettivi ambientali ed azioni del PEC

Lo strumento urbanistico esecutivo si pone obiettivi specifici di valenza ambientale, partendo dalle strategie di carattere generale messe in atto con l'approvazione della Variante 311, tese a recuperare e valorizzare un'area considerata di grande complessità e fondamentale per l'intero Quadrante nord est metropolitano attraverso:

- la costruzione di un modello di insediamento compatto polifunzionale, diversificando l'offerta confermando al contempo la vocazione di terziario avanzato dell'area;
- l'assegnazione di un nuovo ruolo al Corso Romania, da asse di penetrazione veicolare a viale urbano, con fruibilità ciclo – pedonale di connessione dei nuovi insediamenti;
- la costruzione di nuovi spazi recuperando in modo sostenibile gli spazi abbandonati;
- la creazione di qualità dell'abitare marcata da caratteri di sostenibilità ambientale ed energetica;

- il conseguimento di elevati livelli di sostenibilità ambientale da dimostrare con certificazione riconosciuta a livello nazionale e/o internazionale dalla quale risulti un valore medio altro della rispettiva scala di valutazione.

Gli obiettivi specifici del PEC son stati assunti con particolare riferimento alle prescrizioni di compatibilità ambientale della Variante 311, oltre che dalle strategie di settore della Città di Torino e sono di seguito riportati insieme alle azioni dello strumento associate a tali obiettivi.

OBIETTIVI AMBIENTALI SPECIFICI DEL PEC	AZIONI
massimizzare la permeabilità del suolo e perseguire l'invarianza idraulica	Riqualificazione area industriale dismessa
rivalutare il sistema dei canali esistenti	Pulizia della bealera esistente Possibilità di fruizione paesaggistica della bealera da parte degli utilizzatori del parco lineare
valorizzare il contesto paesistico – ambientale di riferimento attraverso un progetto del verde che definisca un'immagine unitaria e un'ossatura portante di spazi aperti per l'intera area di trasformazione e incrementi la funzionalità ecologica del contesto mediante la verifica delle preesistenze arboree e l'impiego di specie vegetali autoctone	Riqualificazione area industriale dismessa Riqualificazione dell'ambiente costruito sotto il profilo del sistema del verde urbano
valorizzare il contesto paesistico – ambientale di riferimento attraverso un progetto di paesaggio che metta in luce i segni del territorio e le preesistenze e che avvii un processo di appropriazione/riconoscimento dell'opera da parte dei fruitori	Riqualificazione area industriale dismessa Riqualificazione dell'ambiente costruito sotto il profilo del sistema del verde urbano Attenzione ai rapporti nascenti dall'inserimento del mix funzionale degli edifici nel contesto urbano e al disegno complessivo degli spazi pubblici;
realizzare soluzioni per la nuova viabilità che assicurino la sicurezza dei flussi pedonali e ciclabili	Riqualificazione Corso Romania
contenere i consumi energetici dei nuovi edifici attraverso l'uso di tecnologie innovative e materiali a basso impatto ambientale, rispondendo inoltre ad elevati livelli di sostenibilità ambientale mediante certificazione riconosciuta a livello nazionale e/o internazionale.	Accrescimento dell'efficienza energetica

3. Vincoli ed elementi di rilevanza ambientale

Si è proceduto alla verifica del sistema vincolistico unitamente all'individuazione degli altri elementi in grado di dettare condizionamenti alla progettazione urbanistica; l'analisi è stata condotta sia sull'ambito territoriale ricompreso nel perimetro di PEC che sull'intorno significativo.

Nello specifico sono stati analizzati:

- vincoli di tutela paesaggistica (ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004), tra cui vincoli di tutela paesaggistica relativi ad immobili ed aree di notevole interesse pubblico (ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004) e vincoli di tutela paesaggistica relativi a beni culturali (ai sensi dell'art.10 del D.Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004)
- aree protette ai sensi della L 394/1991: i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- Siti di Importanza Comunitaria e Zone di Protezione Speciale (individuati dal D.P.R. n. 357 del 8 settembre 1997, successivamente modificato dal D.P.R. n. 120 del 12 marzo 2003 - legislazione concernente l'attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e fauna selvatiche);
- vincolo idrogeologico e forestale (ai sensi del R.D. n. 3267 del 30 dicembre 1923 e della L.R. n. 45 del 9 agosto 1985);
- fasce di rispetto (di strade, ferrovie, elettrodotti, cimiteri, depuratori);
- aree di salvaguardia da opere di derivazione e captazione;
- i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;

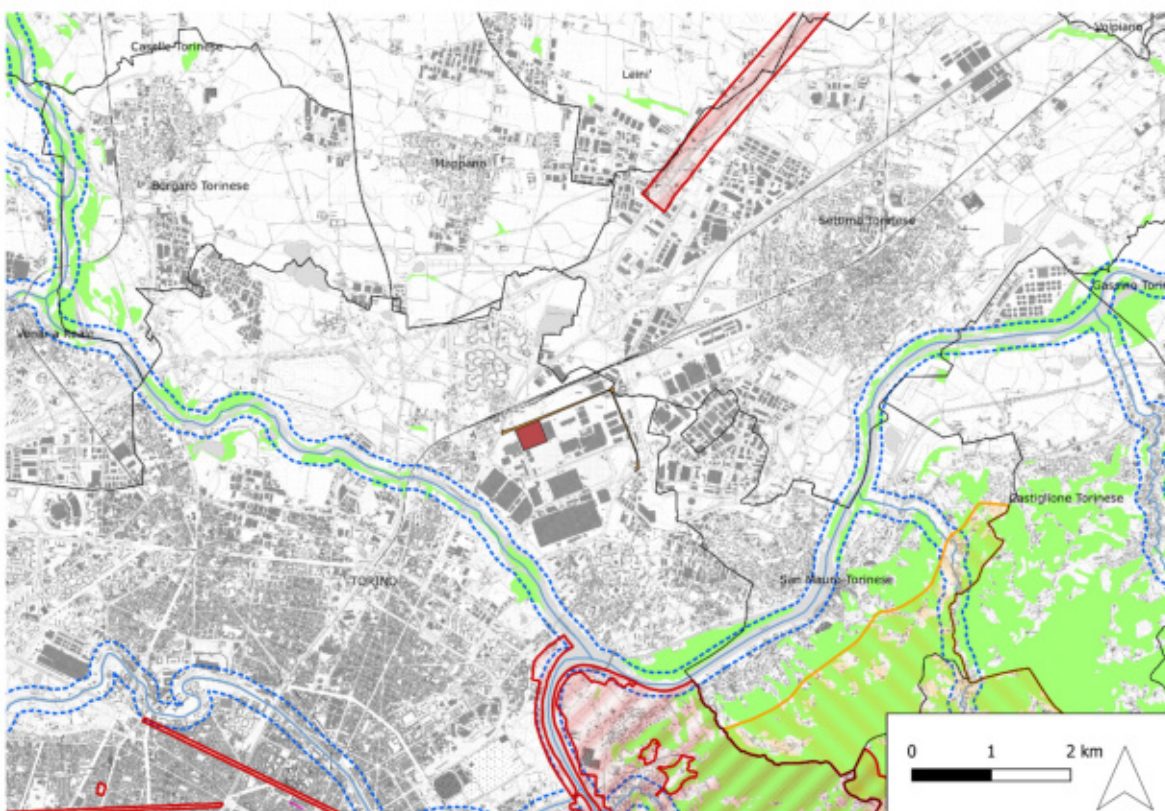
Per verificare l'eventuale presenza di vincoli nell'area oggetto di strumento attuativo sono state consultate le banche dati degli Enti competenti.

Elemento ambientale rilevante	Presenza nel SUE	Presenza all'esterno (intorno significativo)
Aree naturali protette, Siti Rete Natura 2000 (SIC-ZPS)	--	--
Reti ecologiche (se individuate)	--	--
Vincoli ex art 142 DLGS 42/2004 (Categorie di aree tutelate per legge dalla "ex Legge Galasso 1985")	--	--
Territori contermini a laghi (entro 300 m)	--	--
Vincoli ex art 136 -157 DLGS 42/2004 vincoli individuati e cartografati puntualmente: "decreti ministeriali" e "ex Galassini 1985"	--	--
Corsi d'acqua e sponde entro 150 m	--	--
Montagne (Alpi oltre 1600 m o Appennini oltre 1200 m slm)	--	--
Ghiacciai	--	--
Foreste e boschi	--	--
Usi civici	--	--
Zone umide	--	--
Zone d'interesse archeologico	--	--
Eventuali beni paesaggistici individuati dal Piano Paesaggistico Regionale	--	Beni culturali vincolati ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 42/2004 e smi, Villaggio Operaio SNIA e Complesso dell'Abbadia di San Giacomo di Stura;
Prescrizioni vigenti o in salvaguardia, derivanti da PPR	Insedimento specialistico organizzato" (art. 35 delle NTA)	--
Prescrizioni vigenti o in salvaguardia, derivanti da PTR	--	--
Prescrizioni vigenti o in salvaguardia, derivanti da PTCP	Aree dense (art. 17 NTA)	--
Prescrizioni vigenti derivanti dal Piano Assetto Idrogeologico (PAI)	--	--
Classificazione idro-geologica da PRG adeguato al PAI	Classe I	Classe I
Classificazione acustica o eventuali accostamenti critici	Classe IV Area di intensa attività umana	
Capacità d'uso del suolo (indicare la classe)	II	II
Fasce di rispetto reticolo idrografico	Fascia di rispetto 10 metri (Bealera) Allegato B NEUA 10 metri	
Fasce di rispetto dei pozzi di captazione idropotabile	--	
Fasce di rispetto degli elettrodotti	--	--
Fasce di rispetto di metanodotti	Presenza condotto SNAM	--
Fasce di rispetto cimiteriali	--	--

Dall'analisi emerge che non si verificano interferenze significative con l'area oggetto di PEC, infatti:

- l'area non è gravata da vincoli paesistico - ambientali di cui al D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. Si rileva la presenza nell'intorno significativo di beni culturali vincolati ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i, Villaggio Operaio SNIA e Complesso dell'Abbadia di San Giacomo di Stura;
- l'area non è compresa nel "Sistema delle aree protette della Fascia fluviale del Po" istituito con la L.R. 28/90 e s.m.i. e non rientra pertanto nel "Progetto Territoriale Operativo del Po" (PTO), né risulta soggetta ai disposti del "Piano d'Area del Parco Fluviale del Po";
- l'area non è sottoposta a vincolo idrogeologico di cui alla L.R. 45 del 9/08/89.

riporta di seguito elaborazione cartografica sulla base della tavola P2 del PPR



Immobili e aree di notevole interesse pubblico ai sensi degli artt. 136 e 157 del D.lgs. n. 42/2004

- Bene individuato ai sensi della L. 778/1922 e 1497/1939
- Bene individuato ai sensi della L. 778/1922 e 1497/1939
- ▨ Bene individuato ai sensi della L. 778/1922 e 1497/1939
- ▨ Bene individuato ai sensi della L. 1497/1939, del D.M. 21/9/1984 e del D.L. 312/1985 con DD.MM. 1/8/1985
- Alberi monumentali (L.R. 50/95)
- ▨ Bene individuato ai sensi del D.lgs. n. 42/2004, artt. dal 138 al 141

Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. n. 42/2004 *

- ▨ Lettera b) I territori contemini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi (art. 15 Nda)
- ▨ Lettera c) I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con R.D. n. 1775/1933, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna (art. 14 Nda)
- ▨ Lettera d) Le montagne per la parte eccedente 1.600 m s.l.m. per la catena alpina e 1.200 m s.l.m. per la catena appenninica (art. 13 Nda)
- ◆ Lettera e) I ghiacciai (art. 13 Nda)
- ▨ Lettera e) I circhi glaciali (art. 13 Nda)
- ▨ Lettera f) I parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi (art. 18 Nda)
- ▨ Lettera g) I territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del D.lgs. n. 227/2001 (art. 16 Nda)
- ▲ Lettera h) Le zone gravate da usi civici (art. 33 Nda) **
- ▨ Lettera m) Le zone di interesse archeologico (art. 23 Nda)

Figura 47: Stralcio Tav. P2 PPR Regione Piemonte

Dall'analisi emerge che non si verificano interferenze significative, infatti:

- le aree non sono gravate da vincoli paesistico - ambientali di cui al D.Lgs. 42/2004 e smi. Si rileva la presenza nell'intorno significativo di beni culturali vincolati ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 42/2004 e smi, Villaggio Operaio SNIA e Complesso dell'Abbadia di San Giacomo di Stura;
- Le aree non sono comprese nel "Sistema delle aree protette della Fascia fluviale del Po" istituito con la L.R. 28/90 e s.m.i. e non rientra pertanto nel "Progetto Territoriale Operativo del Po" (PTO), né risulta soggetta ai disposti del "Piano d'Area del Parco Fluviale del Po";
- l'area non è sottoposta a vincolo idrogeologico di cui alla L.R. 45 del 9/08/89.

Come da comunicazione della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Torino prot. n. 879 – 34.07.07/272.50, si è conclusa l'istruttoria di vincolo monumentale puntuale della torre piezometrica ex SNIA ai sensi dell'art. 10 e 13 del D.lgs 42/2004 e smi, per le caratteristiche architettoniche, per l'altezza e per la posizione di elemento di simbolo. Dalla notifica del provvedimento di tutela emerge come la torre costituisca testimonianza architettonica significativa e allo stesso tempo un elemento caratterizzante il paesaggio mantenendo il ruolo di "faro" rispetto all'intorno in contrapposizione con il possente campanile romanico dell'Abbadia di Stura San Giacomo.

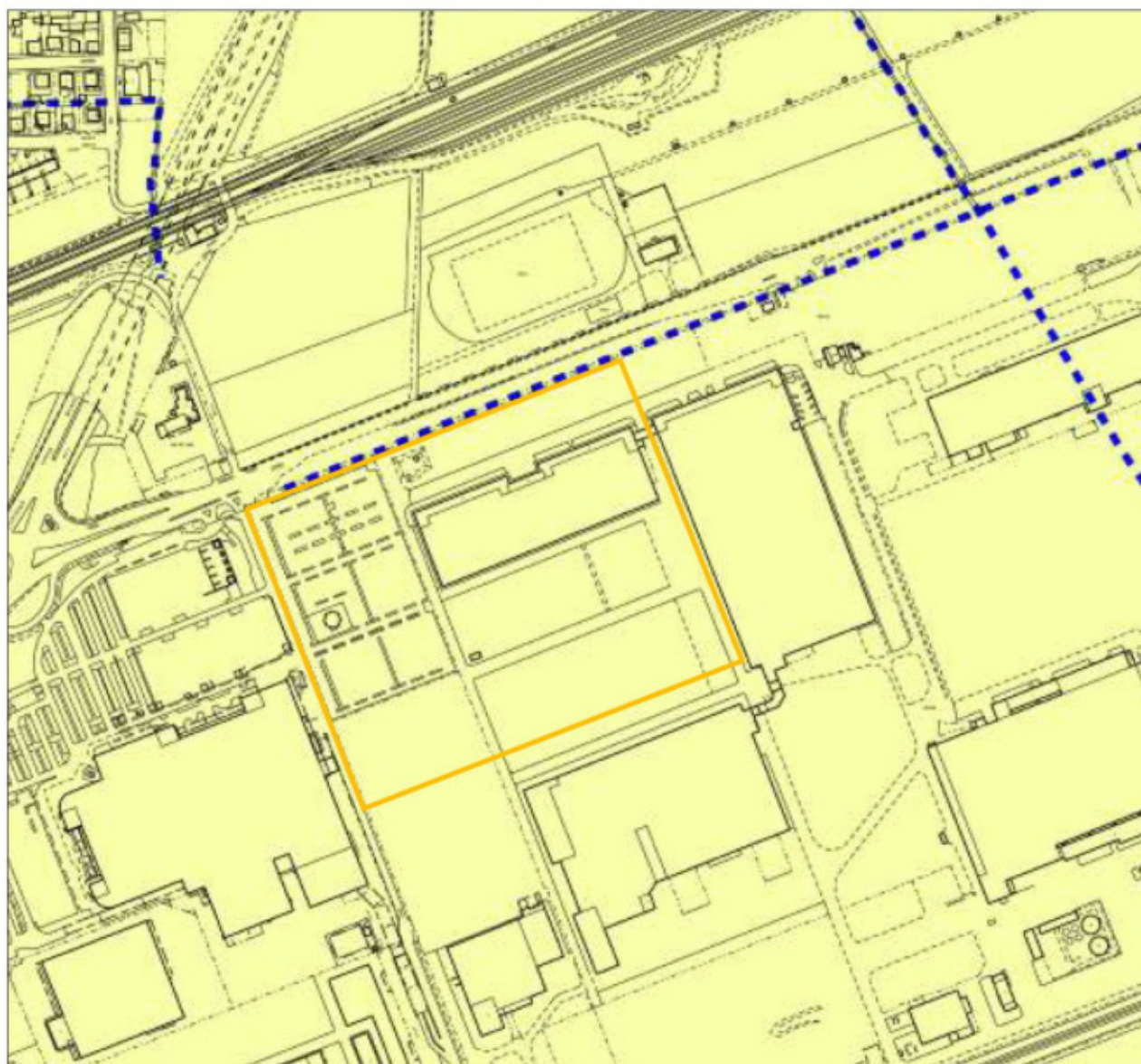
Ai fini dell'idoneità all'uso urbanistico, ai sensi del vigente PRG della Città di Torino, il territorio comunale risulta suddiviso in aree omogenee, distinte secondo diverse classi di idoneità ai sensi della L.R. 56/77 e

della Circolare P.G. Reg. Piemonte n. 7/LAP del 1996 e s.m.i.. Secondo quanto riportato nella Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica a corredo del PRG (Tavola 3 - Foglio 2B), aggiornata con le modifiche introdotte dagli accordi di programma e le varianti al PRG alla data del 31/12/2013, di cui si riporta uno stralcio nella seguente figura, **l'area di intervento ricade in Classe I di pericolosità geomorfologica; nella suddetta classe sono state accorpate le zone non soggette a pericolo di inondazione né di allagamento, per le quali non sussistono particolari prescrizioni dal punto di vista edificatorio.**

I territori ricadenti in tale classe si configurano, ai sensi della circolare P.R.G. 08/05/96 n. 7/LAP, come porzioni di territorio in cui le condizioni di pericolosità geomorfologica sono tali da non porre limitazioni alle scelte urbanistiche; gli interventi sia pubblici che privati sono di norma consentiti nel rispetto delle prescrizioni del D.M. 11/03/88 e dalle NTC 2018. Per le aree inserite in tale classe si applicano le destinazioni d'uso, i tipi di intervento, le procedure, le limitazioni e le specificazioni previste dalle Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione del PRG.




La recente Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica, Tavola n. 3 allegata alla Proposta Tecnica del Progetto Preliminare della Revisione del Piano Regolatore Generale della Città di Torino in fase di approvazione, conferma, per l'area di intervento, la Classe di pericolosità IP.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021



fuori scala

STRALCIO TAV.3 e 3/DORA foglio 2b - Allegati tecnici PRG di Torino
Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica

-  PERIMETRO P.E.C. - SUB AMBITO 1
-  PARTE PIANA - CLASSI E SOTTO CLASSI I (P)
-  PROCESSI DI DISSESTO LINEARE: INTENSITA'/PERICOLOSITA' MOLTO ELEVATA (EeL) COMPORTANTE UNA FASCIA DI RISPETTO DI M 10 DAL PIEDE DELL'ARGINE ARTIFICIALE O DALLA SPONDA NATURALE

NOTA: LE NUOVE COSTRUZIONI DOVRANNO RISPONDERE ALLE PRESCRIZIONI PREVISTE PER LE FASCE DI TUTELA COME INDICATO DALLE N.U.E.A. VOLUME I, ALLEGATO B, ART.1.1 COMMA 7

Figura 48: Stralcio Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica PRGC Torino

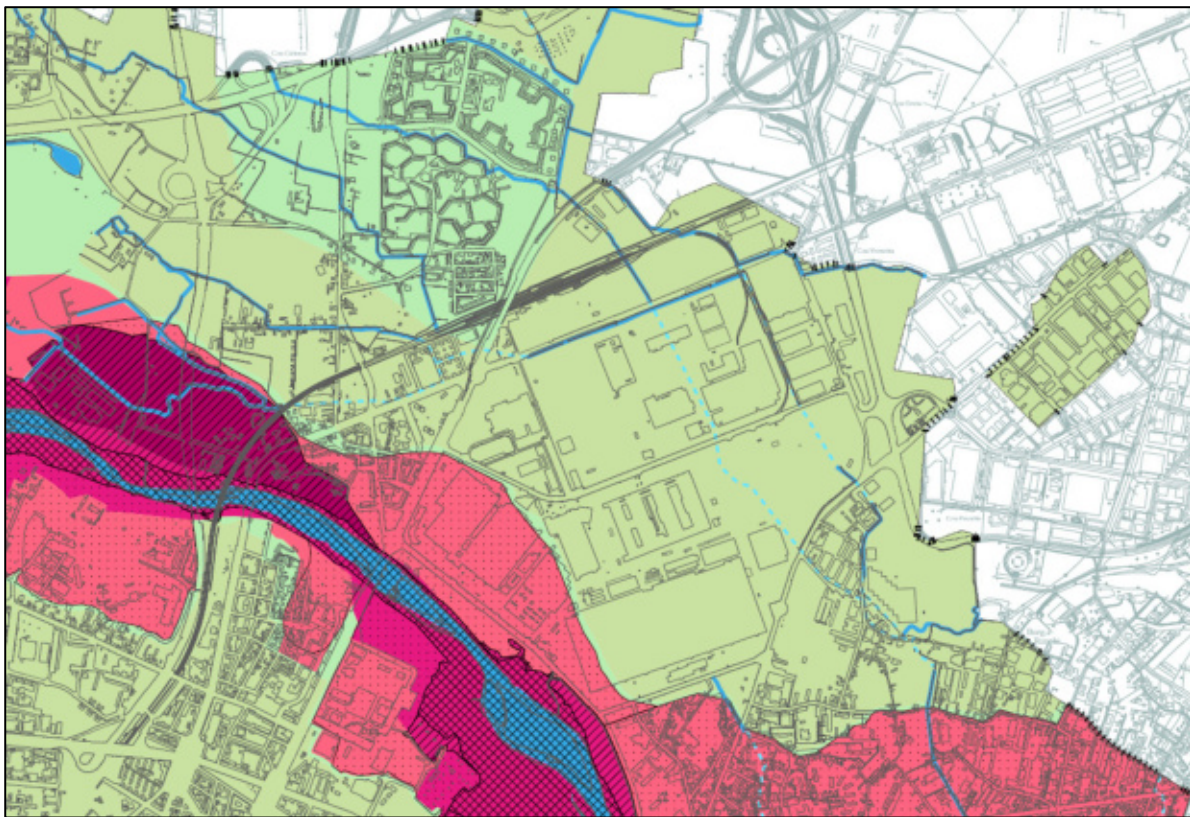


Figura 49: Stralcio Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica allegata alla Proposta Tecnica del Progetto Preliminare della Revisione del PRG di Torino

Si evidenzia inoltre l'individuazione nel PRGC di processi di dissesto lineare con intensità/pericolosità molto elevata (Eel) in corrispondenza del tracciato del reticolo idrico secondario. Tale vincolo prevede una fascia di rispetto di ml. 10 dal piede dell'argine artificiale o della sponda naturale.

Il regime del vincolo è normato dalle N.U.E.A. VOLUME I, ALLEGATO B, ART.1.1 COMMA 6 e 7.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

Il Comma 6 prevede che nelle fasce di rispetto di inedificabilità assoluta dei corsi d'acqua individuati come dissesti lineari EeL nell'elaborato di Piano n. 3 "Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica", le quote esistenti debbano essere mantenute.

Sulla base delle sezioni delle opere potenzialmente interferenti con le fasce di rispetto delle bealere, riconducibili agli interventi infrastrutturali, si può notare come nella fascia di rispetto di ml. 10 dal piede dell'argine artificiale o della sponda naturale, le quote esistenti non subiranno variazioni ad eccezione dell'opera pubblica relativa al cavalca ferrovia.

Il Comma 7 prevede che ogni nuova edificazione e/o ampliamento comportante incremento del carico antropico, che ricada a tergo delle fasce di cui sopra, e compresa in una fascia di tutela di ampiezza pari a m 10.00, sia subordinata a specifica verifica idraulica dalla quale risulti che non vi sono criticità tali da impedire l'edificazione.

Come si legge, nella "fascia di tutela di ampiezza pari a m 10.00", non sussiste alcun divieto di edificazione, ma semmai ricorre l'obbligo di subordinare l'intervento "a specifica verifica idraulica dalla quale risulti che non vi sono criticità tali da impedire l'edificazione.

A questo proposito si evidenzia che, all'interno della fascia di tutela di ampiezza pari a m 10.00, non sono previsti interventi che comportano un incremento del carico antropico.

Si ritiene pertanto che sia verificata la compatibilità idrogeologica delle opere rispetto al vincolo di dissesto lineare (EeL), con la relativa fascia di rispetto di inedificabilità assoluta, in accordo a quanto in accordo a quanto previsto dall'Allegato B - Norme sull'assetto idrogeologico e di adeguamento al P.A.I. di cui alla Var. 100 al PRG. P.A.I. di cui alla Var. 100 al PRG.

Le aree, come si evince dall'All. Tecnico n. 7 P.R.G. – Fasce di rispetto, ricadono all'interno del perimetro del centro abitato (ai sensi dell'art. 81 della L.R. 56/77). Si segnala, inoltre, che sotto il sedime di corso Romania è presente la linea di adduzione gas ad alta pressione della società SNAM.



fuori scala

STRALCIO TAV.7 foglio 2b - Allegati tecnici PRG di Torino

Fasce di rispetto




-  PERIMETRO P.E.C. - SUB AMBITO 1
-  PERIMETRAZIONE DEL CENTRO ABITATO AI SENSI DELL'ART.81 L.R. 56/77
-  FASCE DI RISPETTO STRADALE, FERROVIARIO, TRAMVIARIO
 - _ 150m tangenziale (lato nord)vincolo di PRG
 - _ 60m autostrade (cat A del D.M. 1404/68)
 - _ 40m strade di grande comunicazione (cat B del D.M. 1404/68)
 - _ 30m strade di media importanza (cat C del D.M. 1404/68)
 - _ 20m strade di interesse locale (cat D del D.M. 1404/68)
 - _ 10m strade collinari pubbliche vincolo di PRG
 - _ 30m ferrovie (D.P.R 753/80)
 - _ 6m cremagliera Sassi-Superga (D.P.R. 753/80)

Figura 50: Stralcio Allegati tecnici PRGC Torino Fasce di rispetto

4. Coerenza con il quadro programmatico di riferimento

Per quanto attiene alla verifica di coerenza con il quadro programmatico di riferimento, già in sede di Valutazione Ambientale Strategica della Variante n. 311 al PRGC, si è provveduto ad accertare e verificare la coerenza della stessa con gli strumenti di pianificazione e programmazione provinciale e regionale.

Stante il fatto che la proposta di PEC costituisce uno strumento di attuazione della Variante n. 311, si evidenzia che resta immutato il quadro di compatibilità della trasformazione urbanistica con gli strumenti di pianificazione sovraordinati, già accertato in sede di Variante.

Alla luce della tipologia di strumento in valutazione si reputa quindi opportuno analizzare la coerenza delle strategie progettuali presentate con gli indirizzi e le prescrizioni della programmazione territoriale e di settore di livello comunale, delle destinazioni d'uso attuali degli strumenti urbanistici e degli eventuali programmi di trasformazione in atto o previsti nelle aree limitrofe, in modo da fornire un quadro armonico e completo del contesto programmatico dell'area che può essere significativamente interessata dall'intervento in progetto.

Di seguito, verranno analizzati i seguenti strumenti di programmazione territoriale ed urbanistica attualmente vigenti a livello comunale e ne verrà verificata la coerenza con il sistema di obiettivi sotteso allo strumento urbanistico oggetto di valutazione:

- Piano Comunale di Classificazione Acustica della Città di Torino (approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale del 20 dicembre 2010);
- Regolamento per la Gestione dei Rifiuti Urbani della Città di Torino (approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 2001_12136/21 in data 10 giugno 2002);

- Regolamento del verde pubblico e privato della Città di Torino (approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 2005_10310/046 in data 6 marzo 2006);
- Piano d’Azione per l’Energia sostenibile TAPE (Approvato con DCC 2010 04373/021 del 13 settembre 2010)
- Piano Regolatore Generale Comunale vigente di Settimo Torinese (Variante Parziale n. 32 approvata con DCR n. 6 del 29 gennaio 2015);
- Piano Urbano del Traffico della Città di Torino (approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 00155/006 del 19 giugno 2002);
- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (approvazione delle linee d’indirizzo del Consiglio comunale del 14 luglio 2008);
- Biciplan Approvato con DCC n. 201304294/006 del 24 settembre 2013;
- Piano Comunale di Protezione Civile ratificato con Deliberazione di Giunta Comunale n. mecc, 2020 02649/028 del 24 novembre 2020.

Come indicato nella Determina Dirigenziale n. 104 del 19 aprile 2016, n. mecc. 2016 41524/126 di seguito viene verificata la coerenza degli obiettivi del Piano Esecutivo Convenzionato con le indicazioni presenti nelle “Linee Guida per l’analisi e la tutela e la valorizzazione degli aspetti scenico percettivi del paesaggio” e “Indirizzi per la qualità paesaggistica degli insediamenti. Buone pratiche per la pianificazione locale” formulate a livello regionale.

Come richiesto in fase di specificazione con parere Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo – Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Torino viene inoltre verificata la conformità delle trasformazioni alle previsioni del PPR.

Si reputa al contempo interessante valutare il livello di sostenibilità ambientale della proposta di PEC mediante la verifica di coerenza con gli obiettivi di valenza ambientale proposti dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale PTCP2, approvato dalla Regione Piemonte con DCR n. 121-29759 del 21 luglio 2011, indicati nella tabella seguente:

Tabella 3: Obiettivi di Valenza Ambientale PTCP2

COMPONENTE AMBIENTALE	Piani di riferimento	OBIETTIVI DI VALENZA AMBIENTALE	
Aria	PRQA	1	Ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici
		2	Ridurre le emissioni di gas climalteranti
Acqua	PTA PdGPO	3	Incentivare l'utilizzo razionale e sostenibile delle risorse idriche
		4	Tutelare le caratteristiche ambientali delle fasce fluviali e gli ecosistemi acquatici
		5	Migliorare la qualità delle acque superficiali e sotterranee
		6	Gestire il bene acqua in modo collettivo
Suolo	PAI PTR PPR PSR	7	Promuovere un uso sostenibile del suolo, con particolare attenzione alla prevenzione dei fenomeni di erosione, deterioramento, contaminazione, desertificazione
		8	Bonificare le aree contaminate e proteggere il suolo dai fenomeni di inquinamento
		9	Recuperare gli equilibri idrogeologici
		10	Contenere il consumo di suolo
		11	Salvaguardare le prime classi di capacità d'uso dei suoli
Rifiuti	PRGR	12	Ridurre la produzione di rifiuti
		13	Incrementare il recupero ed il riciclaggio dei rifiuti
		14	Favorire la creazione e diffusione di una rete di impianti integrati per lo smaltimento, il riciclaggio e la trasformazione dei rifiuti
Rumore		15	Ridurre l'inquinamento acustico derivante dal sistema aeroportuale
		16	Contenere l'inquinamento da rumore derivante dalle infrastrutture stradali, ferroviarie e metropolitane
Natura e biodiversità	PFT PdG SIC PSR (Asse II)	17	Tutelare le aree protette
		18	Conservare il patrimonio agro-silvo-pastorale
		19	Limitare la perdita della biodiversità, valorizzando le specie e gli habitat
		20	Individuare, salvaguardare e potenziare la rete dei corridoi ecologici
Energia	PEAR	21	Promuovere il ricorso a fonti energetiche rinnovabili, nell'ottica del risparmio e dell'efficienza energetica
		22	Sviluppare metodologie di uso razionale dell'energia (sistemi di cogenerazione, teleriscaldamento tecnologie per l'ottimizzazione energetica)
		23	Realizzare una significativa riduzione dei consumi finali di energia, in particolar modo del settore civile (residenziale e terziario)
Paesaggio e territorio	PPR PTR PSR	24	Recuperare i paesaggi degradati a causa di interventi antropici
		25	Tutelare i beni ed il patrimonio culturale ed incentivarne la fruizione Sostenibile
		26	Garantire la protezione, la gestione e la pianificazione dei contesti territoriali e paesaggistici
		27	Promuovere un sistema infrastrutturale razionale che privilegi lo sviluppo di una rete integrata tra trasporto su strada e su rotaia
		28	Favorire politiche territoriali per il contenimento della frammentazione delle aree naturali e relativi impatti sulla biodiversità
		29	Promuovere un sistema urbano equilibrato e policentrico e nuove forme di relazione città-campagna
		30	Tutelare e favorire politiche di valorizzazione dei sistemi montani e collinari
		31	Promuovere lo sviluppo di un turismo sostenibile ed equilibrato
		32	Promuovere il miglioramento della sicurezza sui luoghi di lavoro
Popolazione e salute umana	PSSR PRIM	33	Ridurre l'incidenza del carico di malattia dovuto a fattori ambientali
		34	Prevenire il verificarsi di incidenti rilevanti connessi a sostanze pericolose per l'uomo e per l'ambiente
		35	Promuovere la mobilità sostenibile

L'analisi di coerenza viene effettuata mediante analisi e confronto e approfondita prevedendo una scala di valutazione tra obiettivi dettagliata, attraverso l'utilizzo di quattro livelli di raffronto, secondo la seguente legenda:

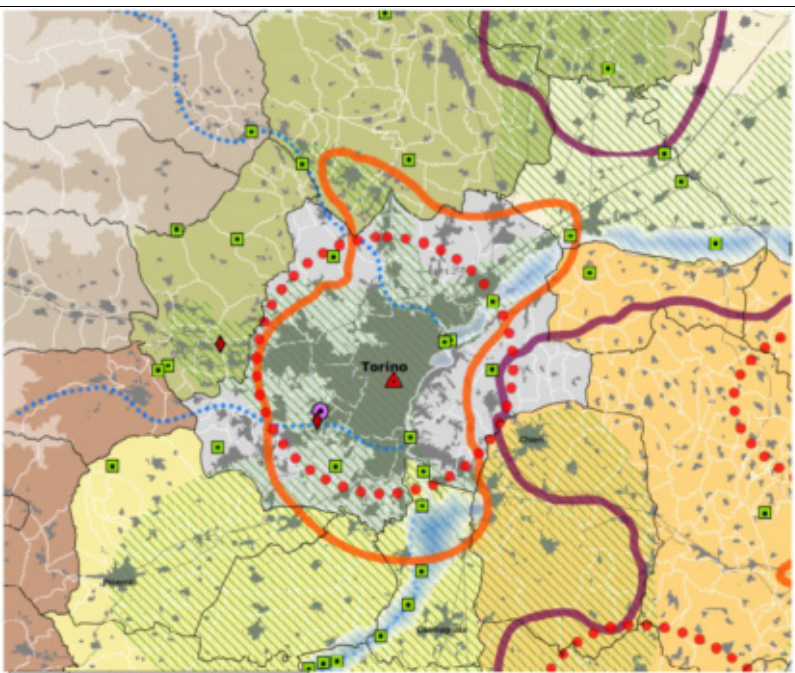
Tabella 4: Classi di confronto per l'analisi di coerenza esterna

	Non coerente
	Non confrontabile
	Parzialmente coerente
	Coerente

4.1. Verifica di coerenza con il PPR e con le Indicazioni di tutela paesaggistica di livello regionale

Piano Paesaggistico Regionale (PPR) Approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017	
Il Piano assicura l'interpretazione strutturale del territorio e rappresenta il riferimento, anche normativo, per la pianificazione alle diverse scale; è redatto in sintonia con il Piano paesaggistico regionale e persegue il comune obiettivo di garantire politiche e azioni tese a favorire l'affermarsi di uno sviluppo sostenibile	
Priorità del PPR	riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio
	sostenibilità ambientale ed efficienza energetica
	integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica
	ricerca, innovazione e transizione economico-produttiva
	valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali
Il PPR si fonda sugli aspetti costitutivi del paesaggio piemontese con particolare attenzione a quelli naturalistico - ambientali (fisici ed ecosistemici), storico-culturali, percettivo-identitari e morfologico - insediativi. Il territorio regionale, sulla base di questi aspetti costitutivi è stato suddiviso in Ambiti di Paesaggio, corredati da specifiche schede con l'indicazione degli obiettivi e delle azioni da perseguire.	

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

<p>Tavola di Progetto PPR per ambito</p>	
	<p>Al fine di aderire il più possibile alle diversità paesistiche e ambientali, urbanistiche e infrastrutturali, economiche e sociali del territorio, il PPR articola le conoscenze e le valutazioni, gli obiettivi, le indicazioni strategiche e gli indirizzi normativi, in 76 “ambiti di paesaggio” definiti in base agli aspetti geomorfologici, alla presenza di ecosistemi naturali, alla presenza di sistemi insediativi, alla diffusione consolidata di modelli culturali e culturali. Per ciascun ambito il PPR prevede delle Schede d’Ambito, con specificazione dei caratteri, degli obiettivi di qualità paesaggistica da raggiungere, degli indirizzi normativi. I 76 ambiti di paesaggio sono stati infine aggregati in 12 macroambiti al fine di rappresentare la mappa dei paesaggi identitari del Piemonte. L’area ricade all’interno del Paesaggio urbanizzato della piana e della collina di Torino</p>
<p>Ambito di Paesaggio</p>	<p>L’area di progetto si colloca all’interno dell’ambito di paesaggio n. 36 “Torinese”. Tale ambito interessa appunto l’area metropolitana torinese, le cui estensione e consistenza comportano effetti sull’assetto storico-paesaggistico di ampia scala. L’ampia area include una pluralità di paesaggi, i quali si sono stratificati su matrici storiche diverse, nonostante questa connotazione territoriale, il PPR ha individuato numerose identità locali, caratterizzanti differenti unità di paesaggio all’interno dell’ambito torinese.</p>
<p>Indirizzi specifici di ambito</p>	<p>il paesaggio di Torino, godibile dalla collina, dovrà manifestare il rispetto della caratteristica di “città disegnata”, valore fondativo che connota la città dalla sua fondazione romana al suo sviluppo tardo cinquecentesco e barocco e poi ancora ottocentesco fino ai primi decenni del Novecento. Pertanto ogni</p>

	<p>inserimento di grande visibilità, sia a livello puntuale sia a livello di nuovo quartiere, non può prescindere da un ragionato e motivato studio dell'inserimento paesaggistico esteso alla intera città e al rapporto città/collina, collina/città che escluda interventi edilizi che dai belvedere e dalle strade collinari appaiono visivamente casuali</p>
	<p>ridisegno dei fronti edificati, con mitigazione degli impatti, degli effetti barriera e delle alterazioni dei paesaggi d'ingresso e lungo strada</p>
	<p>riqualificazione del sistema degli spazi pubblici urbani con il completamento della rete dei parchi periurbani e dell'accessibilità ciclopedonale dell'intero territorio e la connessione tra parte interna ed esterna del paesaggio metropolitano</p>
	<p>La pianificazione urbanistica dovrebbe controllare le espansioni disordinate delle aree insediative e infrastrutturali, salvaguardando e ripristinando la rete ecologica, salvando anche le minori "Stepping Stones" e le unità produttive agricole accerchiate.</p>
Unità di Paesaggio	<p>In quest'ambito di riferimento l'area oggetto di studio è localizzata nell'unità di paesaggio 3607 Settimo Torinese, nella tipologia normativa 9 Rurale/insediato non rilevante alterato a confine con l'unità di paesaggio 3601 Torino caratterizzata dalla tipologia normativa 5 Urbano rilevante alterato.</p> <p>Secondo le NdA del PPR, i caratteri tipici della tipologia 9 sono definiti dalla "compresenza di sistemi rurali e sistemi insediativi più complessi, microurbani o urbani, diffusamente alterati dalla realizzazione, relativamente recente e in atto, di infrastrutture e insediamenti abitativi o produttivi sparsi"; i caratteri tipici della tipologia 5 sono definiti dalla "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".</p>

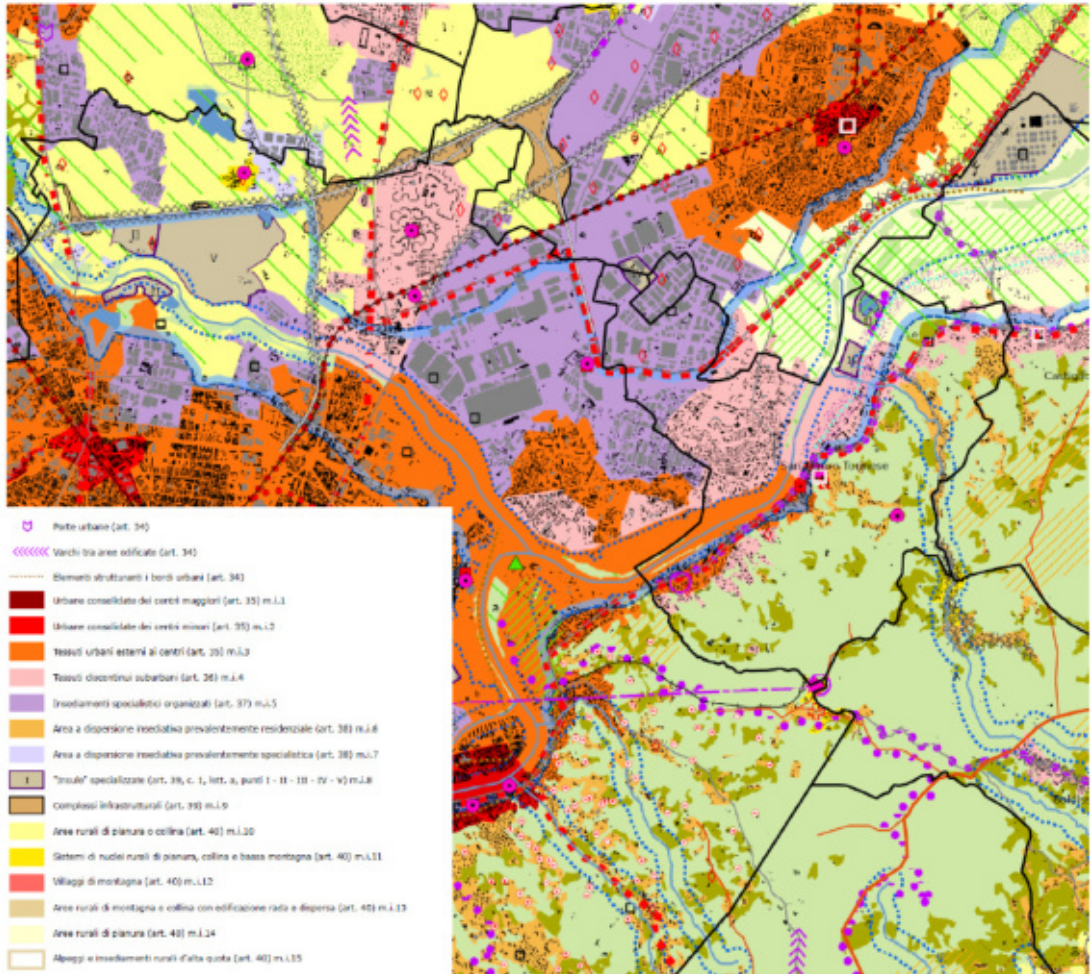
AMBITO 36 – TORINO

Obiettivi	Linee di azione
1.2.3. Conservazione e valorizzazione degli ecosistemi a "naturalità diffusa" delle matrici agricole tradizionali, per il miglioramento dell'organizzazione complessiva del mosaico paesistico, con particolare riferimento al mantenimento del presidio antropico minimo necessario in situazioni critiche o a rischio di degrado.	Ripristino e mantenimento delle superfici prative e prato-pascolive stabili; valorizzazione delle specie spontanee rare; rinaturalizzazione guidata verso specie spontanee.
1.2.4. Contenimento dei processi di frammentazione del territorio per favorire una più radicata integrazione delle sue componenti naturali ed antropiche, mediante la ricomposizione della continuità ambientale e l'accrescimento dei livelli di biodiversità del mosaico paesaggistico.	Conservazione dell'alternanza di usi del suolo (bosco-prato-pascoli-coltivi); contrasto dei fenomeni di abbandono e infrastrutturazione attraverso il mantenimento della multifunzionalità; conservazione delle aree a prato poste sulle numerose rotture di pendenza dei versanti e dei pascoli alpini con interventi programmati e diffusi.
1.3.2. Riconoscimento del ruolo funzionale dei centri storici nel quadro di una politica territoriale di rilancio delle città e sostegno ai processi di conservazione attiva dell'impianto urbanistico ed edilizio, delle pertinenze paesistiche e delle relazioni con il sistema dei beni d'interesse storico, archeologico e culturale.	Valorizzazione del ruolo di centri urbani mediante la regolamentazione delle trasformazioni interne, la riqualificazione dei bordi e degli spazi pubblici urbani consolidati.
1.3.3. Salvaguardia e valorizzazione del patrimonio storico, architettonico, urbanistico e museale e delle aree agricole di particolare pregio paesaggistico, anche attraverso la conservazione attiva e il recupero dagli impatti penalizzanti nei contesti paesaggistici di pertinenza.	Valorizzazione delle connessioni territoriali materiali e immateriali delle principali emergenze storico-artistiche; conservazione integrata del patrimonio edilizio storico delle borgate e dei nuclei isolati, con i relativi contesti territoriali (aree boschive, percorsi).
1.4.4. Salvaguardia e valorizzazione degli aspetti di panoramicità regionali e locali, con particolare attenzione agli spazi aperti che consentono la percezione in profondità del territorio e l'inquadramento dei beni di interesse storico culturale e all'aspetto consolidato degli skyline urbani, collinari e montani	Definizione di interventi di mitigazione a scala territoriale degli insediamenti esistenti e tutela degli scorci panoramici degli insediamenti.
1.5.1. Riqualificazione delle aree urbanizzate prive di identità e degli insediamenti di frangia. 1.5.2. Contenimento e razionalizzazione delle proliferazioni insediative e di attrezzature, arteriali o diffuse nelle aree urbane e suburbane.	Contenimento dell'edificazione lungo direttrici e circonvallazioni; riqualificazione degli spazi pubblici; ridefinizione dei margini urbani sfrangiati.
1.5.5. Compensazione degli impatti antropici e delle pressioni connesse alla diffusione delle aree urbanizzate (depurazione dell'aria dalle emissioni inquinanti, fissazione delle polveri, ricarica delle falde acquifere, regolazione del ciclo idrogeologico, contenimento del disturbo acustico, regolazione microclimatica, ...).	Introduzione di modalità di gestione sostenibile dei flussi veicolari. Formazione di fasce periurbane naturalizzate tra gli ambiti urbani, le aree interessate dalle opere infrastrutturali e il territorio rurale, in relazione alla presenza di corsi d'acqua naturali e artificiali.
1.6.1. Sviluppo e integrazione nelle economie locali degli aspetti culturali, tradizionali o innovativi, che valorizzano le risorse locali e le specificità naturalistiche e culturali dei paesaggi collinari, pedemontani e montani, che assicurano la manutenzione del territorio e degli assetti idrogeologici e paesistici consolidati.	Recupero e realizzazione di formazioni lineari arboree, da perseguire anche in funzione del mascheramento delle infrastrutture più impattanti.
1.7.1. Integrazione a livello del bacino padano delle strategie territoriali e culturali interregionali per le azioni di valorizzazione naturalistiche ecologiche e paesistiche del sistema fluviale.	Promozione di azioni di tutela e rinaturalizzazione delle fasce fluviali con recupero delle formazioni forestali seminaturali e delle zone umide.
3.1.1. Integrazione paesistico-ambientale delle infrastrutture territoriali, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno). 3.1.2. Mitigazione degli impatti delle grandi infrastrutture autostradali e ferroviarie, per ripristinare connessioni, diminuire la frammentazione	Miglioramento dei collegamenti infrastrutturali con riduzione degli impatti connessi alla frammentazione dei corridoi infrastrutturali esistenti e in progetto. Mitigazione e riqualificazione paesistica delle opere infrastrutturali e dei relativi svincoli. Contenimento degli impatti prodotti dagli insediamenti produttivi e dalla logistica. Razionalizzazione di nuovi insediamenti commerciali o

e gli effetti barriera.
3.2.1. Integrazione paesistico-ambientale delle piattaforme logistiche, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno).
4.3.1. Integrazione paesistico-ambientale e mitigazione degli impatti degli insediamenti produttivi, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno).

connessi al loisir, anche mediante l'impianto di nuovi boschi planiziali e di formazioni lineari per compensare e mitigare l'impatto dovuto alle infrastrutture.

Tavola P4
PPR



Valutazione di coerenza

L'area in esame è compresa all'interno di una più ampia zona riconosciuta tra le componenti morfologico-insediative come "insediamenti specialistici organizzati – m.i.5.

Come specificato all'art. 37 delle NdA, si tratta di insediamenti specialistici per usi non residenziali, originati prevalentemente all'esterno o ai bordi degli insediamenti urbani. Per tali aree il PPR persegue i seguenti obiettivi:

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

Per le aree in oggetto, le direttive del PPR stabiliscono che i piani territoriali provinciali ed i piani locali tengano conto dei seguenti criteri:

- sono ammissibili interventi di riuso, completamento ed ampliamento in misura non superiore al 20% della superficie preesistente all'adozione del PPR; in caso di superamento debbono essere rispettate specifiche condizioni, secondo le quali tali interventi devono essere compresi in programmi volti al perseguimento degli obiettivi del PPR, precedentemente menzionati, e rientrare in un ridisegno complessivo dei margini e delle opere di urbanizzazione in genere indirizzato ad una maggiore continuità con i contesti urbani e al contenimento degli impatti;
- eventuali nuove aree per insediamenti specialistici possono essere previste in funzione dell'area di influenza e localizzate prioritariamente all'esterno dei beni paesaggistici, non pregiudicandone la tutela, ed in modo da rispettare specifiche condizioni, quali:
 - non interferire con corridoi di connessione ecologica o aree di pregio per coltivazioni tipiche;
 - non determinare la necessità di nuove infrastrutture, se non marginale, e comunque incrementi della frammentazione ecosistemica e paesaggistica;
 - prevedere la realizzazione di aree di verde pubblico per mitigare o compensare gli impatti.

Corso Romania è individuato come viabilità storica ("rete viaria di età moderna e contemporanea").

L'art. 22 delle NdA stabilisce per tali reti che i piani locali: disciplinino gli interventi in modo da assicurare l'integrità e la fruibilità ed il mantenimento, ove possibile, dei caratteri costruttivi, morfologici e vegetazionali caratterizzanti, con particolare riferimento alle alberate; sottopongano i manufatti edilizi o di arredo ad una normativa che garantisca la leggibilità dei segni residui del loro rapporto con i percorsi storici oppure alla riduzione di impatti (di corpi illuminanti, pavimentazioni, elementi di arredo urbano).

Il progetto proposto prevede un ridisegno complessivo dei margini, degli spazi pubblici con un'attenzione particolare alle connessioni con il sistema viario esistente, un progetto del verde e delle opere di urbanizzazione tali da consentire la continuità con il contesto esistente, sviluppando al contempo un nuovo ridisegno per la porzione di città, risultando così coerente con gli obiettivi e i dettami normativi del PPR.

Gli indirizzi forniti dalla Regione Piemonte per la pianificazione locale pongono alla base di qualsiasi intervento di trasformazione una lettura che tenga conto delle condizioni trasformative dell'insediamento a monte delle considerazioni sulle specificità prettamente paesaggistiche di ciascun luogo (quali, ad esempio, la presenza di beni storico-culturali).

Gli indirizzi tendono perciò a rendere sistematica la considerazione degli aspetti di qualificazione paesaggistica degli insediamenti entro ciascun progetto, cercando di soddisfare da un lato le preoccupazioni di conservazione dei fattori strutturali dei luoghi, dall'altro la ricerca di ottimizzare le innovazioni che ciascun progetto comporta per migliorare gli aspetti dello spazio pubblico e del paesaggio complessivo.

Al fine di ottenere questo risultato, gli indirizzi per le buone pratiche della pianificazione locale sono strutturate sulla base di una serie di requisiti di fondo, legati a diversi aspetti di interesse paesaggistico, da prendere come riferimento affinché l'insediamento possa contribuire alla qualificazione del paesaggio.

La loro applicazione dà luogo a raccomandazioni generali articolate in indirizzi da utilizzare su diverse scale e per differenti elementi finalizzati alla qualificazione dell'intervento insediativo: le grandi architetture territoriali, i modelli insediativi, il progetto di insediamento, i principi di sostenibilità e il carattere dell'oggetto edilizio.

Tabella 5: Requisiti per la pianificazione attuativa dell'area di Variante derivanti dagli indirizzi regionali (Regione Piemonte Indirizzi per la qualità paesaggistica degli insediamenti. Buone pratiche per la progettazione edilizia" e "Indirizzi per la qualità

Requisiti	Obiettivi	Strategie di azione	Valutazione di coerenza
Per i Bordi urbani	Assicurare il completamento e la formazione di bordi urbani riconoscibili ed integrati e ridurre l'incidenza sulle aree non urbanizzate	Il nuovo costruito, più che costituire un ulteriore ampliamento dell'urbanizzato esistente, deve servire a qualificare puntualmente bordi e margini degli insediamenti specie dove questi si confrontano con gli spazi aperti naturali e agricoli, con particolare attenzione per quelli condizionati dalle aree produttive e per gli aspetti di relazione con il contesto paesaggistico e geomorfologico locale. Riqualificare in modo diffuso e con costi sostenibili i bordi e i contesti delle periferie urbane più degradate, facendone carico agli interventi trasformativi di maggiore incidenza e agevolando il ricorso sistematico a procedure di perequazione territoriale ed urbanistica.	
Per i centri in aree di dispersione insediativa	Concentrare gli interventi di trasformazione per potenziare effetti di centralità nelle aree compromesse dalla dispersione insediativa, nelle aree di porta urbana o nei nodi lungo gli assi infrastrutturali, per rafforzare un sistema insediativo policentrico diffuso, riducendo ulteriori consumi di suolo	Qualificare e riordinare l'edificato recente con la caratterizzazione degli spazi pubblici e la sistemazione di elementi ambientali di connessione. Utilizzare il nuovo costruito nelle aree di dispersione insediativa essenzialmente in un'ottica di riqualificazione e di riqualificazione paesaggistica, favorendo azioni selezionate di completamento, riammagliamento, compattamento e densificazione dei tessuti, e definendo in primo luogo nuove centralità che consentano lo sviluppo di spazi	

		<p>pubblici riconoscibili e di una forma urbana.</p> <p>Privilegiare le azioni di riqualificazione e di riorganizzazione funzionale dei fenomeni di dispersione insediativa che portino alla formazione di un sistema urbano reticolare strutturato per centralità puntuali, da servire con un efficiente servizio di trasporto pubblico.</p>	
Per gli impianti produttivi	<p>Indirizzare gli interventi al rinnovo ed al completamento di insediamenti preesistenti favorendo la sperimentazione di modelli di insediamento e di caratterizzazione edilizia maggiormente integrati nel contesto, per migliorare la riconoscibilità, ridurre gli effetti di banalizzazione e mitigare gli impatti pregressi.</p>	<p>Favorire la sperimentazione di nuovi modelli di insediamento produttivo che inducano la riqualificazione dei complessi esistenti, la rilocalizzazione di insediamenti insostenibili per ragioni di sicurezza, ambientali o paesaggistiche.</p> <p>Migliorare l'integrazione paesaggistica - ambientale delle piattaforme logistiche, delle infrastrutture telematiche ed energetiche e delle aree produttive commerciali e terziarie in occasione di esigenze di ampliamento e ristrutturazione o riuso, migliorando in particolare gli aspetti incisivi sul rapporto con il contesto.</p>	

Come si evince dalla lettura della matrice la proposta di PEC risulta pienamente coerente con le indicazioni fissate dalla Regione Piemonte in materia di qualità paesaggistica delle trasformazioni, alla luce della forte valenza che le scelte operate hanno. In particolare:

l'intervento prefigurato con l'attuazione del PEC risulta quantitativamente significativo per l'area periferica. Le previsioni favoriranno la ridefinizione qualitativa dei bordi urbani ad oggi non riconoscibili ed integrati, gerarchizzando gli spazi e gli ambienti urbani e favorendo lo sviluppo di elementi di specificità e riconoscibilità del territorio costruito;

la proposta di PEC interviene su aree già compromesse in un contesto di "porta urbana" e permette la definizione di una nuova immagine identitaria dell'area con l'insediamento di nuove tipologie ed elementi di riconnessione (spazi e percorsi pubblici);

la proposta di PEC risponde ai criteri di soglia individuati dalle linee guida regionali, prefigurando una riqualificazione dell'immagine complessiva che attragga per equilibrio tra verde, spazio pubblico e spazi commerciali/produttivi-.

4.2. Piano Territoriale di coordinamento provinciale PTCP2

Come indicato precedentemente per valutare la sostenibilità della proposta di PEC è possibile procedere alla verifica di coerenza degli obiettivi fissati dallo strumento urbanistico esecutivo con gli obiettivi di sostenibilità ambientale alla base del PTCP2 della Provincia di Torino, di seguito riportati nella matrice di coerenza.

Componente Ambientale	Piano di riferimento	Obiettivi di valenza ambientale	Valutazione di coerenza
Aria	PRQA	Ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici	
		Ridurre le emissioni di gas climalteranti	
Acqua	PTA PdGPO	Incentivare l'utilizzo razionale e sostenibile delle risorse	
		Tutelare le caratteristiche ambientali delle fasce fluviali e degli ecosistemi acquatici	
		Migliorare la qualità delle acque superficiali e sotterranee	
		Gestire il bene acqua in modo collettivo	
Suolo	PAI PTR PPR PSR	Promuovere un uso sostenibile del suolo, con particolare attenzione alla prevenzione dei fenomeni di erosione, deterioramento, contaminazione, desertificazione	
		Bonificare le aree contaminate e proteggere il suolo dai fenomeni di inquinamento	
		Recuperare gli equilibri idrogeologici	
		Contenere il consumo di suolo	
		Salvaguardare le prime classi di capacità di uso del suolo	
Rifiuti	PRGR	Ridurre la produzione di rifiuti	
		Incrementare il recupero ed il riciclaggio di rifiuti	
		Favorire la creazione e la diffusione di una rete di impianti integrati per lo smaltimento, il riciclaggio e la trasformazione dei rifiuti	
Rumore		Ridurre l'inquinamento acustico derivante dalle infrastrutture stradali, ferroviarie e metropolitane	
Natura e biodiversità	PFT PDG SIC PSR ASSE II	Tutelare le aree protette	
		Conservare il patrimonio agro-silvo-pastorale	
		Limitare la perdita di biodiversità, valorizzando le specie e gli habitat	
		Individuare, salvaguardare e potenziare la rete dei corridoi ecologici	
Energia	PEAR	Promuovere il ricorso a fonti energetiche rinnovabili, nell'ottica del risparmio e dell'efficienza energetica	

Componente Ambientale	Piano di riferimento	Obiettivi di valenza ambientale	Valutazione di coerenza
		Sviluppare metodologie di uso razionale dell'energia (sistemi di cogenerazione, teleriscaldamento e tecnologie per l'ottimizzazione energetica)	
		Realizzare una significativa riduzione dei consumi finali di energia, in particolar modo nel settore civile (residenziale e terziario)	
PAESAGGIO E TERRITORIO	PPR PTR PSR	Recuperare i paesaggi degradati a causa di interventi antropici	
		Tutelare i beni ed il patrimonio culturale ed incentivare la fruizione sostenibile	
		Garantire la protezione, la gestione e la pianificazione dei contesti territoriali e paesaggistici	
		Promuovere un sistema infrastrutturale razionale che privilegi lo sviluppo di una rete integrata di trasporto su strada e su rotaia	
		Favorire politiche territoriali per il contenimento della frammentazione delle aree naturali e relativi impatti sulla biodiversità	
		Promuovere un sistema urbano equilibrato e policentrico e nuove forme di relazione città-campagna	
		Tutelare e favorire politiche di valorizzazione dei sistemi montani e collinari	
		Promuovere lo sviluppo di un turismo sostenibile ed equilibrato	
POPOLAZIONE E SALUTE UMANA	PSSR PRIM	Promuovere il miglioramento della sicurezza sui luoghi di lavoro	
		Ridurre l'incidenza del carico di malattia dovuto a fattori ambientali	
		Prevenire il verificarsi di incidenti rilevanti connessi a sostanze pericolose per l'uomo e per l'ambiente	
		Promuovere la mobilità sostenibile	

Dall'analisi della matrice si possono trarre alcune valutazioni di sintesi, che supportano la forte coerenza riscontrata con gli strumenti in valutazione:

dall'analisi della matrice risulta evidente come gli obiettivi di sostenibilità stabiliti come prioritari a livello provinciale siano recepiti dalla proposta di PEC in maniera più che soddisfacente, con particolare riguardo alle componenti ambientali suolo, paesaggio e territorio, energia e natura e biodiversità;

l'approccio alla pianificazione proposto dal PEC è di tipo fortemente strategico; questa caratteristica infatti lo rende molto coerente con le linee strategiche di sviluppo e pianificazione del territorio messe in luce dal PTCP2;

l'area oggetto di SUE si trova in un ambito ad oggi fortemente compromesso, pertanto l'obiettivo di recuperare i paesaggi degradati si pone come prioritario.

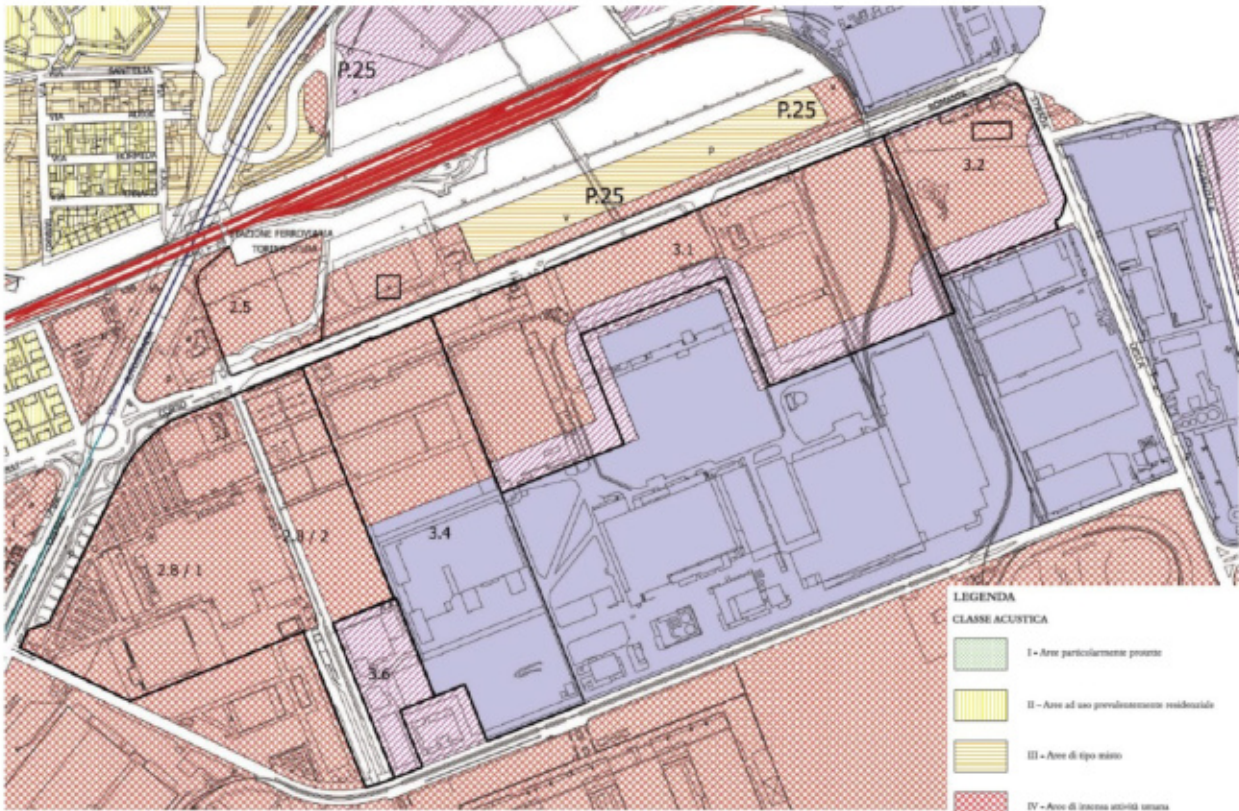
4.3. Piano di Classificazione Acustica della Città di Torino

4.3.1. Piano di Classificazione Acustica della Città di Torino

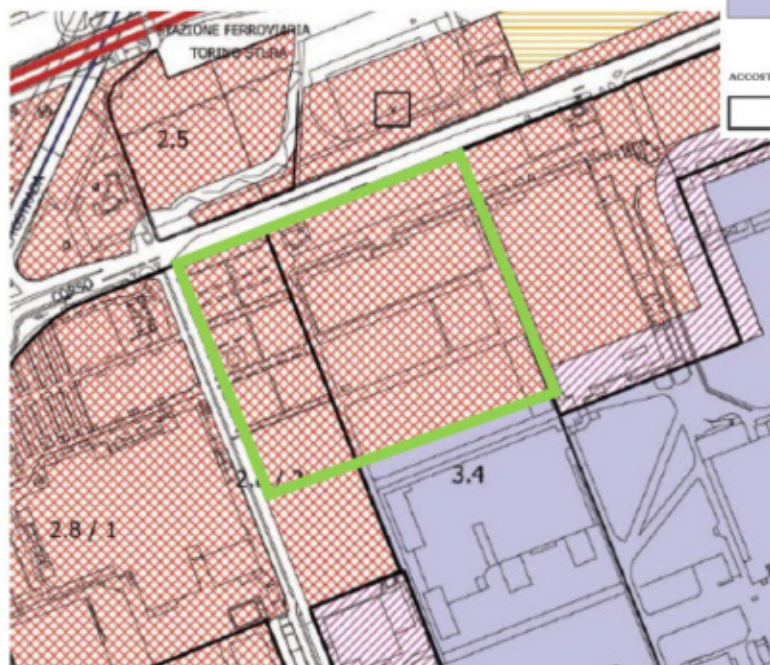
Il comune di Torino, con deliberazione del Consiglio Comunale del 20 dicembre 2010, ha approvato il Piano di Classificazione Acustica del territorio del Comunale. Con l'approvazione della variante n. 311 al P.R.G.C. è stata definita la conseguente verifica di compatibilità acustica dell'area oggetto di variante. Ne consegue che la compatibilità acustica dell'area in esame è già stata valutata e recepita nello strumento urbanistico.

Si riporta di seguito un estratto cartografico della V.C.A., che comprende anche l'area in esame nel presente documento.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021



Estratto P.C.A. del comune di Torino



Ingrandimento estratto P.C.A. del comune di Torino

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

Le aree in oggetto sono situate all'interno di una Classe IV (Aree di intensa attività umana) del P.C.A. pertanto risultano applicabili i seguenti limiti assoluti di immissione:

<i>Periodo di riferimento</i>	<i>Diurno [Ore 6-22]</i>	<i>Notturno [Ore 22-6]</i>
<i>Limite assoluto di immissione</i>	65	55
<i>Limite di immissione differenziale</i>	5	3

Piano di Classificazione Acustica Città di Torino approvato con (approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale del 20 dicembre 2010);

	Destinazione d'uso proposta con il PEC	Classe Acustica	Valutazione di coerenza
Ambito 2.8/2	Attività per il commercio e la grande distribuzione	IV	
Ambito 3.4	Attività per il commercio e la grande distribuzione	IV	
La proposta di Piano Esecutivo Convenzionato risulta coerente con le previsioni riportate nel Piano di Classificazione Acustica della Città di Torino.			

4.4. Regolamento per la Gestione dei Rifiuti Urbani della Città di Torino

La Città di Torino è dotata di regolamento per la gestione dei rifiuti urbani, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale in data 10 giugno 2002 (mecc. 2001 12136/21) esecutiva dal 24 giugno 2002. I principi regolatori che costituiscono questo atto comunale sono così sintetizzati all'articolo 3 "Principi generali di gestione dei rifiuti urbani:

La gestione dei rifiuti urbani disciplinata dal presente regolamento:

costituisce attività di pubblico interesse;

deve assicurare un'elevata protezione dell'ambiente e controlli efficaci;

deve essere condotta senza pericolo per la salute dell'uomo e senza usare procedimenti o metodi che potrebbero recare pregiudizio all'ambiente e, in particolare:

senza determinare rischi per l'acqua, l'aria, il suolo e per la fauna e la flora;

senza causare inconvenienti da rumori o odori;

senza danneggiare il paesaggio e siti di particolare interesse, tutelati in base alla normativa vigente;

senza incrementare le condizioni di inquinamento atmosferico;

privilegia modalità che favoriscano la riduzione della produzione dei rifiuti, il reimpiego, il riciclaggio ed il recupero di materia, nonché la riduzione dello smaltimento finale dei rifiuti;

si conforma ai principi di responsabilizzazione e cooperazione di tutti i soggetti coinvolti nella produzione, nella distribuzione, nell'utilizzo e nel consumo di beni da cui originano i rifiuti;

rispetta i principi di efficienza, efficacia ed economicità.

Nello specifico per le nuove costruzioni sono prescritte alcune norme vincolanti relative ai conferimenti ed alla gestione della raccolta dei rifiuti.

Regolamento per la gestione dei rifiuti urbani, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale in data 10 giugno 2002	
	Valutazione di coerenza
<i>Articolo 9 Conferimenti Al fine di consentire ed agevolare l'attuazione dei conferimenti differenziati di cui al comma 1, è fatto divieto, negli edifici di nuova costruzione, di realizzare canne di convogliamento per il conferimento dei rifiuti urbani</i>	
<i>Art. 10 Contenitori per la raccolta In caso di interventi di sistemazione viaria, di progetti di nuove strutture urbanistiche o di sostanziali ristrutturazioni, di iniziativa pubblica o privata, nell'ambito delle opere di urbanizzazione primaria, devono essere previsti gli spazi per i contenitori dei rifiuti urbani</i>	
<i>Art. 10 Contenitori per la raccolta Per le nuove costruzioni, in sede di progettazione e di realizzazione delle opere, devono essere previsti appositi spazi destinati al posizionamento dei contenitori all'interno delle pertinenze delle suddette costruzioni</i>	
La proposta di Piano Esecutivo Convenzionato risulta coerente con le prescrizioni relative alle nuove costruzioni del Regolamento per la gestione dei rifiuti urbani, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale in data 10 giugno 2002.	

4.5. Regolamento del verde pubblico e privato della Città di Torino

Il comune di Torino è dotato di Regolamento del verde pubblico e privato approvato con D.C.C in data 6 marzo 2006 (mecc. 2005 10310/046) i.e., esecutiva dal 20 marzo 2006.

Nella Premessa al Regolamento è evidenziato che “la progettazione delle aree verdi, la loro gestione e gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, ma soprattutto tutti gli altri interventi che incidono in qualche misura su aree verdi o alberate, devono essere attuati nel rispetto del patrimonio naturale esistente in città e in conformità alle condizioni ambientali in cui questa si sviluppa”.

Le disposizioni previste dal Regolamento disciplinano (art. 1 comma 4) “sia gli interventi da effettuare sul patrimonio verde di proprietà pubblica che su quello di proprietà privata e fissano norme relative alle

modalità dell'impianto, manutenzione e difesa di aree verdi, alberate e singoli esemplari, indicano criteri da seguire per la progettazione di nuove aree, tutelano parchi e giardini pubblici, aree di pregio ambientale storico-paesaggistico, aree destinate a parco dagli strumenti urbanistici vigenti ecc., onde garantire la protezione ed una razionale gestione degli spazi verdi della città”.

Le disposizioni del Regolamento hanno quindi l'obiettivo di definire una razionale gestione del patrimonio verde mediante la tutela e il rispetto dei soggetti arborei, la loro cura, difesa e valorizzazione sia nel contesto della progettazione e realizzazione di interventi infrastrutturali e di trasformazione urbanistica, sia in quello di singoli interventi minori che possono provocare danni comunque rilevanti (art. 1 comma 9).

Le finalità del Regolamento sono le seguenti (art. 1 comma 5):

- tutelare e promuovere il verde come elemento qualificante del contesto urbano, come fattore di miglioramento della qualità della vita degli abitanti e attrattore di nuove iniziative economiche e turistiche nel territorio, sviluppate con criteri ecocompatibili;
- contribuire ad una razionale gestione del verde esistente;
- sviluppare una corretta e professionale progettazione e realizzazione delle nuove opere a verde;
- favorire un uso delle aree verdi del territorio comunale compatibile con le risorse naturali presenti in esse;
- incentivare la partecipazione della cittadinanza sulle questioni relative alla gestione allo sviluppo del verde urbano;
- indicare le modalità di intervento sul verde e le trasformazioni del territorio più consone al mantenimento e allo sviluppo della vegetazione esistente, all'incremento delle presenze verdi nel contesto urbano ed alla connessione tra spazi verdi, per consentire una maggior accessibilità ed un loro collegamento allo scopo di definire un vero e proprio sistema del verde e favorire la realizzazione di reti ecologiche urbane;
- favorire la salvaguardia e l'incremento della biodiversità;
- diffondere la cultura del rispetto e della conoscenza del patrimonio naturale presente in città, attraverso l'informazione al cittadino e la promozione di eventi pubblici volti alla sensibilizzazione ed al miglioramento delle conoscenze sulla vita vegetale e animale e sulle funzioni da esse espletate.

	Obiettivi Regolamento del verde pubblico e privato Città di Torino				
Obiettivi ambientali del PEC	tutelare e promuovere il verde come elemento qualificante del contesto urbano, come fattore di miglioramento della qualità della vita degli abitanti e attrattore di nuove iniziative economiche e turistiche nel territorio, sviluppate con criteri ecocompatibili	contribuire ad una razionale gestione del verde esistente	sviluppare una corretta e professionale progettazione e realizzazione delle nuove opere a verde	favorire un uso delle aree verdi del territorio comunale compatibile con le risorse naturali presenti in esse	favorire la salvaguardia e l'incremento della biodiversità
costruire un modello di insediamento compatto polifunzionale, diversificando l'offerta confermando al contempo la vocazione produttiva e di terziario avanzato dell'area					
assegnare un nuovo ruolo al Corso Romania, da asse di penetrazione veicolare a viale urbano, con fruibilità ciclo - pedonale di connessione dei nuovi insediamenti					
costruire di nuovi spazi recuperando in modo sostenibile gli spazi abbandonati; creare qualità dell'abitare marcata da caratteri di sostenibilità ambientale ed energetica					
massimizzare la permeabilità del suolo e mantenere l'invarianza idraulica					

Obiettivi Regolamento del verde pubblico e privato Città di Torino					
Obiettivi ambientali del PEC	tutelare e promuovere il verde come elemento qualificante del contesto urbano, come fattore di miglioramento della qualità della vita degli abitanti e attrattore di nuove iniziative economiche e turistiche nel territorio, sviluppate con criteri ecocompatibili	contribuire ad una razionale gestione del verde esistente	sviluppare una corretta e professionale progettazione e realizzazione delle nuove opere a verde	favorire un uso delle aree verdi del territorio comunale compatibile con le risorse naturali presenti in esse	favorire la salvaguardia e l'incremento della biodiversità
rivalutare il sistema dei canali esistenti					
valorizzare il contesto paesistico – ambientale di riferimento attraverso un progetto del verde che definisca un'immagine unitaria e un'ossatura portante di spazi aperti per l'intera area di trasformazione e incrementi la funzionalità ecologica del contesto					
valorizzare il contesto paesistico – ambientale di riferimento attraverso un progetto di paesaggio che metta in luce i segni del territorio e le preesistenze e che avvii un processo di appropriazione/riconoscimento dell'opera da parte dei fruitori					
realizzare soluzioni per la nuova viabilità che assicurino la sicurezza dei flussi pedonali e ciclabili;					
Gli obiettivi ambientali del PEC sono fortemente tesi alla realizzazione di un progetto del verde e del paesaggio che valorizzi il contesto di riferimento attualmente privo di identità e elementi di valore.					

Il corpus regolamentario prevede delle linee guida progettuali ritenute valide per l'elaborazione di progetti, con particolare riferimento alle nuove edificazioni.

Regolamento del verde pubblico e privato	
	Valutazione di coerenza
<p><i>Art. 31 Obblighi e divieti nelle aree di cantiere</i> <i>Nelle aree di cantiere è fatto obbligo di adottare tutti gli accorgimenti necessari ad evitare qualsiasi danneggiamento ovvero qualsiasi attività che possa compromettere in modo diretto o indiretto la salute, lo sviluppo e la stabilità delle piante.</i></p>	
<p><i>Art. 56 Scelta delle specie</i> <i>Nella scelta delle specie da impiantare nelle aree verdi debbono essere privilegiate le specie autoctone</i> <i>La scelta delle specie vegetali per la realizzazione di nuovi impianti dovrà essere orientata dalle esigenze e dalle preesistenze dettate dall'ambiente urbano di destinazione nonché dai benefici conseguenti in termini di resistenza ad agenti inquinanti, a malattie, di riduzione del rumore e di rusticità.</i></p>	
<p><i>Art. 53 Verde per parcheggi</i> <i>La superficie da destinare a verde deve essere pari almeno al 30% dell'area complessiva occupata dal parcheggio ad esclusione delle piazze auliche del centro storico cittadino o per particolari progetti architettonici che prevedano soluzioni alternative per l'ombreggiamento</i> <i>Per ogni pianta dovrà essere garantita una superficie libera protetta in terra, prato o tappezzanti adeguata al suo sviluppo.</i> <i>Dovrà inoltre essere prevista una pavimentazione permeabile, intorno ad ogni albero, su di una superficie pari almeno alla superficie libera minima sopra indicata. Le alberate dovranno essere distribuite in maniera tale da fornire un razionale ombreggiamento agli automezzi in sosta. La superficie libera e il fusto delle piante dovranno essere adeguatamente protette dal calpestio e dagli urti.</i></p>	
<p><i>Oltre all'impianto delle alberate, dovrà essere prevista la copertura della massima superficie di terreno possibile con arbusti e/o specie erbacee tappezzanti</i></p>	
<p><i>art. 64 Viale alberati</i> <i>Nel caso della realizzazione di nuove strade dovrà essere prevista una qualificata dotazione di verde, essenzialmente mediante la costituzione di filari arborei.</i></p>	
<p><i>art. 65 Impianto di irrigazione</i> <i>Generalmente deve sempre essere previsto, salvo indicazione contraria da parte degli Uffici del Verde Pubblico. In particolare, occorre prevedere la realizzazione di un impianto di irrigazione su tutte le aree verdi realizzate al di sopra di una soletta (parcheggi pertinenziali, sottopassaggi stradali o ferroviari ecc.). Nella scelta delle varie tipologie di impianto (irrigazione a pioggia, a goccia, subirrigazione, irrigazione ad allagamento radicale) occorrerà tenere presenti sia le caratteristiche varietali delle essenze poste a dimora che le caratteristiche pedologiche del substrato di coltivazione. Occorrerà porre inoltre la massima attenzione a realizzare un impianto con caratteristiche di massima uniformità di precipitazione in modo da non vanificarne le prestazioni e in modo da ottenere un risparmio nei consumi idrici.</i></p>	
<p>La proposta di Piano Esecutivo Convenzionato risulta coerente con le prescrizioni relative alle nuove costruzioni del Regolamento del verde pubblico e privato della Città di Torino.</p>	

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

4.6. Patto dei Sindaci - Tape – Turin Action Plan for Energy e Piano di Resilienza Climatica

Con Delibera del Consiglio Comunale n. 2008 08712/021 del 19 gennaio 2009, la Città di Torino ha formalmente aderito al Patto dei Sindaci (EU Covenant of Mayors for Climate & Energy).

Con questa formale adesione, Torino si è impegnata ad elaborare e attuare un proprio Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile con l'obiettivo di ridurre in modo significativo le proprie emissioni di CO₂ al 2020 rispetto ad una baseline.

Con Delibera di Consiglio Comunale n. 2010 04373/021 del 13 settembre 2010, la Città ha approvato il PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE DELLA CITTÀ DI TORINO - TAPE (TURIN ACTION PLAN FOR ENERGY).

Il piano ha previsto per il periodo 2005-2020 una riduzione delle emissioni pari a 1.360.941 tonnellate di CO₂.

Gli elementi chiave necessari per raggiungere il target fissato sono:

- miglioramento delle prestazioni energetiche degli edifici esistenti;
- incremento di utilizzo delle fonti rinnovabili di energia;
- nuovo piano di trasporti;
- estensione ed implementazione della rete di teleriscaldamento.

Nel 2015 è stato effettuato il 1° rapporto di monitoraggio, per verificare quanto fatto e quanto ancora da attuare. Il Piano di Monitoraggio è stato articolato principalmente in due attività:

- aggiornamento del bilancio energetico e dell'inventario delle emissioni di CO₂ al 2014 (MEI 2014);
- verifica dello stato di avanzamento delle azioni del Piano d'Azione; in questa attività è stata valutata l'opportunità di aggiungere nuove azioni, ridimensionarne altre e modificare alcuni obiettivi.

I risultati in sintesi del monitoraggio hanno restituito:

- -16% di emissioni di CO₂ nel periodo 1991-2005
- -22% di emissioni di CO₂ nel periodo 1991-2014

Il Primo Rapporto ha permesso quindi di confermare sostanzialmente il trend registrato tra gli inventari 1991 e 2005 e la possibilità di raggiungere il target del -30% al 2020.

Nel 2019 è stato elaborato il secondo rapporto con cui è stato possibile verificare che al 2017 la riduzione complessiva delle emissioni di CO2 rispetto all'anno base risulta pari al 33%, superiore all'obiettivo fissato nel TAPE per il 2020.

In termini di riduzione dei consumi energetici finali al 2017 rispetto al 1991, le migliori performance sono state registrate nei seguenti settori:

- edifici comunali (-49%);
- settore residenziale (-39%);
- trasporti pubblici (-25%).

Nel 2017 i settori che, in termini assoluti, hanno concorso in maniera più significativa ai consumi energetici sono i seguenti:

- residenziale che pesa per il 51% dei consumi totali (di cui il 62% è gas naturale, il 23% energia elettrica e il 16,5% teleriscaldamento);
- trasporti che pesa per il 24% dei consumi totali (di cui per il 50% diesel e il 37% benzina);
- terziario che pesa per il 21% dei consumi totali (di cui il 63% energia elettrica, il 20% gas naturale e il 17% teleriscaldamento).

Nonostante la ridotta capacità di investimento pubblico abbia inciso sulla difficoltà di completare alcune delle azioni previste nel TAPE, in tutti i settori monitorati si è registrata una significativa riduzione delle emissioni su base annua. Le maggiori riduzioni nell'emissione di CO2 rispetto all'anno preso come riferimento (1991) sono state rilevate nel settore municipale (-62%) e nel settore residenziale (-47%), mentre il settore dei trasporti (pubblici e privati) ha fatto registrare complessivamente una riduzione del -27%.

Nell'ambito del terziario nonostante l'aumento delle superfici destinate a servizi e alla grande distribuzione, pur con un incremento dell'efficienza nell'utilizzo dell'energia, ha mantenuto sostanzialmente invariate le emissioni totali di CO2.

Nei settori municipale e residenziale il calo delle emissioni di CO2 è da imputare principalmente all'estensione della rete cittadina di teleriscaldamento e agli interventi di efficientamento energetico degli edifici che sono seguiti all'emanazione di specifiche leggi e norme, sia a livello nazionale che regionale. Anche il massiccio intervento di sostituzione a Led delle lampade di illuminazione pubblica ha contribuito in maniera significativa (20%) ad abbattere i consumi energetici e a ridurre le emissioni di gas climalteranti.

Gli interventi volti al contenimento energetico ed allo sviluppo di fonti energetiche rinnovabili nel settore terziario sono inseriti nel più ampio progetto di rilancio socio-economico del territorio e di sostegno al

sistema imprenditoriale, con particolare attenzione alle realtà insediate in zone della città caratterizzate da un elevato degrado urbano.

Alla luce dell'adesione al Nuovo Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia e visti gli obiettivi minimi di riduzione delle emissioni di CO2 al 2030, i nuovi obiettivi fissati per la Città di Torino dovranno riguardare prioritariamente quei comparti che, in termini assoluti, contribuiscono maggiormente alle emissioni:

- il settore residenziale che pesa per il 45% del totale emissivo;
- il settore terziario che pesa per il 28% del totale emissivo;
- il settore dei trasporti che pesa per il 24% del totale emissivo (in particolar modo i trasporti privati che rappresentano il 90% del contributo).

Il documento di monitoraggio del 2019 rappresenta anche l'aggiornamento delle azioni di piano.

Si riportano di seguito le azioni che sono declinabili e trovano applicazione come misure di mitigazione anche nella proposta di piano esecutivo e nel relativo progetto di fattibilità delle opere di urbanizzazione.

SETTORE ILLUMINAZIONE PUBBLICA

MACRO SETTORE	EDIFICI, ATTREZZATURE, IMPIANTI, INDUSTRIE	
SETTORE	D	Illuminazione Pubblica
MISURA	D.1	Miglioramento delle prestazioni energetiche e dei sistemi di gestione degli impianti di illuminazione pubblica urbana
AZIONE	D.1.1	Sostituzione di lampade a vapori di mercurio con lampade a minor consumo

DESCRIZIONE

Il parco impianti di illuminazione pubblica della Città di Torino, costituito al 2005 da circa 93.000 punti luce e implementato al 2008 a circa 95.000, è alimentato da una rete elettrica che si estende per circa 2.800 chilometri, con una potenza elettrica complessiva pari a circa 17.000 kW. Al fine di ridurre la potenza elettrica impiegata, è prevista la progressiva sostituzione delle lampade a vapori di mercurio con lampade a minor consumo e di maggior durata, quali quelle a vapori di sodio o ad alogenuri metallici che, a parità di prestazioni, consentono di abbattere i consumi di energia elettrica. Dal 2004 al 2008 sono state sostituite circa 30mila lampade, con un risparmio di 6.000 MWh/anno ed entro il termine dell'attività è prevista la sostituzione di altre 15 mila lampade, per un risparmio totale complessivo di 9.000 MWh/anno.

SETTORE ILLUMINAZIONE PUBBLICA

MACRO SETTORE	EDIFICI, ATTREZZATURE, IMPIANTI, INDUSTRIE	
SETTORE	D	Illuminazione Pubblica
MISURA	D.1	Miglioramento delle prestazioni energetiche e dei sistemi di gestione degli impianti di PI urbana
AZIONE	D.2.2	Sostituzione delle lampade degli impianti semaforici con sorgenti LED

DESCRIZIONE

Il servizio semaforico di Torino, che è gestito da Iride Servizi S.p.A. (Gruppo IREN), è costituito da 679 impianti, dotati di 17.184 lanterne con lampade ad incandescenza e 1.538 lanterne a LED. Nel 2005 è stata avviata la sostituzione di tutte le tradizionali lampade ad incandescenza con lampade a LED, con l'obiettivo di ridurre il consumo di 12.745 MWh/anno entro il 2020.

SETTORE TRASPORTI

MACRO SETTORE	TRASPORTI PUBBLICI E PRIVATI	
SETTORE	E	Trasporti pubblici e privati
MISURA	E.3	La città smart va in bicicletta
AZIONE	E.3.1	Realizzazione di nuove piste ciclabili

DESCRIZIONE

Il Consiglio Comunale ha approvato il 18 ottobre 2013 il "Piano della mobilità ciclabile" (Biciplan), in continuità con il PUMS. Il Biciplan si pone l'obiettivo strategico di portare dal 3% del 2008 al 15% entro il 2020 la percentuale degli spostamenti quotidiani in bicicletta. L'obiettivo del Biciplan è quello di ricucire la rete esistente con i tratti mancanti, valutando anche interventi "leggeri" quali corsie ciclabili o di moderazione della velocità. Il Piano si sviluppa secondo due tematiche principali: la pianificazione delle infrastrutture e le politiche ed azioni per favorire lo sviluppo della mobilità ciclabile.

Nel 2017 è stato raggiunto il traguardo dei 200 km di piste ciclabili; si prevede di raggiungere i 220 km entro il 2020.



SETTORE TRASPORTI

MACRO SETTORE	TRASPORTI PUBBLICI E PRIVATI	
SETTORE	E	Trasporti pubblici e privati
MISURA	E.3	La città smart va in bicicletta
AZIONE	E.3.2	Aumento dell'offerta di parcheggi biciclette

DESCRIZIONE

Sul territorio cittadino, al 2017, erano presenti circa 3.500 rastrelliere principalmente localizzate in prossimità di luoghi di interesse pubblico. Sono allo studio nuove tipologie di rastrelliere per le aree di sosta delle bici, con particolare riferimento ai grandi poli di attrazione (stazioni ferroviarie, metropolitana, università, poli di servizi), da collocare in luoghi idonei atti a consentire anche periodi di sosta prolungata. Nelle aree pedonali, in aggiunta alle usuali tipologie, è allo studio la possibilità di realizzarne di nuove con soluzioni minime di ancoraggio tali da limitare l'intralcio alla circolazione pedonale. Per quanto riguarda invece parchi, giardini e aree verdi, per l'acquisto di rastrelliere è prevista la pubblicazione di un avviso per la ricerca di sponsorizzazioni, che fornirà risorse in cambio di visibilità attraverso cartelli collocati nei pressi dei punti di parcheggio biciclette nei parchi e giardini della Città.



ACQUISTI PUBBLICI ECOLOGICI

MACRO SETTORE	ACQUISTI PUBBLICI ECOLOGICI	
SETTORE	H	Acquisti pubblici ecologici
MISURA	H.1	GPP (Green Public Procurement)
AZIONE	H.1.2	Applicazione CAM e protocollo di intesa A.P.E. (Acquisti Pubblici Ecologici) da parte di GTT

DESCRIZIONE

La gestione ecologica degli acquisti pubblici (Green Public Procurement) prevede l'inserimento di criteri di qualificazione ambientale nelle procedure di acquisto di beni e servizi delle Pubbliche Amministrazioni. In conseguenza della sottoscrizione nel 2016 del protocollo APE della Città di Torino e dell'applicazione dei CAM (Criteri Ambientali di Minima) nazionali, diventati obbligatori, GTT ha acquistato e utilizzato nel 2017 energia elettrica prodotta per il 50% da fonti rinnovabili.

Da Gennaio 2018, avendo GTT nuovamente aderito alla convenzione SCR Piemonte, la fornitura di energia elettrica è al 100% certificata da fonti rinnovabili.

ACQUISTI PUBBLICI ECOLOGICI

MACRO SETTORE	ACQUISTI PUBBLICI ECOLOGICI	
SETTORE	H	Acquisti pubblici ecologici
MISURA	H.2	Integrazione della pianificazione urbana con nuovi strumenti
AZIONE	H.2.1	L'attività e l'indirizzo nei procedimenti VAS (Valutazione Ambientale Strategica)

DESCRIZIONE

La Valutazione Ambientale Strategica è una procedura, ispirata al principio dello sviluppo sostenibile, concepita per verificare ed eventualmente migliorare in chiave ambientale le scelte di pianificazione in alcuni settori aventi effetti significativi sull'ambiente.

Questa azione ha l'obiettivo di mettere in relazione l'attività delle diverse fasi del processo di VAS con gli obiettivi del TAPE ed individuare degli indicatori di monitoraggio dell'applicazione dell'azione stessa (n. procedure/anno e superficie territoriale/anno interessata) alle diverse scale (piani, programmi, ...).

L'azione propone l'adozione di protocolli di sostenibilità ambientale nelle aree di trasformazione urbana soggette a procedure di VAS, con l'introduzione di specifici indici di miglioramento in termini di emissioni di CO₂. Si darà priorità all'adozione del protocollo ITACA a scala urbana (http://www.itaca.org/documenti/news/Protocollo%20ITACA%20Scala%20urbana_211216.pdf) e ad una selezione di indicatori per le fasi di pianificazione, realizzazione e monitoraggio degli interventi. L'insieme di questi indicatori e la loro misura, in un processo di miglioramento continuo, serviranno ad attuare politiche di mitigazione e adattamento che l'Amministrazione ha sottoscritto e che sono richiamate nel TAPE.

VERDE

MACRO SETTORE	VERDE	
SETTORE	L	VERDE
MISURA	L.1	Misure di compensazione tramite interventi di forestazione urbana
AZIONE	L.1.1	Fornitura e messa a dimora di alberi sul territorio cittadino a compensazione (Progetto smart tree)

DESCRIZIONE

L'azione prevede la messa a dimora di alberi ad alto fusto in ambiente urbano sia come compensazione ambientale a seguito di abbattimento di esemplari arborei in interventi di trasformazione urbana, sia come compensazioni delle emissioni di CO₂ legate a grandi eventi e grandi cantieri che interessano il territorio torinese.

Sulla base delle azioni riportate si ritiene che la proposta di PEC sia coerente e recepisca con le proprie azioni le linee di intervento prioritario proposte con il Piano di Azione TAPE.

Si evidenzia inoltre che, in coerenza con le strategie fissate con l'adesione al nuovo Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia, la Città di Torino, con Deliberazione del Consiglio Comunale mecc, 2020 – 01683/112 del 9 novembre 2020, ha approvato il Piano di Resilienza Climatica.

Il piano identifica le principali vulnerabilità del territorio e individua una serie di azioni di adattamento finalizzate a ridurre gli impatti causati principalmente dalle ondate di calore e dagli allagamenti che rappresentano, sulla base di quanto emerso dall'Analisi di vulnerabilità climatica specifica sulla città di Torino (Arpa Piemonte), i principali rischi connessi ai cambiamenti climatici a cui è esposta la città.

In particolare, dagli studi effettuati è emerso che uno dei rischi principali a cui il territorio è sottoposto è quello relativo alle temperature estreme e all'effetto isola di calore. Alla luce dell'urgenza della situazione a livello nazionale e locale, la criticità ambientale è stata puntualmente affrontata nella valutazione degli impatti derivanti dall'attuazione delle previsioni di piano.

4.7. Piano Urbano del Traffico della Città di Torino e Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e Biciplan

Il Piano Urbano del Traffico e della mobilità delle persone (PUT 2001) è stato approvato con DCC n. 00155/006 del 19/06/2002.

La finalità principale del P.U.T. 2001 è garantire la mobilità dei cittadini riducendo gli attuali livelli di traffico e le situazioni di congestione attuali. Altro obiettivo primario è quello di aumentare la competitività del trasporto pubblico nei confronti del trasporto privato. Tale necessità è particolarmente pressante alla luce dei sempre più consistenti problemi di inquinamento ambientale.

Al fine di perseguire il miglioramento della qualità ambientale, il PUT individua una serie di interventi, tra i quali:

- attuazione di programmi di manutenzione mirata per il miglioramento complessivo delle condizioni delle strade;
- interventi sulla viabilità dei nodi più incidentati, migliorando la sicurezza stradale;
- realizzazione di nuove centralità sostitutive dei vuoti urbani nelle periferie;

- interventi per il sistema della mobilità ciclabile operando sulla sicurezza degli itinerari, sulla realizzazione diffusa dei parcheggi per le biciclette sul territorio, aumentando i punti di noleggio/assistenza e promuovendo l'uso della bicicletta come mezzo individuale di spostamento sistematico.

Con specifico riferimento al sistema della mobilità ciclabile, Il PUT si impegna sia a prevedere un ampliamento ed un completamento della rete esistente di percorsi ciclabili, sia a favorire l'uso della bicicletta in città con interventi minori e a basso costo.

Il Comune di Torino negli ultimi anni ha agito soprattutto per la realizzazione di piste ciclabili protette ed, in misura minore, per l'individuazione e segnalazione di percorsi ciclabili in aree più critiche, ove non era possibile realizzare piste in sede propria. Uno degli obiettivi che si prefigge la Città con l'attuazione del PUT, è quello di intervenire in modo articolato al fine di favorire la mobilità ciclabile in condizioni di sicurezza.

Il PUT reputa pertanto opportuno completare la rete dei grandi assi ciclabili, collegando fra loro i tratti di percorsi ciclabili finora realizzati.

In relazione all'importanza del tema della mobilità ciclabile il Consiglio Comunale ha approvato il 18 ottobre 2013 il "Piano della Mobilità ciclabile (Biciplan)". Il Biciplan si pone l'obiettivo strategico di portare dal 3% del 2008 al 15% entro il 2020 la percentuale degli spostamenti quotidiani in bicicletta e prevede uno scenario in cui si creano le condizioni per un riequilibrio nella mobilità complessiva in città tra gli spostamenti motorizzati e non motorizzati (ciclisti e pedoni).

Il Bici Plan si sviluppa secondo due tematiche principali. A partire dall'analisi della situazione esistente, si è individuata sul territorio quella che dovrà essere la rete ciclabile principale, costituita dalle direttrici, che dal centro cittadino si dipartono verso la periferia e i comuni limitrofi, e le circolari all'interno della città, sulle quali si impenna la più capillare rete di adduzione/distribuzione.

Attraverso l'analisi delle criticità e delle discontinuità, si sono definiti gli interventi necessari per "ricucire" la rete lungo la viabilità e nei parchi urbani.

Per la realizzazione dei tratti mancanti, oltre all'utilizzo di tipologie di pista analoghe a quelle esistenti, si è valutata l'opportunità di attuare interventi "leggeri" quali "corsie ciclabili" o di moderazione del traffico (limiti 30km/h), che consentono tempi e costi più contenuti per la loro realizzazione, permettendo anche di sperimentare e di valutare un possibile consolidamento infrastrutturale in tempi successivi.

Nelle parti del tessuto urbano interne alla viabilità principale e attraversate dalle vie di quartiere e locali, le "isole ambientali", possono essere attuati interventi di moderazione del traffico per favorire la mobilità debole, e quindi anche quella ciclabile, senza necessariamente prevedere piste vere e proprie, oppure corsie ciclabili all'interno della sede stradale.

La scelta del tracciato ciclabile e della tipologia di pista sono strettamente correlate, dipendono dalla disponibilità di spazio in rapporto alla gerarchia delle strade, alle loro funzioni e geometrie, all'organizzazione della piattaforma stradale (banchine, corsie, marciapiedi, presenza di sosta ...), alle caratteristiche del traffico (composizione, flussi, velocità, ...), alla qualità del tessuto urbano.

Nel caso di specie, il collegamento con il centro di Torino è possibile percorrendo il tratto di pista ciclabile di corso Giulio Cesare, che prosegue lungo corso Taranto arrivando alla confluenza tra il Po e la Stura di Lanzo; da qui sempre attraverso aree verdi fluviali si raggiunge il parco della Colletta. A questo punto le alternative sono due: si può proseguire lungo il Po verso il centro città o la zona sud attraverso il Parco del Valentino, oppure seguendo la Dora Riparia si può raggiungere la Stazione Dora o il centro città attraverso i Giardini Reali.

Il completamento della spina centrale nel tratto tra Porta Susa e Parco Sempione aggiungerà un'ulteriore via d'accesso ciclabile alla stazione Dora, a Porta Susa e quindi al centro città ed alla linea 1 della metropolitana (nonché alla futura linea 2 in corrispondenza della prevista fermata Sempione).

Il Biciplan stabilisce le linee guida per la progettazione delle piste ciclabili urbane e individua attività e iter procedurali per la condivisione degli interventi previsti dal piano.

Le previsioni progettuali si confrontano e integrano con il tracciato della Direttrice 1a Piazza Statuto – Settimo che si sviluppa su Corso Romania delle ciclabili.

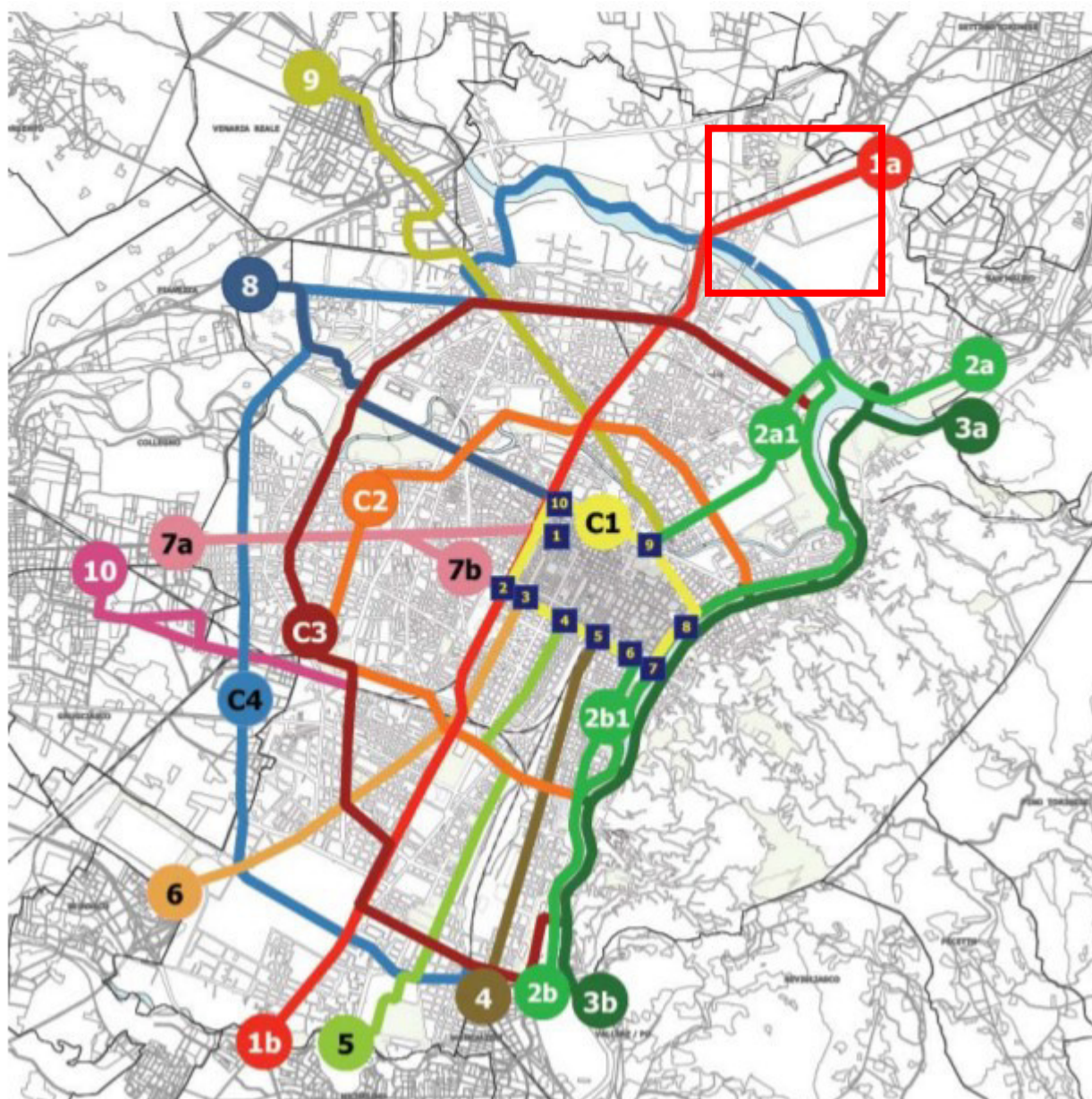


Figura 51: Stralcio Biciplan Città di Torino

DIRETTRICE 1	lunghezza totale direttrice mt	Tratto mancante mt	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da programmare	Programma priorità
1a piazza Statuto (porta 1) - Settimo (confine)	7.800	6.50						
Corso Principe Oddone		1.550		Viale della spina 3	Tracciato provvisorio da lungo Dora Napoli a piazza Baldissera compresa			
Corso Venezia		1.550		Viale della spina 4				
Corso Vercelli		2.550					Pista ciclabile da prevedere sul marciapiede nord	
Corso Romania		850	Trasformazione quadrante nord/est					

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

Gli interventi previsti sono coerenti con le previsioni degli strumenti di programmazione della mobilità veicolare e lenta della Città di Torino.

4.8. Piano di protezione civile Città di Torino

Con Deliberazione di Giunta Comunale n. mecc, 2020 02649/028 del 24 novembre 2020 il Piano Comunale di Protezione Civile è stato ratificato dall'organo esecutivo locale e proposto in approvazione al Consiglio Comunale.

Il nuovo Piano Comunale di Protezione Civile individua gli scenari di rischio cui è soggetto il territorio cittadino e le sue vulnerabilità, definendo nel dettaglio le modalità e le procedure per l'attivazione e l'intervento, in tempo di pace ed in emergenza, di tutte le componenti che fanno parte del Sistema Comunale.

Gli interventi proposti saranno oggetto di specifiche autorizzazioni di prevenzioni incendi ma non in quelle di competenza della Commissione di Vigilanza sui locali di pubblico spettacolo (come chiarito in diverse occasioni dalle competenti amministrazioni statali) e nemmeno in quelle di competenza della Protezione Civile.

Si riporta di seguito massimo affollamento ipotizzabile, come calcolato secondo i criteri delle norme di prevenzione incendi cogenti per la tipologia di attività:

- autorimessa: 1.792 persone (parcheggi coperti) + 860 persone (parcheggi esterni);
- attività commerciali: 4.774 persone (attività soggette al piano primo) + 2.237 persone (piccole unità commerciali non soggette) + 1.599 persone (aree comuni al piano primo) (non abbiamo considerato le aree esterne al piano terra, tra piazze, viali ecc...);
- totale insediamento: 11.262 persone.

4.9. Verifica di coerenza con le procedure ambientali esperite

4.10. Verifica di coerenza con le procedure ambientali esperite

Come già anticipato lo strumento attuativo si pone in un contesto di trasformazioni avviate con una serie di provvedimenti urbanistici che, ai sensi della normativa vigente in materia, sono stati sottoposti a specifiche procedure ambientali.

Nello specifico:

- Procedura di Valutazione Ambientale Strategica relativa alla Variante 311 al PRGC vigente per cui con Determina Dirigenziale n. 104 del 19 aprile 2016, n. mecc. 2016 41524/126, la Città di Torino ha espresso il proprio parere motivato di compatibilità ambientale della Variante con prescrizioni normative.
- Procedura di Valutazione Ambientale Strategica relativa alla Variante 322 al PRGC vigente per cui con Determina Dirigenziale n. 167 del 18 luglio 2019, n. mecc. 2019 45224, la Città di Torino ha espresso il proprio parere motivato di compatibilità ambientale della Variante con prescrizioni normative.

Si sintetizzano nelle tabelle seguenti le prescrizioni derivanti dai procedimenti di valutazione degli strumenti sovraordinati e di contesto, per comprendere la rispondenza/coerenza con le nuove previsioni urbanistiche proposte per l'ambito oggetto di piano esecutivo.

In particolare, viene in questa fase valutata preliminarmente la coerenza, che verrà approfondita nelle valutazioni del Rapporto Ambientale, con le prescrizioni di compatibilità ambientale fissate dalla Variante 311 e vengono indicati successivi approfondimenti che verranno trattati nel Rapporto Ambientale. (Tabella 6)

Per completezza vengono anche presentate e considerate le prescrizioni derivanti dalla procedura di Variante 322 che rappresentano riferimento imprescindibile, anche se non vincolante, per la presente procedura. (Tabella 7)

Tabella 6: Esito della fase di Valutazione della Variante parziale al PRGC n. 311 – Determina Dirigenziale n. 104 del 19 aprile 2016

Determina Dirigenziale n. 104 del 19 aprile 2016	Valutazione di coerenza con la proposta di PEC – Indicazioni Rapporto Ambientale
Conservazione delle quote di area permeabili esistenti da individuarsi più precisamente in fase di strumento urbanistico esecutivo; eventuali riduzioni della quota di aree permeabili saranno da compensare in anticipazione o contestualmente agli interventi previsti con interventi di incremento della permeabilità nell'ambito del PRUSA o di riqualificazione ambientale nel quadro del Progetto Tangenziale Verde	La proposta di PEC recepisce la presente prescrizione. La localizzazione dei parcheggi, prevalentemente in struttura, è finalizzata al miglioramento planimetrico del costruito con conseguente contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo. Con la presentazione del Rapporto Ambientale del PEC saranno presentate le verifiche richieste.
Mantenimento integrale delle aree verdi presenti in fregio a Corso Romania e degli esistenti filari al alto fusto.	La proposta di PEC recepisce per quanto possibile la presente prescrizione. La localizzazione dei parcheggi, prevalentemente in struttura, è finalizzata al miglioramento planimetrico del costruito con conseguente contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo. Risulta verificata al contempo la prescrizione mediante la scelta progettuale di mantenere integralmente le aree verdi esistenti in fregio a Corso Romania ed estendere le stesse di direzione di Corso Giulio Cesare.
Utilizzo di specie autoctone per i nuovi impianti; non dovranno essere utilizzate specie alloctone ed invasive (cfr. DGR 18 dicembre 2012, n. 46-5100)	Sono state indicate nella proposta progettuale delle opere a verde le specie che saranno impiegate nella realizzazione degli interventi.
Realizzazione di soluzioni per la nuova viabilità che assicurino la sicurezza dei flussi pedonali e ciclabili; per questi ultimi, le nuove infrastrutture dovranno essere organicamente sviluppate applicando i criteri di progettazione partecipata e di realizzazione previsti dal BiciPlan (DCC n. mecc. 201304294/06 Allegato 1 Parte II – Punto 1)	E' stata redatta specifica relazione specialistica di verifica degli impatti sulla componente viabilità e traffico allegata al Rapporto Ambientale.
Aggiornamento delle previsioni di traffico indotto in considerazione delle attuazioni in corso nel Comune di Settimo Torinese	
Raggiungimento, per gli edifici commerciali, del valore 2.5 del sistema di valutazione denominato Protocollo ITACA – Edifici Commerciali (ultimo aggiornamento disponibile) ovvero un dimostrabile livello equivalente medio – alto di un differente sistema di analisi multicriteria per la valutazione e certificazione della sostenibilità ambientale degli edifici	Le azioni del PEC prevedono la definizione di criteri progettuali per gli edifici con elevate caratteristiche energetiche complessive. Gli edifici commerciali saranno, in fase di rilascio di permesso di costruire, oggetto di specifica valutazione ai sensi del Protocollo ITACA.

Determina Dirigenziale n. 104 del 19 aprile 2016	Valutazione di coerenza con la proposta di PEC – Indicazioni Rapporto Ambientale
Verifica che il sistema di riscaldamento, raffrescamento e produzione di acqua calda sanitaria raggiunga prestazioni ambientali migliorative in termini di efficienza energetica ed emissioni equivalenti di CO2 rispetto al teleriscaldamento; in alternativa dovrà essere previsto l'obbligo di allacciamento alla rete del teleriscaldamento nel momento in cui essa sarà operativa.	Sono state evidenziate le strategie impiantistiche ipotizzate per le trasformazioni e valutate le possibili alternative.
Realizzazione di soluzioni finalizzate al raggiungimento dell'invarianza idraulica e al recupero e riuso delle acque dalle coperture, con l'obbligo di realizzare strutture di captazione e accumulo delle acque meteoriche per l'irrigazione del verde privato e un circuito duale di recupero per le acque grigie, nonché alla restituzione della risorsa al suolo, anche attraverso la subirrigazione.	E' stata redatta specifica verifica dell'invarianza idraulica delle previsioni proposte con il PEC
Verifica delle indicazioni presenti nelle "Linee Guida per l'analisi e la tutela e la valorizzazione degli aspetti scenico percettivi del paesaggio" e "Indirizzi per la qualità paesaggistica degli insediamenti. Buone pratiche per la pianificazione locale" formulate a livello regionale.	E' stata verificata la coerenza con le indicazioni degli strumenti di indirizzo per la tutela paesaggistica a livello regionale.
Previsioni di azioni necessarie a ridurre le emissioni di inquinanti sulla componente atmosfera in fase di cantiere	Sono state previste specifiche misure di mitigazione per la fase di cantiere.

Tabella 7: Esito della fase di Valutazione della Variante parziale al PRGC n. 322 – Determina Dirigenziale n. 167 del 18 luglio 2019

Variante Parziale n. 322 al PRGC - Determina Dirigenziale n. 167 del 18 luglio 2019	Considerazioni
<p>Il progetto complessivo delle opere stradali per la realizzazione delle modifiche e dei potenziamenti relativi al Corso Romania e strada della Cebrosa, esteso all'intersezione con Corso Giulio Cesare al confine con il Comune di Settimo e da questo all'innesto con la SR 11, così come descritto dagli elaborati grafici relativi alle due infrastrutture allegati al provvedimento urbanistico, visto anche il contributo di ARPA Piemonte, sia da assoggettarsi alla procedura di VIA, sulla scorta del principio di precauzione in relazione alla particolare sensibilità ambientale del territorio, eventualmente in modo integrato con le procedure di VIA previste per le strutture commerciali, anche al fine di valutare le mitigazioni legate all'incremento di traffico sui ricettori residenziali e sensibili (posa di manti fonoassorbenti e barriere)</p> <p>Dovrà altresì essere approfondito il tema delle connessioni ciclopedonali verso le cascine, il Villaggio SNIA Viscosa e l'Abbadia di Stura, così come segnalato dalla Soprintendenza, sviluppate applicando i criteri di progettazione partecipata e di realizzazione previsti nel BiciPlan. L'approvazione del progetto, anche per lotti, è condizionata all'esito di tale procedura.</p>	<p>E' stata avviata formalmente procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA.</p>
<p>I successivi strumenti urbanistici esecutivi dovranno essere sottoposti ad un rinnovato processo di VAS, valutando in particolare che il mix di destinazioni che sarà proposto sia calibrato sulla scorta di studi di viabilità progressivamente aggiornati, incluse le intersezioni, nei quali sia stimata la capacità residue degli archi e dei nodi viabilistici al contorno, considerando altresì quella eventualmente ridefinita a seguito degli specifici interventi di miglioramento, al fine di minimizzare gli effetti ambientali attesi. Dovrà altresì essere redatto un piano di indagini ambientali relativamente alla qualità ambientale ai sensi dell'art. 28 del PRGC, da sottoporre all'approvazione degli enti.</p>	<p>Recepita</p>
<p>Al fine di massimizzare la funzionalità del suolo nonché, stanti le criticità nella gestione delle acque meteoriche, garantire l'invarianza idraulica: dovranno essere massimizzate (o quanto meno conservate) le quote di area che presentano suolo libero, nonché le quote di aree permeabili, da individuarsi più precisamente in fase attuativa, nel quadro del Piano di Monitoraggio. La valutazione delle aree dovrà assumere i criteri specificati da Arpa, che dovrà validare i risultati. Gli esiti dovranno essere</p>	<p>La proposta di PEC recepisce la presente prescrizione. La localizzazione dei parcheggi, prevalentemente in struttura, è finalizzata al miglioramento planimetrico del costruito con conseguente contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo.</p> <p>Risulta verificata al contempo la prescrizione mediante la scelta progettuale di mantenere integralmente le aree verdi esistenti in fregio a Corso Romania.</p>

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

Variante Parziale n. 322 al PRGC - Determina Dirigenziale n. 167 del 18 luglio 2019	Considerazioni
<p>prodotti contestualmente, anche per lotti, alla presentazione alla Città degli elaborati per le successive fasi attuative.</p> <p>Stante le conclusioni del rapporto ambientale, sono da escludersi compensazioni extra ambito, fatte salve diverse valutazioni da approvare in fase di convenzione.</p>	
<p>I progetti della rete di smaltimento delle acque meteoriche dovranno essere verificati anche in attuazione delle disposizioni tecnico normative in materia di difesa del suolo del PTCP2, circa la gestione delle acque meteoriche, dimostrando l'invarianza idraulica ed acquisendo a tal fine il parere del Servizio Ponti – Vie d'Acqua della Città</p>	<p>E' stata redatta specifica verifica dell'invarianza idraulica delle previsioni proposte con il PEC</p>
<p>Al fine di implementare il sistema delle aree verdi, in coerenza con il PPR e sulla scorta del parere formulato dalla Soprintendenza, dovrà essere realizzata un'ampia fascia a verde, lungo il fronte di Corso Romania, secondo le prescrizioni di PRGC e dovrà essere prevista la messa a dimora di alberi a medio alto fusto, in continuità e analogia con il filare già presente nell'ambito ZUT 2.8/2, realizzando come indicato nel Rapporto Ambientale, una massa boschiva con funzione da filtro tra il corso e il nuovo edificato. Le nuove aree verdi dovranno essere realizzate utilizzando specie autoctone: dovranno essere escluse specie alloctone e invasive.</p>	<p>La nuova proposta di PEC recepisce la presente prescrizione mediante la scelta progettuale di mantenere le aree verdi esistenti in fregio a Corso Romania. Risulta verificata al contempo la prescrizione mediante la scelta progettuale di estendere le stesse di direzione di Corso Giulio Cesare.</p>
<p>Al fine di rivalutare il sistema dei canali esistenti, realizzare la rinaturalizzazione della Bealera storica dell'Abbadia di Stura, prevedendo la messa a dimora delle alberature indicate nel Rapporto Ambientale.</p>	<p>Il tracciato dei canali non interferisce con l'area oggetto di PEC.</p>
<p>Al fine di ridurre gli impatti del traffico, le successive fasi attuative dovranno prevedere soluzioni che favoriscano l'accessibilità pedonale al trasporto pubblico, l'uso della bicicletta con la presenza di piste ciclabili e stalli, nonché siano previsti stalli per la ricarica dei veicoli elettrici</p>	<p>E' stata redatta specifica relazione specialistica di verifica degli impatti sulla componente viabilità e traffico allegata al Rapporto Ambientale.</p>
<p>Al fine di contenere i consumi energetici, segnalando che le ipotesi riportate non appaiono pertinenti, in considerazione del fatto che l'ambito in esame non è servito da teleriscaldamento alimentato da impianto IREN, dovranno essere valutate soluzioni impiantistiche alternative, con particolare riguardo alla geotermia. Raggiungere il valore BUONO del criterio ITACA Energia prodotta nel sito da fonti rinnovabili.</p>	<p>Sono state evidenziate le strategie impiantistiche ipotizzate per le trasformazioni e valutate le possibili alternative.</p>
<p>Al fine di favorire il raggiungimento degli obiettivi ambientali dichiarati, le fasi attuative dovranno ottimizzare l'uso di coperture piane, al fine di</p>	<p>La proposta di PEC recepisce la presente prescrizione. La nuova localizzazione dei parcheggi, prevalentemente in struttura, è finalizzata al miglioramento planimetrico del</p>

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

Variante Parziale n. 322 al PRGC - Determina Dirigenziale n. 167 del 18 luglio 2019	Considerazioni
realizzare parcheggi e minimizzarne la presenza a raso, ovvero realizzare tetti verdi, valutandone altresì l'effetto di laminazione delle piogge, ovvero prevedere l'uso di tali superfici quali vasche di laminazione delle acque piovane, quanto meno per le quantità equivalente al carico neve assunto per il dimensionamento della struttura. Laddove non evidente il contrasto con tali usi, le superfici dovranno altresì utilizzate per la posa di pannelli fotovoltaici, al fine di massimizzare la produzione locale di energia.	costruito con conseguente contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo.
Al fine di raggiungere elevati livelli di qualità degli spazi esterni e quale azione di adattamento ai cambiamenti climatici, per le quote residue di parcheggi previste a raso dovrà essere massimizzata la permeabilità e garantito l'ombreggiamento naturale con la messa a dimora di alberature di medio/alto fusto secondo specifiche prescrizioni dell'Area Verde Città di Torino, al fine di raggiungere quanto meno il valore buono del criterio ITACA "Effetto isola di calore"	La proposta di PEC recepisce la presente prescrizione. La nuova localizzazione dei parcheggi, prevalentemente in struttura, è finalizzata al miglioramento planimetrico del costruito con conseguente contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo.
Coerentemente con gli obiettivi ambientali della variante di conseguimento di elevati livelli di sostenibilità ambientale ed energetica, gli edifici a destinazione commerciale dovranno raggiungere quanto meno il valore 3 del sistema di valutazione Protocollo ITACA – Edifici Commerciali e il valore 2.5 del sistema di valutazione Protocollo ITACA – Edifici non residenziali ovvero un dimostrabile livello equivalente medio – alto di un differente sistema di analisi multicriteria per la valutazione e certificazione della sostenibilità.	Anche le azioni del presente PEC prevedono la definizione di criteri progettuali per gli edifici con elevate caratteristiche energetiche complessive. Gli edifici commerciali saranno in fase di rilascio di permesso di costruire oggetto di specifica valutazione ai sensi del Protocollo ITACA.
Per quanto riguarda il potenziale impatto acustico indotto dalle trasformazioni sarà necessario predisporre la documentazione previsionale di impatto acustico realizzando le mitigazioni acustiche relative agli impianti previsti dal Rapporto Ambientale in merito al rumore impiantistico.	E' stata predisposta specifica valutazione previsionale di impatto acustico relativa alla previsioni del PEC
Per gli interventi previsti sulle aree da cedere alla Città e su quelle assoggettate ad uso pubblico saranno da adottarsi (per quanto applicabile) il Protocollo degli acquisti pubblici ecologici (APE) ed i Criteri Minimi Ambientali (CAM), dovrà inoltre essere valutata l'estensione agli interventi privati in quanto possibile, dei criteri del GPP (Allegati APE e CAM) al fine di integrare considerazioni in merito al Life Cycle Cost dei materiali nelle aree suddette.	Sono state definite specifiche misure di mitigazione derivanti, per quanto applicabile, dal Protocollo degli acquisti pubblici ecologici APE ed i Criteri Minimi Ambientali (CAM)
In riferimento agli impatti sulla componente paesaggio la progettazione degli interventi dovrà recepire il contributo espresso dalla Soprintendenza,	E' stata verificata la coerenza con le indicazioni degli strumenti di indirizzo per la tutela paesaggistica a livello regionale.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021

Variante Parziale n. 322 al PRGC - Determina Dirigenziale n. 167 del 18 luglio 2019	Considerazioni
<p>nonché quale riferimento tecnico, i documenti redatti dalla Regione Piemonte “Linee Guida per l’analisi, la tutela e la valorizzazione degli aspetti scenico – percettivi del Paesaggio” e “Indirizzi per la qualità paesaggistica degli insediamenti. Buone Pratiche per la progettazione edilizia” e “Indirizzi per la qualità paesaggistica degli insediamenti. Buone Pratiche per la pianificazione locale”</p>	
<p>Per la gestione dei cantieri siano previste tutte le azioni necessarie per ridurre gli impatti ambientali attesi (emissioni, rumore, polveri), con particolare riguardo ai ricettori residenziali di Villaggio Olimpia. Al fine di mitigare gli impatti dovuti al traffico di mezzi pesanti per la realizzazione degli interventi, dovrà essere previsto per ogni intervento un piano orari per escludere interferenze tra il traffico pesante indotto dai cantieri e i flussi veicolari ordinari,.</p>	<p>Sono state definite specifiche misure di mitigazione derivanti, per quanto applicabile, dal Protocollo degli acquisti pubblici ecologici APE ed i Criteri Minimi Ambientali (CAM)</p>

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001734 del 25/05/2021